

# Cinq - sur cinq

## Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

édito



“Cinq sur Cinq” ouvre un nouvel espace de dialogue et d'information entre la plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac et vous tous qui vivez ou travaillez à proximité de ses installations.

Atout incontestable pour le développement de notre région, notre aéroport connaît une croissance constante de ses activités. Avec 5,35 millions de passagers par an, 15 lignes régulières à destination des grandes villes de France, 18 lignes régulières internationales, il participe activement au développement de nos entreprises et représente 3000 emplois dont beaucoup sont occupés par des habitants de l'agglomération toulousaine.

La prise en compte des données environnementales - et des problèmes de nuisances sonores en particulier - est évidemment une nécessité en même temps que l'un des axes prioritaires de notre politique de développement durable.

Dans ce premier numéro de “Cinq sur Cinq”, il nous est donc paru indispensable de vous présenter les grandes institutions avec lesquelles nous travaillons à maîtriser et réduire les nuisances, et œuvrons pour notre qualité de vie et notre environnement.

La première, la Commission Consultative de l'Environnement, joue un rôle essentiel au plan local. C'est l'instrument privilégié du dialogue entre l'aéroport, les collectivités locales, les professions aéronautiques et les associations de riverains.

La seconde, l'ACNUSA, intervient sur tous les problèmes de nuisances sonores aéroportuaires sur le plan national. Elle a pouvoir de recommandation et d'alerte sur tous les aéroports civils, mais aussi un droit de sanction en cas de manquement aux restrictions applicables aux avions les plus bruyants. Dans ce domaine, d'énormes progrès ont été accomplis par les constructeurs ces dernières années pour rendre les avions moins bruyants, moins polluants. Savez-vous, par exemple, qu'une Caravelle des années 60 émettait au décollage un bruit comparable à celui de 200 Airbus d'aujourd'hui ?

A travers ce journal, nous ouvrons avec vous une nouvelle voie de dialogue et d'information. C'est pourquoi, dans chacun de ses numéros, nous vous ferons partager en toute transparence, la vie de notre aéroport avec ses métiers, ses performances, ses efforts constants en termes d'équipements et de dispositifs au service des passagers et des riverains. Vivre en bonne intelligence, c'est bien se connaître et savoir s'écouter mutuellement. Ce journal est là pour que nous nous entendions... “Cinq sur Cinq” !

Jean-Michel Vernhes  
Directeur de l'aéroport

## Dossier

### Le 3 juillet, l'ACNUSA en visite à Toulouse-Blagnac

**Créée en 1999 par l'Assemblée nationale et le Sénat, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a pour mission principale de fixer des règles impartiales afin de rendre le développement du transport aérien compatible avec les aspirations des populations riveraines.**

**L'ACNUSA mise sur la concertation permanente pour établir ses recommandations et ses avis. Mais elle peut aussi jouer les “super-gendarmes” quand certaines dispositions relatives au bruit ne sont pas respectées. Portrait d'une autorité dont la voix sait imposer un certain silence.**

Suite page 2 >

## Dossier

PAGES 2-3

**L'ACNUSA, une autorité indépendante et impartiale...**

## Actualité

PAGES 4-5

**La Commission Consultative de l'Environnement...**

**Statistiques de trafic**

## Comment ça marche ?

PAGES 6-7

**Moins d'avions bruyants : Toulouse sur la bonne piste !**

## Métier de l'aéroport

PAGE 8

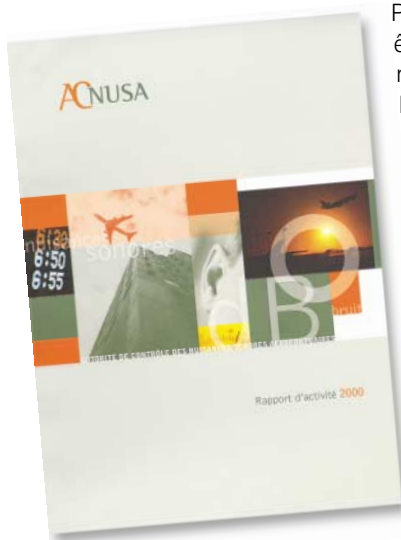
**Entretien avec Jean-Marie Saumier, inspecteur des douanes...**

