

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 mars 2019

CROISSANCE ET TRANSFORMATION DES ENTREPRISES - (N° 1761)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1107

présenté par

Mme Park, Mme Lazaar, Mme Moutchou et Mme Elimas

ARTICLE 45

Compléter l'alinéa 24 par les deux phrases suivantes :

« Aéroports de Paris, pour l'aéroport de Paris-Charles-De-Gaulle, s'engage à ne pas augmenter l'exploitation annuelle des créneaux horaires attribuables aux transporteurs aériens s'agissant de la programmation de décollages d'avions turboréacteurs entre 23 h 15 et 6 heures et d'atterrissages de ce même type d'avions entre 23 h 15 et 6 heures. Par ailleurs, en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-De-Gaulle, une restriction d'exploitation est décidée sur cette plate-forme entre 22h00 et 06h00 aux aéronefs relevant du chapitre 3 mentionnés à l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Charles de Gaulle, et présentant une marge acoustique cumulée certifiée inférieure à 13 Effective Perceived Noise Decibel (EPNdB). »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Plusieurs arrêtés encadrent les vols de nuit sur la plateforme de Paris – Charles de Gaulle. En particulier, l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Charles de Gaulle interdit les aéronefs les plus bruyants entre 22h00 et 06h00.

Tout comme pour l'Aéroport de Paris – Orly, il s'agit de consolider les textes existants par une restriction d'exploitation entre 22h00 et 06h00 aux aéronefs relevant du chapitre 3 et présentant une marge acoustique cumulée certifiée inférieure à 13 Effective Perceived Noise Decibel (EPNdB).

Il est nécessaire de mener une concertation portant sur la faisabilité d'une restriction début 2022 afin de pouvoir s'accorder sur une échéance qui ne saurait dépasser 2024. Dans ce cadre, il importe de distinguer les compagnies spécialisées qui opèrent au cœur de nuit (FEDEX, ASL, etc.) des autres compagnies : les compagnies fret pourraient bénéficier d'un temps d'adaptation jusqu'en 2022 voire 2024, tandis que les autres compagnies auraient un calendrier d'échéance plus resserré.

En cas d'échec de la concertation, l'échéance de la restriction apparaît devra être la même pour tous (2022).

Par ailleurs, il est proposé d'inscrire dans la loi des dispositions visant à ne pas augmenter le nombre de vols pour la programmation de décollages et d'atterrissages d'avions turboréacteurs pendant la nuit.

Ces dispositions sur l'utilisation de nuit de l'aéroport Paris-Charles De Gaulle visent à limiter les nuisances, notamment sonores, générées par le passage des avions pour les habitants des communes riveraines. Il s'agit d'un engagement d'Aéroports de Paris à ne pas augmenter le nombre d'atterrissages et de décollages entre 23 h 15 et 6 heures. Dans cette plage horaire, les vols supplémentaires doivent bénéficier d'une dérogation expresse des services chargés de l'aviation civile.

Compte tenu de l'importance de l'encadrement actuel des opérations pour la qualité de vie et la santé des habitants de l'Est du Val d'Oise, le présent amendement a pour objet de fixer dans la loi cet engagement - permettant de protéger au mieux les riverains des nuisances subies.

Le cas échéant, ces dispositions ne peuvent être modifiées que (i) dans le respect des dispositions européennes applicables en matière de restrictions d'exploitation, notamment du Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, ainsi que (ii) des dispositions relatives aux modalités de consultation et de concertation prévues dans le présent code et dans le code de l'environnement. Compte tenu des enjeux précités, avant toute modification de ces autorisations, une étude d'approche équilibrée au sens du droit européen, devra être réalisée, dont un rapport coût-efficacité des autorisations d'exploitation envisagées en tenant compte notamment des effets sur la santé et la sécurité des riverains, de la sécurité des opérations aériennes, des effets sur le réseau aérien européen, des effets directs ou indirects sur l'emploi de l'ensemble des acteurs publics ou privés, sur l'attractivité des territoires et des effets économiques.

Les modalités d'application de ces autorisations seront précisées dans le cahier des charges d'ADP.