

# Les riverains de Roissy vont saisir la justice

**NUISANCES AÉRIENNES.** Les voisins de l'aéroport de Roissy ont décidé de porter devant la justice leur combat contre les agressions sonores. A Bruxelles, Londres et Francfort, les mêmes préoccupations agitent les riverains.

**L**ES VOISINS de l'aéroport de Roissy tournent la page. Leur décision a été prise mercredi soir, à travers le conseil d'administration de l'Advocnar, la plus importante association qui lutte contre les nuisances aériennes dans le Val-d'Oise. Loin d'abandonner le combat, les riverains changent en fait de méthode. Ils saisissent la justice et s'apprentent à entrer dans l'univers tortueux des actions contentieuses. Le principal levier juridique repose sur l'atteinte au sommeil (et à la santé) provoquée par les 162 vols par nuit de la plate-forme Charles-de-Gaulle.

Dans la ligne de mire de ces francs-tireurs qui réclament un couvre-feu, se trouvent l'Etat et ses (très) nombreuses administrations. Cette démarche pourrait bien être une première en France, notamment à l'encontre d'une activité aérienne nocturne non pas à venir, mais déjà bien implantée (transport de fret et messagerie express). Mercredi, l'Advocnar, qui compte 1 200 adhérents, a retenu le cabinet d'avocats parisien Savin et Martinet, qui défendra en son nom la cause des populations survolées.

### *« On a manifesté et contesté. Rien n'y fait »*

Les riverains voient s'ouvrir devant eux de nouvelles perspectives, explorées par des habitants de pays européens (*lire par ailleurs*). « Notre but est de démontrer les carences de l'Etat à garantir aux citoyens un environnement sain et sûr, et cela même si Roissy est un ouvrage d'utilité publique », résume Simone Nérôme, la présidente de l'Advocnar. L'association qui débloque dans une pre-

mière phase entre 5 000 et 10 000 €, a choisi le cabinet Savin et Martinet en particulier pour ses compétences en droit environnemental et européen. « Quand nous aurons épuisé les juridictions nationales, nous nous tournerons vers la Cour européenne des droits de l'homme », précise Simone Nérôme. La décision de passer au niveau judiciaire va également obliger les élus franciliens à se déterminer sur la conduite à tenir. Les riverains sont déjà certains d'avoir le soutien de trois communes de la vallée de Montmorency.

### *« Nous refusons d'être des citoyens de deuxième catégorie »*

« Ces dernières années, on a tout essayé, rapporte encore la présidente. On répond à toutes les sollicitations, on siège dans toutes les instances existantes et censées nous donner la parole. Mais personne ne nous entend. On a alerté les services de l'Etat, les ministres successifs, Aéroports de Paris, contacté les compagnies aériennes. On a manifesté et contesté. Rien n'y fait. » En décembre, les riverains avaient même couché quelques heures dans une des aérogares de l'aéroport pour protester contre les vols de nuit. « Nous refusons d'être les citoyens de deuxième catégorie qu'on sacrifierait aux intérêts économiques, conclut Simone Nérôme. Nous ne l'accepterons pas. » Les premiers recours judiciaires ne devraient pas être déposés avant plusieurs mois.

CLAIRE GUÉDON

■ L'aéroport de Roissy a accueilli 51,3 millions de passagers en 2004. En moyenne, l'aéroport enregistre 1560 mouvements par jour.

## DHL a fui Bruxelles et ses contraintes nocturnes

« **A**UCUN CONSENSUS politique n'ayant pu être trouvé pour une extension en Belgique », DHL a renoncé à faire de l'aéroport national de Bruxelles, son hub européen. Après plus d'un an de négociations serrées, le communiqué paru le 9 novembre, sur le site Internet de la société allemande de messagerie express a mis fin au projet de grande plate-forme de correspondances, synonyme de développement économique. DHL aurait été à Bruxelles l'équivalent de ce que représente l'américain FedEx pour Roissy. Le groupe a choisi Leipzig, où il créera 3 500 emplois d'ici à 2012, et investira 300 millions d'euros. « Opérant 24 heures sur 24, cet aéroport répond aux besoins de vols de nuit », précise, laconique, DHL, dans son communiqué.