## L'ACNUSA, une autorité indépendante et impartiale

L'ACNUSA est la première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement. Ses membres, désignés pour 6 ans, ne sont ni révocables, ni renouvelables. Pour tous les aéroports civils, l'Autorité a un pouvoir de recommandation et d'alerte sur le bruit et sa mesure, ainsi que sur les conditions d'exploitation des plates-formes, notamment pour les procédures de moindre bruit, au décollage et à l'atterrissage.

### Des compétences particulières sur 9 aéroports français :

- Définir les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit.
- Informer le public en diffusant des informations sur le bruit.
- Rendre un avis sur les projets de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore.
- Étudier les modifications des procédures de départ, d'attente et d'approche des avions.
- Contrôler le respect et l'application des Chartes de Qualité de l'Environnement sonores édictées par les aéroports.



Plus largement, l'ACNUSA peut être saisie pour toutes questions relevant de ses compétences par les ministres chargés de l'aviation civile, de l'urbanisme et du logement, de l'environnement, par les membres d'une commission consultative de l'environnement, par toute association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire.

Agissant en parfaite transparence, son rapport annuel d'activités au Gouvernement et au Parlement est accessible à tous et téléchargeable via son site internet :

[www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

### Le pouvoir de sanctionner

Sur chaque plate-forme aéroportuaire, des arrêtés ministériels spécifiques définissent des restrictions permanentes ou temporaires propres aux avions les plus bruyants (voir page 6, les "chapitres 2"), aux essais moteurs ainsi que des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage. En cas d'infraction à ces règles, l'ACNUSA a compétence pour prononcer des amendes administratives.

Ces sanctions sont au maximum de 1 500 € (10 000 F) pour une personne physique (pilote) et de 12 000 € (80 000 F) pour une personne morale (compagnie aérienne). Le montant varie en fonction du degré de responsabilité du pilote et de circonstances exceptionnelles.

## De nouvelles recommandations pour Toulouse

Lors de sa deuxième visite à Toulouse le 3 juillet dernier, une délégation de l'ACNUSA est venue présenter ses dernières recommandations à l'ensemble des acteurs concernés par l'environnement aéroportuaire : gestionnaires, services de l'Etat, professions aéronautiques, collectivités locales et associations de riverains.

Les points forts de ces recommandations portent sur :

#### Le choix d'un nouvel indice d'exposition au bruit

L'ACNUSA préconise l'utilisation de l'indice Lden (Level day evening night) pour établir les Plans d'Expositions au Bruit (PEB) destinés à maîtriser l'urbanisme et les nouvelles constructions autour des aéroports. Cet indice prend en compte l'exposition moyenne au bruit sur un cycle de 24 heures. Exprimé en décibel (dB), cet indice intègre une majoration de 5 dB entre 18 heures et 22 heures et de 10 dB entre 22 heures et 6 heures, considérant ainsi que le bruit d'un avion la nuit est beaucoup plus gênant que le jour.

#### La définition d'un indice nocturne à ne pas dépasser

L'ACNUSA préconise qu'entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB sur une zone définie fasse l'objet d'un procès verbal et soit sanctionné.





## Le point de vue de Roger Léron, Président de l'ACNUSA

### Où en est l'ACNUSA dans sa volonté de faire prévaloir l'importance de l'environnement dans le développement des aéroports ?

