



COMMUNIQUE DE PRESSE

de M. Jean-Pierre BLAZY

Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse

Gonesse, le 7 octobre 2019

AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

**« ADP projette d'augmenter la capacité de l'aéroport avec le Terminal 4
alors qu'aujourd'hui la réglementation en vigueur
sur les vols de nuit n'est pas respectée ! »**

A l'heure où l'État décide de privatiser le groupe Aéroports de Paris (loi Pacte) et où ce dernier ambitionne d'augmenter les capacités de l'aéroport Paris-CDG avec la création d'un nouveau Terminal 4, **Jean-Pierre Blazy juge inacceptable le contournement de la réglementation portant sur les vols de nuit entre 0h et 5h.**

Il a fallu que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) diligente une enquête, qui vient d'être publiée sur son site www.acnusa.fr, pour que le sujet soit porté à la connaissance de tous les acteurs du dossier. Les services de l'Etat (DGAC), le gestionnaire de l'aéroport (ADP) et a fortiori les compagnies aériennes se sont bien gardées d'évoquer le sujet lors de la dernière commission consultative de l'environnement de Paris-CDG qui s'est tenue le 2 juillet dernier. **Ville et Aéroport s'interroge devant une telle absence de transparence qui favorise le climat de défiance actuel.**

Alors qu'ADP organise le 9 octobre sur l'aéroport une réunion présentant ses engagements sur le projet pharaonique d'un nouveau Terminal 4, la gestion des créneaux de nuit, notamment à l'atterrissage, pose problème sur la période désignée par la DGAC comme le « cœur de nuit » (0h-5h). En effet, l'arrêté ministériel du 6 novembre 2003, qui découle des mesures prises à l'été 2002 suite à l'abandon du 3^{ème} aéroport parisien, prévoit le plafonnement à 22 500 créneaux annuels entre 0h et 5h. L'esprit de ce texte réglementaire est de ne pas réattribuer les créneaux abandonnés par les compagnies aériennes, ce qui permet mécaniquement de réduire le nombre de créneaux utilisés entre 0h et 5h. Ainsi, le plafond est descendu à 17 857 pour les saisons IATA W2017/S2018.

Or, le nombre de vols de nuit enregistrés a été de 19 302 lors des saisons mentionnées. Le plafond environnemental a donc été dépassé à 1445 reprises !

Si l'on y regarde de plus près, on s'aperçoit que l'encadrement des atterrissages de nuit ne fonctionne pas car il est fondé sur une condition de capacité d'accueil des aéronefs sur la plateforme et non sur un critère de protection de l'environnement et de la santé. Dans la pratique, cela conduit à ne plus dresser de procès-verbal et donc ne pas sanctionner les arrivées de nuit sans créneau! **Pour Jean-Pierre Blazy, c'est un laisser-faire insupportable car les populations riveraines subissent sur 24 heures des nuisances sonores et atmosphériques qui impactent leur santé (ex : qualité du sommeil) comme le démontrera prochainement l'étude épidémiologique DEBATS pilotée par l'ACNUSA.**

Le rapport d'enquête commandé par l'Autorité sur la gestion des créneaux de nuit démontre les effets négatifs du modèle économique du Hub de Paris-CDG qui engendre des retards. Les compagnies aériennes n'ont pas su répondre à ce problème de ponctualité de leurs vols, notamment le cas des décollages tardifs (après 22h), des atterrissages tardifs (après 0h30) ou trop tôt (avant 5h30). **C'est ce qui avait déjà pu être observé lors des travaux des groupes de travail "Vols de nuit" successifs. Dans ce cadre, les compagnies aériennes comme Air France s'engageaient à améliorer la ponctualité de leurs vols...mais les progrès sont insuffisants.**

Dès lors, il est difficile d'accepter des projets de développement tel que le T4 alors même que la contrainte environnementale (plafond du nombre de créneaux de nuit entre 0h et 5h) et la nécessité d'instaurer une régulation du trafic n'est pas toujours prise en compte comme elle devrait l'être.

Contact presse :

M. Julien DELANNAY, Chargé de mission
06.29.14.27.09 / 01.39.85.95.96