



**Commission Consultative de l'Environnement  
de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle  
(CCE)**

**GROUPE DE TRAVAIL VOLS DE NUIT**  
*Présidé par M. Régis GUYOT, Préfet*

\*\*\*\*\*

**CONTRIBUTION DE M. JEAN-PIERRE BLAZY**  
*Député-Maire de Gonesse  
Président de l'association Ville et Aéroport*

***ANALYSE ET PROPOSITIONS POUR UNE REDUCTION NEGOCIEE  
DES NUISANCES AERIENNES LIEES AUX VOLS DE NUIT SUR LA  
PLATEFORME DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE***

**JUIN 2014**

Le problème posé par les vols de nuit ne peut aujourd'hui être considéré comme secondaire, compte tenu de la sensibilité croissante de la société aux questions environnementales. Ainsi, seul l'encadrement et l'atténuation des nuisances liées aux mouvements d'avions la nuit permettra aux populations riveraines d'aéroports de mieux accepter le développement du transport aérien. En France, il n'y a pas eu de véritable étude épidémiologique traitant des effets du bruit des avions sur la santé et en particulier sur l'impact sanitaire des vols de nuit. Ces effets n'ont jamais été appréhendés en France contrairement à ses voisins européens qui ont produit des études depuis les années 90 et la déréglementation du transport aérien.

Des progrès sont nécessaires à court terme dans la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, notamment la nuit. Il s'agit d'un problème national, qui concerne plus de 500 000 riverains à proximité des plates-formes et bien plus encore si l'on compte ceux qui habitent sous les couloirs aériens.

Ainsi, la multiplication des vols de nuit depuis plusieurs années suscite chez les riverains une légitime appréhension, que les pouvoirs publics se doivent désormais de prendre en compte.

Depuis 2001, plusieurs propositions de lois visant à interdire les vols de nuit en France ont été déposées. Elles ont naturellement provoqué de vives réactions de la part des secteurs économiques concernés. Par ailleurs, plusieurs groupes de travail successifs ont été constitués sur le sujet qui ont produit des rapports (GT Vols de nuit 2003 de la CCE Paris-CDG, Groupe d'étude parlementaire Vols de nuit 2002 et 2007, GT Vols de nuit 2012 piloté par l'ACNUSA).

Les premières recommandations de l'ACNUSA sur les vols de nuit allaient dans le sens d'une restriction des vols de nuit les plus bruyants. L'ACNUSA s'est positionnée au départ contre l'interdiction des vols de nuit à court terme et pour une limitation avec un indice événementiel du bruit des avions la nuit. Ces propositions ne devaient constituer qu'un point de départ permettant d'ouvrir un débat sérieux sur ces problèmes.

Ville et Aéroport considère que l'augmentation des niveaux sonores autour de certains aéroports proches d'agglomérations et de zones résidentielles, qui résulte du développement de la circulation aérienne, ne devrait pas conduire à priver de sommeil les populations avoisinantes pour la seule satisfaction d'exigences purement commerciales – en matière de fret par exemple, on peut songer notamment aux activités nocturnes de d'Europe Airpost et de FedEx pour le fret express.

Il est urgent qu'un vaste programme intégré de lutte contre les nuisances sonores générées par les vols de nuit soit mis en œuvre, assorti de mesures contraignantes et concrètes et tenant compte des plaintes de plus en plus nombreuses que les citoyens formulent en ce domaine.

Les élus de Ville et Aéroport sont préoccupés par la persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit sur certains aéroports, comme par exemple à Roissy Charles de Gaulle, où le trafic de nuit a augmenté entre 22h et 00h00 et entre 05h00 et 06h00 suite à l'arrêt de Robien de 2003 qui a plafonné le nombre de créneaux attribuables entre 00h00 et 05h00. Cette situation affecte gravement la santé de la population locale. Il en est de même pour certains aéroports de province.

Face à cet écueil, devant le manque d'ambition des mesures préconisées par la Commission européenne pas suffisamment intéressée au sujet, Ville et Aéroport appelle les autorités publiques :

→ à prendre les décisions nécessaires, qui sont en réalité de nature plus politique que technique,
→ à s'attacher à convaincre ses partenaires européens d'engager un réel débat sur le sujet
→ et émet des propositions visant à une réduction négociée des vols de nuit

Lors de la CCE Roissy-CDG de janvier 2014, le Préfet de région Ile-de-France a retenu la proposition formulée par les élus et les associations : la reprise des négociations entre l'ensemble des parties prenantes sur la question des vols de nuit, la plus sensible. Celle-ci a pour objectif de réduire concrètement et significativement les nuisances aériennes entre 22h00 et 06h00 sur la plateforme.