“Je crois que cette volonté reçoit aujourd'hui un soutien très large. Nous avons celui du Ministère des Transports qui s'est engagé à conduire une politique de changement visant à répondre aux besoins de transport et de déplacement à un horizon de 20 ans, dans des conditions compatibles avec des exigences environnementales. Et nous rencontrons une écoute de plus en plus attentive des instances aéroportuaires que nous sommes allés visiter tout au long de l'année 2000. Un état des lieux a été dressé, des propositions ayant trait à l'urbanisation autour des zones aéroportuaires ainsi qu'à leurs conditions d'exploitation ont été émises.

Nous restons donc convaincus que seul le dialogue permettra d'accroître l'acceptabilité du développement du transport aérien.”

### Depuis que l'Autorité existe, avez-vous remarqué un respect accru des normes acoustiques aéroportuaires par les compagnies ?

“La prise de conscience des nuisances est certaine, de même que la prise en compte des préoccupations environnementales. Par ailleurs, les acteurs du monde aéroportuaire savent qu'il existe un système de contrôle et que l'ACNUSA possède un pouvoir de sanction. Les amendes sont très dissuasives car leur montant est en rapport avec les marges que font les compagnies sur chaque vol. Ainsi, si une des dispositions relatives aux restrictions d'usage des aéroports n'est pas respectée, les amendes peuvent atteindre 12 000 € (80 000 Frs), ce qui met à mal la rentabilité d'un vol. Mais au delà de la sanction, c'est un nouvel état d'esprit qui est en train de naître. Désormais, certaines compagnies développent une importante information interne sur le respect des procédures en vigueur.”

### Parlons avenir et prospective : quelles sont les grandes actions que l'Autorité a l'intention de mener dans les mois qui viennent ?

“L'ACNUSA a une actualité chargée. Le 18 avril dernier, nous avons proposé de nouvelles mesures de protection, notamment pour les vols nocturnes. Nous espérons que notre recommandation visant l'interdiction des vols des avions dépassant les 85dB(A) entre 22 heures et 6 heures en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit sera appliquée rapidement et qu'elle débouchera sur une loi ou des arrêtés ministériels.

Nous souhaitons également que, sur chaque plate-forme aéroportuaire, les engagements pris dans les chartes de l'environnement se transforment en mesures concrètes et contrôlables.

Enfin, sur le plan de l'information du grand public, notre site internet doit évoluer rapidement pour offrir, en concertation avec tous nos partenaires, un programme d'information complet sur le trafic aérien, les infractions relevées, l'annonce de certains événements. Vous voyez que nous avons beaucoup d'actions à concrétiser d'ici la fin de cette année 2001 !”

### Les 9 aéroports concernés par les actions de l'ACNUSA



• Prochainement Nantes

## La Commission Consultative de l'Environnement : l'instrument privilégié du dialogue

Placée sous la présidence du Préfet de la Haute-Garonne, la Commission Consultative de l'Environnement est véritablement la cheville ouvrière du dialogue entre l'aéroport Toulouse-Blagnac, les collectivités et les associations de riverains et de protection de l'environnement. Régulièrement sollicitée pour faire le point des travaux et projets de l'aéroport (sa dernière réunion s'est tenue le 4 juillet dernier à la préfecture), elle possède un large champ de compétences. "Cinq sur Cinq" vous dit tout sur son fonctionnement.

### Son fonctionnement : sous le signe de la parité

La Commission Consultative de l'Environnement est constituée de trois collèges disposant chacun de 12 représentants titulaires et autant de suppléants. Cette parité absolue - Article L571-13 XI du Code de l'Environnement - témoigne de la volonté de concertation et d'ouverture de la commission. Sa composition est la suivante :

#### Collège des professions aéronautiques

##### • Les représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aéroport :

Les syndicats CFDT (Confédération Française des Travailleurs), CGT (Confédération Générale du Travail), CGT/FO (Confédération Générale du Travail / Force Ouvrière), CFE/CGC (Confédération Française de l'Encadrement), le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (SNCTA), le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL).