« Le projet d'agrandissement en Belgique impliquait effectivement que la société double le nombre

de ses vols, sachant qu'elle tourne actuellement entre 16 000 et 18 000 mouvements annuels, entre 23 heures et 6 heures », raconte Yvan Vandenberg, porte-parole de l'association de riverains Bruxelles Air libre. Les discussions de compensations qui s'engagent entre le gouvernement fédéral et DHL portent sur le renouvellement de la flotte, moins bruyante. Mais les négociations capotent.

Les riverains ne sont pas en reste et manifestent dans la capitale contre les vols de nuit. « Ils sont d'autant plus difficiles à supporter que les pistes sont à 2 km, dans l'axe, de Bruxelles, indique Yvan Vandenberg. Les avions décollent au-dessus de la ville. » Selon ses estimations, 300 000 habitants sont directement gênés par les nuisances aériennes. L'aéroport génère 250 000 mouvements par an pour un trafic de 16 millions de passagers.

C.G.



**ROISSY, LE 3 DECEMBRE 2004.** Une centaine de personnes s'étaient installées pour dormir dans l'aérogare 2 pour protester contre les vols de nuit (162 entre 22 heures et 6 heures). L'opération était menée par plusieurs associations contre les nuisances aériennes, dont l'Advocnar. (LP/C.G.)

## La première victoire des associations de Londres-Heathrow

**O**CTOBRE 2001 est une date symbolique pour les riverains des grands aéroports européens. C'est à cette date que des groupes de pression basés autour de la plate-forme de Londres-Heathrow, en Grande-Bretagne, obtiennent juridiquement gain de cause. Leur bataille vise les 16 vols qu'ils subissent chaque nuit, entre 23 h 30 et 6 heures. Ils avaient poursuivi leur gouvernement devant la Cour européenne des droits de l'homme, au nom de l'article 8 qui évoque le respect de la vie privée et le droit à vivre paisiblement. Mais la victoire a été de courte durée : l'Etat anglais fait appel et

gagne à son tour, en juillet 2003. Les magistrats ne contestent pas le principe du droit au sommeil, mais le mettent en balance avec d'autres facteurs (économiques notamment). « Dans ce cas, la cour d'appel a estimé que le gouvernement devait disposer d'une marge d'appréciation », résume John Stewart, de l'association Hacan ClearSkies, à Londres.

Depuis, les riverains n'ont pas baissé les bras et continuent à faire des manifestations, n'hésitant pas à enfiler pour les besoins les masques effrayants de « Scream ». **C.G.**

## A Francfort, une extension sous conditions

**A**VEC 469 000 mouvements aériens par an et 52 millions de passagers transportés, l'aéroport de Francfort, en Allemagne, figure parmi les principales plates-formes européennes. Il accueille le hub de la Lufthansa Cargo. Posée à 12 km au nord-ouest de cette ville de 600 000 habitants, l'infrastructure devrait se doter d'une quatrième piste.

Le projet, qui est en discussion depuis plusieurs années, pourrait voir le jour vers 2010, à la condition que les vols de nuit soient interdits. Actuellement, il y a

150 mouvements entre 22 heures et 6 heures du matin. L'objectif serait de transférer l'activité nocturne sur l'aéroport de Hahn, une ancienne base américaine à une heure dix en voiture de Francfort, perdue dans une région montagneuse. Mais les riverains, qui sont répartis dans une soixantaine de groupes de pression, craignent de se faire berner. « Nous avons peur que cette proposition de transfert soit une façon de nous faire accepter le projet d'extension », confie Martin Kessel, président de l'Union européenne contre les nuisances

aériennes (UENA). L'homme, qui vit à 3 km de la plate-forme, défend depuis plus de vingt-cinq ans les habitants installés autour de l'équipement. La population a jusqu'au début du mois de mars pour donner son avis sur le sujet, dans le cadre d'une consultation prévue par la législation allemande. En attendant, l'aéroport de Francfort vient tout juste de lancer un programme de rachat et d'indemnisation des propriétés situées dans l'axe de la piste de la future piste. Près de 1 200 maisons sont concernées. **C.G.**