Il n'était pas question d'en rester au constat d'échec du groupe de travail national « vols de nuit » piloté par l'ACNUSA en 2012 et auquel elle a participé si l'on observe la progression continue du trafic de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle. Les voies de progrès réalistes en la matière sont connues (mesures techniques, opérationnelles) et il est urgent d'aboutir sur ce sujet sensible et selon une approche équilibrée qui tienne compte à la fois du volet économique, social, environnemental et sanitaire.

A l'instar de ce qui a été fait sur les principaux aéroports européens, des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acrusés avec des impacts inégaux. Il convient de les évaluer et d'élaborer, au-delà du cas de Paris-Charles-de-Gaulle, un plan de réduction nationale des nuisances aériennes liées aux vols de nuit. L'enjeu est de mieux protéger les populations riveraines par la voie de réglementations ou de négociations. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre national et européen tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

Frédéric Cuvillier a été interpellé sur ce dossier qui mérite un traitement particulier. Il n'a pas retenu la proposition portée par les élus et les associations de la CCE Roissy-CDG qui vise à réduire de 50% le trafic nocturne de Roissy (soit 30000 vols) afin d'aligner celui-ci sur celui de ses principaux concurrents européens (Londres, Amsterdam, Francfort).

Le débat Vols de nuit organisé le 17 octobre 2013 au sein de la CCE Roissy-CDG a permis de mettre en exergue l'objectif du compromis sur ce sujet et la nécessité de poursuivre les discussions engagées. Depuis 10 ans les vols de nuit de l'aéroport Roissy CDG ont augmenté entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 06h00 avec en moyenne 170 vols par nuit (effet de report du trafic avant minuit et après 5 heures suite à l'arrêté De Robien de 2003). 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 22h00 et 06h00.

**Propositions techniques visant à réduire les nuisances aériennes liées aux vols de nuit entre 22h00 et 06h00 sur la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle**

→ *Il faut identifier avec les principales compagnies aériennes opérant la nuit à Paris-CDG les vols commerciaux qui pourraient être reprogrammés sur une autre plage horaire et dont l'intérêt économique n'est pas justifié notamment entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 07h00 (plages horaires les plus sensibles pour les riverains). Il convient de travailler sur la base d'un listing renseignant les horaires des vols commerciaux concernés, les compagnies aériennes, les types d'appareils*

→ *Il faut décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit entre 00h00 et 05h00 (vols de fret et poste) et allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants. La mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit » à l'instar de ce qui a été fait pour l'aéroport Toulouse-Blagnac est à encourager*

→ *Aucun vol commercial ne doit être autorisé sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00*

→ *Il faut une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les nuisances liées aux vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui considère 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*

→ *Il faut financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit*

→ *Il faut accélérer le renouvellement des flottes des principaux opérateurs de nuit (Air France, La Poste, FedEx) comme le propose l'ACNUSA*

→ *Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes (mise en place de la descente*

<i>continue ou descente « douce »)</i>
<i>→ Il faut étudier la mise en œuvre d'une exploitation alternée des doublets de pistes la nuit à Paris-CDG</i>
<i>→ Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes</i>
<i>→ Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population</i>
<i>→ Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Paris-CDG après minuit)</i>
<i>→ Il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse plutôt que celle des transports aériens</i>

A l'heure actuelle, deux mesures techniques proposées et mises en place par la DGAC sont effectives. L'une porte sur l'extension depuis le 25 mars 2012 des interdictions d'atterrissages et de décollages de Paris-CDG pendant la nuit (22h00-06h00) des avions les plus bruyants. Elle ne concerne qu'un nombre très faible d'appareils (1,1% de la flotte). L'autre mesure est une nouvelle trajectoire de décollage la nuit, évitant les zones très urbanisées de l'Ouest de Roissy mise en service le 8 mars 2012. La DGAC a proposé une utilisation préférentielle du doublet nord la nuit en configuration face à l'ouest entre 00h00 et 05h20 avec la définition d'une nouvelle trajectoire nord pour les décollages. Il s'agit là aussi d'un transfert inacceptable des nuisances sur des secteurs moins peuplés et jusque-là pas ou peu impactés.

Le nouveau groupe de travail Vols de nuit s'appuiera sur les conclusions formulées par le rapport Rebuffel et devra tenir compte des trois leviers précédemment identifiés sur lesquels ses membres doivent travailler :

1°) les procédures opérationnelles (descente continue, optimisation des trajectoires, alternance des doublets de pistes, etc.)
2°) les types d'avion autorisés à opérer la nuit (appareils les plus bruyants à interdire en priorité)
3°) la limitation en nombre de mouvements ou en quotas de bruit sur une période de nuit de 7 à 8 heures qui reste à définir (sujet sur lequel les divergences entre partenaires sont les plus fortes et pour lequel une négociation constructive s'impose).

Il faut noter que les élus et les associations de riverains ont su faire évoluer leur position sur le sujet. Ils ne demandent plus de couvre-feu total ou partiel. Il est urgent d'aboutir sur le sujet et en tout état de cause les travaux de ce groupe de travail ne sauraient excéder 6 mois.