##### • Les représentants des usagers de l'aéroport :

Airlines Operations Committee, Airbus Industrie, Air France, Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes.

##### • Le gestionnaire de l'aéroport :

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse.

#### Collège des collectivités locales

##### • Les représentants des communes concernées par le bruit de l'aéroport :

Toulouse, Ramonville-Saint-Agne, Cornebarrieu, Blagnac, Mondonville, Colomiers, Aussonne.

##### • Les représentants du Conseil Régional Midi-Pyrénées.

##### • Les représentants du Conseil Général de la Haute-Garonne.

#### Collège des associations

##### • Les représentants des associations de riverains de l'aéroport :

Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely (ADEQVA), Association de défense du quartier de Lardenne (ADQL), Association de sauvegarde des intérêts de Saint-Martin-du-Touch (ASIS), Association de défense de l'environnement d'Aussonne (ADEA), Association des habitants des coteaux de Ramonville Saint-Agne (AHCR), Association proposition sauvegarde et aménagement de Lardenne (APSAL), Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT), Collectif des Arènes Romaines, Association Vivre à Cornebarrieu (VAC), Comité Fontaines Lestang-Arènes.

##### • Les représentants des associations de protection de l'environnement :

Le Conseil Permanent Régional des Associations d'Environnement (COPRAE), le Comité de Défense des Coteaux de Pech David.

### Ses compétences : trois grands domaines

• La Commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport. Ses avis sont également sollicités pour toute modification ou révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

• Elle est chargée de mettre en œuvre les prescriptions définies par la Charte de l'Environnement.

• Elle a capacité à saisir l'ACNUSA (voir article page 2).

Elle peut entendre à sa demande toute personne concernée par les nuisances sonores résultant des trajectoires de départ, d'attente ou d'approche qui ne serait pas représentée au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.



## En cours à Toulouse-Blagnac...



### Le tri et la valorisation des déchets

Commencée par la collecte des déchets industriels banals pour toutes les entreprises travaillant sur la plate-forme, l'organisation du tri sélectif et de la valorisation des déchets s'est poursuivie par la mise en place d'un Point Vert.

### Mesure du bruit

Début 2002, l'aéroport mettra en place un réseau de capteurs de bruit (7 capteurs fixes et 2 capteurs mobiles) permettant une mesure fine des niveaux sonores dans un large périmètre autour de l'aéroport.



### La Charte de l'Environnement

En septembre 1998, le Ministre des Transports a donné mandat aux Préfets pour doter les principaux aéroports du territoire d'une charte de qualité de l'environnement. À Toulouse, la première réunion consacrée à la Charte a eu lieu le 3 juin 1999. Les travaux ont été menés par un comité réunissant associations de riverains, communes, représentants des usagers, syndicats et l'administration. Depuis, pas moins de 36 séances ont été nécessaires pour conduire le projet jusqu'à sa phase de finalisation.

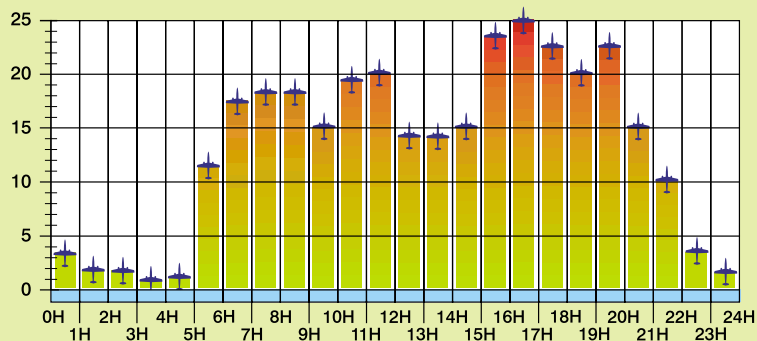
Aujourd'hui, la charte se décline en 35 actions définies selon 5 axes majeurs :

- Mieux évaluer le bruit.
- Maîtriser les bruits émis.
- Prévenir et traiter la gêne sonore.
- Le management de l'environnement.
- Poursuivre l'information et la concertation.

