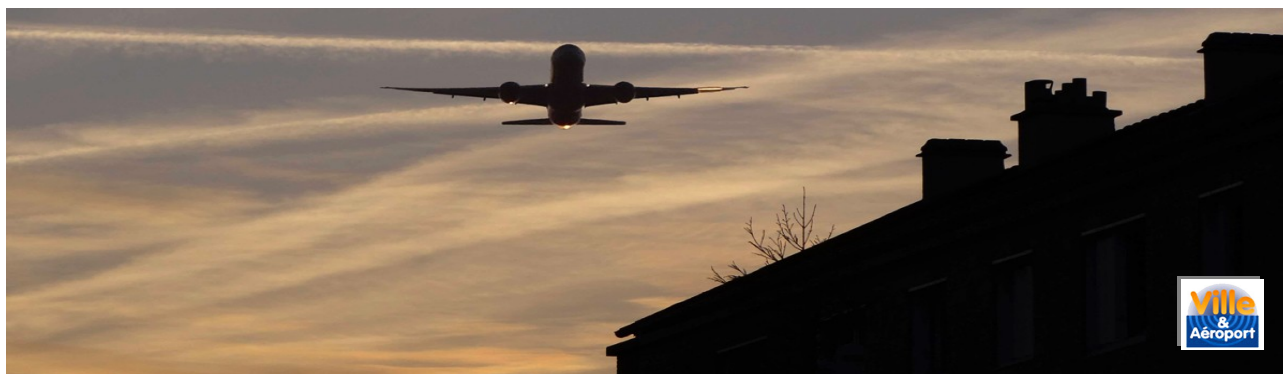


La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 34 – Novembre 2013



Réduction des vols de nuit à Roissy-Charles-de-Gaulle

Ville et Aéroport demande l'ouverture de négociations

Le 17 octobre dernier, à l'occasion de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle exclusivement consacrée à la question des vols de nuit, Ville et Aéroport a présenté son analyse et formulé ses propositions afin qu'un plan de réduction des vols de nuit puisse être négocié entre l'ensemble des parties prenantes. Le Préfet de région a pris acte de cette demande et le débat se poursuivra le 21 janvier prochain lors d'une nouvelle CCE.

Ville et Aéroport a participé le 17 octobre dernier à la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle consacrée exclusivement à la question sensible des vols de nuit. Les collèges « Elus » et « Associations » de la CCE avaient demandé en mars 2013 au Préfet de région une réunion extraordinaire « Vols de nuit ». Chaque collège (professionnels, élus, associations) a pu s'exprimer et le débat de qualité a permis de mettre en exergue l'objectif absolu du compromis sur ce sujet et la nécessité de poursuivre les discussions engagées.

Elle a rappelé que depuis plus de 10 ans les vols de nuit de l'aéroport Roissy CDG sont en augmentation entre 22h et minuit et entre 5h et 6h avec en moyenne 170 vols par nuit. Air France, FedEx et Europe Airpost représentent près de la moitié des vols de nuit. Les mesures prises pour limiter ou réduire les nuisances aériennes nocturnes ont eu un impact réel limité sur le territoire aéroportuaire avec même une aggravation de la situation depuis mars 2012 sur certains secteurs moins peuplés et jusque-là pas ou peu impactés. Enfin, le groupe de travail national sur les vols de nuit piloté par l'ACNUSA s'est soldé par un échec car au-delà de l'état des lieux de la question en France et en Europe aucune proposition n'a pu être formulée faute d'une réelle volonté d'avancer sur le débat d'une réduction des vols de nuit entre 22h et 6h.

Pourtant, les exemples européens que sont Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol et plus récemment Francfort ont démontré la capacité d'adaptation et de réorganisation des compagnies aériennes aux nouvelles réglementations. Ville et Aéroport a indiqué qu'il s'agit avant tout d'un enjeu de santé publique et de protection des populations riveraines de l'aéroport.

Dès lors, Ville et Aéroport a demandé, par un projet d'avis soumis aux membres de la CCE, que le gouvernement engage des négociations entre l'ensemble des parties prenantes visant à la réduction des vols de nuit afin d'aligner Roissy CDG sur ses concurrents dans un délai raisonnable et négocié. Le Préfet de région a pris acte de cette demande. Dans un souci de favoriser la majorité la plus large autour de cet avis, il s'est engagé à réunir de nouveau la CCE le 21 janvier 2014 afin qu'elle puisse se prononcer.

Parallèlement, Ville et Aéroport a transmis cette proposition au ministre délégué chargé des Transports, M. Frédéric Cuvillier, le 22 octobre dernier lors de son audience.

PROPOSITIONS – VOLS DE NUIT – ROISSY CDG



- ✓ Une réduction significative des vols de nuit entre 22h et 6h en alignant Roissy CDG au même niveau que ses principaux concurrents (Heathrow, Schiphol, Francfort), soit une diminution d'environ 50% du trafic nocturne (30000 mouvements). Cette réduction doit être progressive et effective. Elle passe par une négociation avec les principaux opérateurs dans un délai raisonnable et négocié. C'est le sens du projet d'avis présenté par Ville et Aéroport.
- ✓ L'accélération du renouvellement des flottes comme le propose l'ACNUSA
- ✓ La réalisation de Roissy-CAREX dans le cadre des grands projets d'avenir européens avec négociation préalable de son dividende environnemental
- ✓ Une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement proposant de considérer le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit
- ✓ La mise en place de la descente douce de jour comme de nuit
- ✓ La mise à l'étude de l'exploitation alternée des doublets de pistes mais pas uniquement de 0h à 5h
- ✓ La reprise de la réflexion stratégique sur les capacités aéroportuaires en Ile-de-France à l'horizon 2030