Dès sa validation, elle fera l'objet d'un dossier complet dans "Cinq sur Cinq". À suivre...

## Statistiques de trafic

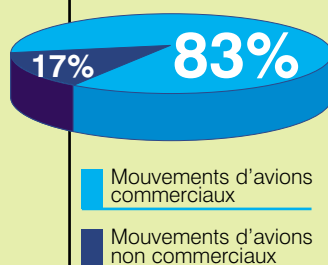
### Nombre de mouvements d'avions par heure (journée type sur les 6 premiers mois de 2001)



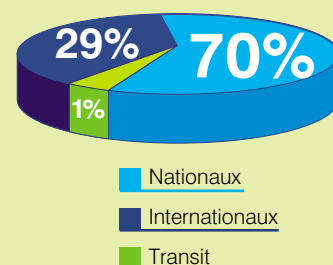
### Résultat de trafic

Cumul Janvier - Juin 2001		
	Valeur	Var / N-1
Passagers commerciaux	2821712	3,0%
Mouvements d'avions commerciaux	45 825	3,8%
Mouvements d'avions non commerciaux	9 096	6%
Emport moyen	68	0,4%

### Répartition des mouvements d'avions



### Répartition des passagers commerciaux



### Nombre de mouvements commerciaux par chapitre acoustique (cumul à fin juin 2001)



\*Voir page 6

### Lexique

**Passagers commerciaux** : passagers locaux + transits.

**Passagers locaux** : passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.

**Passagers en transit** : passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois à l'arrivée.

**Mouvements d'avions** : décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.

**Avions commerciaux** : avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.

**Avions non commerciaux** : avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.

**Avions commerciaux mixtes** : avions non exclusivement réservés au transport de fret et de la poste.

**Emport** : nombre de passagers / nombre d'avions commerciaux mixtes.

## Moins d'avions bruyants : Toulouse sur la bonne piste !

**Bonne nouvelle : l'extinction des " dinosaures " est programmée pour la fin avril 2002. Déjà interdits de nuit à Toulouse, les avions de chapitre 2, très bruyants, disparaîtront définitivement des flottes des compagnies européennes. Mais qu'est-ce qu'un "avion de chapitre" ?**

Le 26 octobre 1977, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a établi un classement par "chapitre" des avions commerciaux, en fonction de leur niveau de bruit à la source. Ces chapitres sont actuellement au nombre de deux, des plus bruyants aux plus récents :

### Sont hors chapitre

Les avions non certifiés pour le bruit, car conçus avant la première norme de certification acoustique.

### Sont chapitre 2

Les avions d'un type conçu entre 1970 et le 26 octobre 1977.

Exemples : Fokker 28, Boeing 707, 727, Boeing 737, 100 et 200, Bac 11, etc...

À noter que certains avions du chapitre 2 peuvent, après des modifications techniques, être classés dans le chapitre 3 (Boeing 727, Boeing 737-100 et 200, DC9-40 et 50, DC 8-63).

Les avions retirés des flottes ou interdits de vol sont démembrés pour récupérer certaines pièces, puis ferrailés.

### Sont chapitre 3

Les avions d'un type conçu après le 26 octobre 1977, et certifiés selon des normes acoustiques plus contraignantes que celles du chapitre 2.

Exemples : tous les modèles Airbus, Boeing 737 300/400/500, Boeing 747, 757, 767, MD 80 etc ...



## Avions Chapitre 2 à Toulouse :

### interdits de nuit et de plus en plus rares le jour...

Les chiffres sont là : en 5 ans, les avions de chapitre 2 se sont faits de plus en plus rares sur l'aéroport.

Ils représentaient 10,8% du trafic total en 1995. Ce chiffre est tombé à 3,55% en 2000, soit 7,3% de réduction.

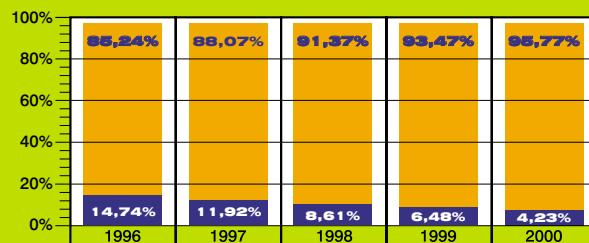
Mieux encore, depuis 1998 ils sont totalement interdits de nuit conformément à l'arrêté ministériel du 9 septembre de la même année.

"Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention du 7 décembre 1944, ne peut :

- Atterrir entre 23h30 et 6h15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement,
- Décoller entre 23h15 et 6h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement".

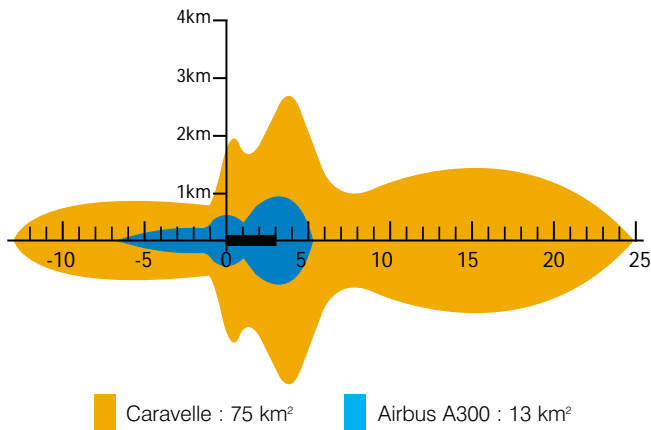
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Nombre de mouvements d'avions de chapitre 2</b>	8 657	9 792	8 965	7 193	5 431	3 690

### Evolution de la répartition des mouvements d'avions commerciaux par chapitre



Chapitre 2

Chapitre 3



**Evolution des empreintes sonores en fonction de la génération des moteurs**

### Bientôt un chapitre 4 ?

Les efforts importants des constructeurs, de développement de nouvelles technologies, permettent d'avoir aujourd'hui des avions beaucoup plus performants en terme de bruit et de pollution de l'air. C'est pourquoi en janvier 2001 le comité environnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, qui regroupe 185 pays, a décidé de rajouter un "chapitre 4" à la Convention. Ce nouveau chapitre sera plus restrictif encore en matière de réglementation sonore. Il devrait entrer en vigueur à l'horizon 2006.

### Retraits et interdictions, les dates

Les avions non certifiés ont été retirés de l'exploitation en 1989.

Quant aux avions du chapitre 2\* :

- Ils ne peuvent être ajoutés à une flotte européenne depuis novembre 1990.
- Ils sont retirés des flottes dès qu'ils atteignent 25 ans d'âge depuis le 1er avril 1995.
- Ils seront définitivement interdits de vol au 1er avril 2002 en Europe.

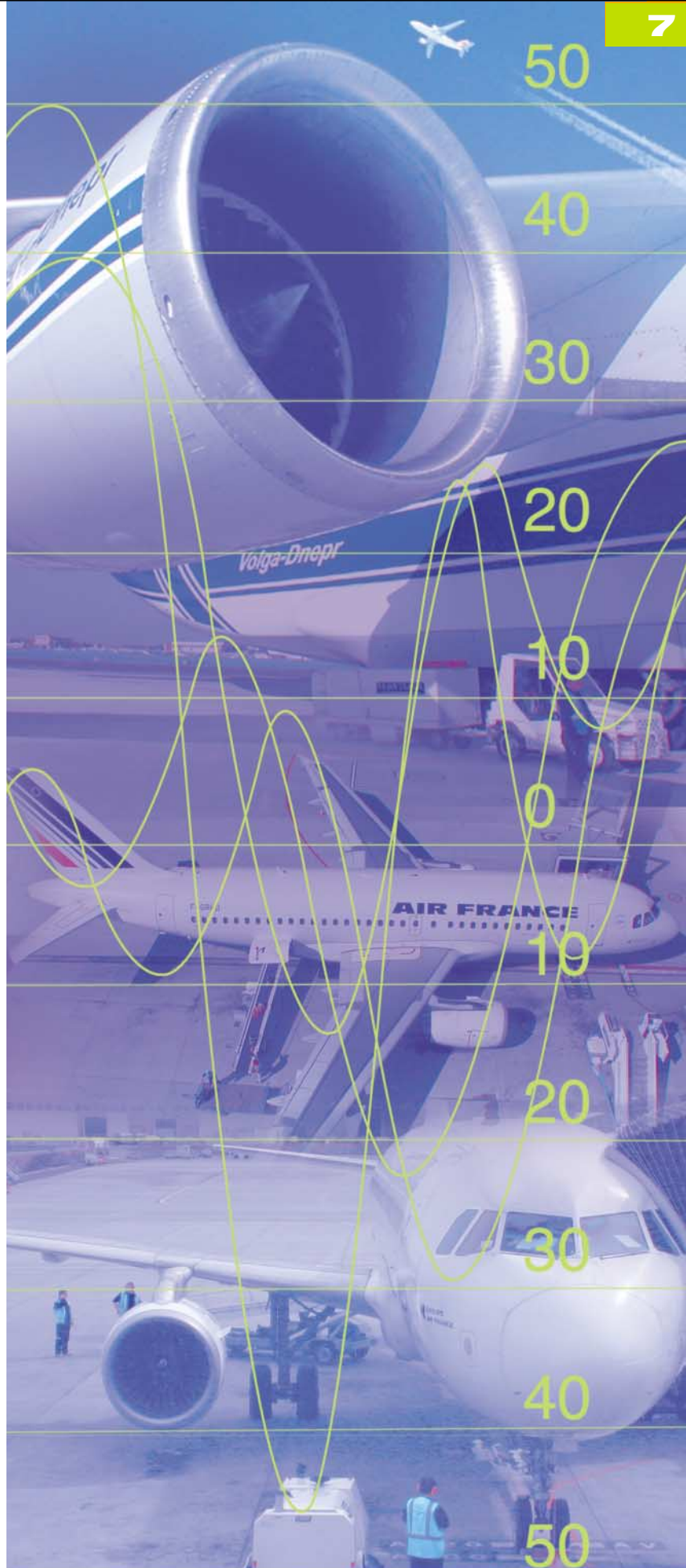
\*Dont la masse est supérieure à 34 tonnes et le nombre de sièges supérieur à 19.

### Air France anticipe

Avec un an d'avance sur l'interdiction de vol des avions de chapitre 2, Air France anticipe. Commencé au premier trimestre 2000 avec le retrait des Boeing 747 100\* longs courriers, la suppression définitive des avions de chapitre 2 de sa flotte a été effective fin mars 2001, avec le retrait des 737 200 moyens courriers.

**Désormais la flotte Air France au départ de Toulouse est constituée en majorité d'Airbus A319 et A320, avec en complément de flotte des Boeing 737 300 et 737 500, tous de chapitre 3.**

\*Un exemplaire a été livré par Air France au musée Air & Espace du Bourget.





## Entretien avec Jean-Marie Saumier, inspecteur des douanes à Toulouse-Blagnac

“Rien à déclarer ?” Si la célèbre formule est désormais à ranger dans le précieux tiroir de nos images d'Epinal, le métier de douanier continue d'exister. Surtout dans un aéroport où Union Européenne et espace Schengen impliquent de nouveaux types de contrôles.

### Jean-Marie Saumier, quelles sont vos missions sur le site de l'aéroport ?

- “Elles sont au nombre de trois :
- Le contrôle des voyageurs et des marchandises qu'ils transportent,
  - Le contrôle du trafic européen. En effet, si dans l'Union Européenne et l'espace Schengen\* la libre circulation des biens est acquise, il y a tout de même des contrôles sur les marchandises prohibées.
  - Enfin, la sûreté aérienne : la douane est chargée de superviser le contrôle des bagages de soute pour les vols internationaux.”

### Comment déterminez-vous que telle ou telle personne est susceptible de frauder en douane ?

“C'est un sujet sensible : je peux juste vous dire que c'est du domaine de la psychologie, du comportement des individus... À Toulouse-Blagnac, une équipe s'est spécialisée dans l'élaboration de critères de ciblage. Je ne peux pas vous en dire plus...”

### Si par exemple j'arrive devant vous avec des signes d'émotion comme tremblements, transpiration... j'ai toutes les chances d'être contrôlé ?

“C'est possible. Il faut y ajouter d'autres critères... comme le pays de provenance... Mais, top secret !”

### Restons dans le domaine du flair ! Utilisez-vous des chiens pour détecter les produits prohibés, comme les stupéfiants ?

“Bien sûr ! Mais aussi pour la recherche de matériaux explosifs, nous avons des équipes de maîtres chiens. Très efficaces, que ce soit pour les bagages ou les cabines d'avions ! Pour les stupéfiants, nous utilisons des labradors et des bergers allemands pour les explosifs...”

### Une petite anecdote pour terminer cet entretien ?

“Il y en aurait beaucoup à raconter ! Comme une passeuse de drogue qui avait ingéré 270 cachets d'extasy : on lui a pratiquement sauvé la vie ! Les cartouches de cigarettes des skieurs anglais : c'est un classique. Ils vont skier en Andorre et repartent avec les sacs à skis bourrés de cigarettes... Et aussi, moins drôle, toutes les saisies d'animaux protégés par la convention de Washington... empaillés, transformés en sacs, ceintures, châles... Nous avons même saisi un singe vivant, adorable, que nous avons dû nourrir et garder dans nos bureaux tout un week-end... avant de le donner à un zoo.”

## Ce qu'il faut savoir

### Faune et flore : protéger les espèces menacées.

Les espèces sauvages menacées d'extinction sont protégées par la convention de Washington, ratifiée par plus de 140 pays dont la France. Divers degrés de protection ont été définis : interdiction totale de tout commerce, restrictions ou mesures de sauvegarde.

### Attention aux contrefaçons

Une contrefaçon est l'imitation, la reproduction illicites d'un produit ou d'un objet portant atteinte à une marque, un droit d'auteur, un dessin, un modèle ou bien un brevet protégé. La contrefaçon porte sur tous les secteurs : textile, parfumerie, médicaments, jouets...L'importation, l'exportation, la détention de contrefaçons sont interdites et sanctionnées pénalement.

### Pour plus d'informations :

Des brochures sont éditées par le Ministère de l'Economie et des Finances pour voyager en toute liberté.

### Vous pouvez également consulter :

- Minitel : 3615 DOUANETEL
- Internet : [www.finances.gouv.fr](http://www.finances.gouv.fr)

\* L'espace Schengen est le territoire constitué par les pays ayant adhéré aux accords qui se sont tenus à Schengen, Pays-Bas. Ces pays étaient à l'origine : l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Espagne et le Portugal. Les ont rejoints depuis le 25 mars 2001 : la Suède, la Norvège, le Danemark, la Finlande et l'Islande. Les accords de Schengen ont pour objectif la libre circulation des personnes et des biens au sein de cet espace.

À savoir : tous les pays de l'Union Européenne n'ont pas adhéré à l'espace Schengen, mais par contre des pays hors Union font partie de cet espace.