



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

### bruits

Question écrite n° 116748

#### Texte de la question

M. Denis Jacquat attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les propositions exprimées dans le rapport d'information consacré aux nuisances sonores. Concernant les bruits liés aux infrastructures, le rapporteur préconise d'instituer, à l'échelon européen, un " couvre-feu " de coeur de nuit pour le trafic aérien. Il rappelle que cela existe déjà en France pour l'aéroport d'Orly et que les Suisses ont adopté des dispositions semblables. Il ajoute en outre que l'échelon européen demeure le seul pertinent afin d'éviter des distorsions de concurrence ainsi que la délocalisation des activités économiques concernées. Il la remercie de bien vouloir lui faire connaître son avis à ce sujet.

#### Texte de la réponse

La desserte aérienne des aéroports la nuit répond à plusieurs logiques socio-économiques et contraintes opérationnelles : le transport intercontinental de passagers lorsque la combinaison du temps de voyage et du décalage horaire rend le mouvement de nuit incontournable, le transport de fret express pour respecter les délais de ses clients, les vols spécifiques à des séjours touristiques à bas coût où le transport s'effectue de nuit pour limiter le nombre de nuitées, ou encore la maximisation du nombre de rotations. Chaque aéroport connaît une situation différente tant au niveau économique qu'au regard des nuisances environnementales subies par ses riverains. C'est ainsi que l'aéroport d'Orly, très imbriqué dans le tissu urbain du sud de la région parisienne, n'est pas régi par les mêmes règles que l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, construit spécifiquement dans un territoire moins urbanisé à l'origine, ou que l'aéroport de Vatry, situé en rase campagne, à grande distance des concentrations de populations. De la même façon, l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, qui est la porte d'entrée aérienne internationale de notre pays, doit pouvoir répondre aux besoins de la métropole de rang mondial qu'il dessert, alors qu'un aéroport de province ne sera pas confronté aux mêmes enjeux. Pour toutes ces raisons, il n'apparaît pas qu'une règle uniforme imposée à tous les aéroports européens soit la réponse adaptée pour parvenir dans chaque cas au meilleur équilibre possible entre la satisfaction des besoins vitaux socio-économiques et la maîtrise des nuisances qui en résultent. Cette impossibilité de prendre une règle unique n'a d'ailleurs pas empêché le Gouvernement d'apporter, au cas par cas, des réponses adaptées aux plateformes aéroportuaires où un projet de développement durable était nécessaire. Ce fut notamment le cas à Roissy avec la démarche initiée par la mission pour un développement durable de l'aéroport, confiée à M. Jacques Dermagne suite au discours du Président de la République en 2007, à Nantes, avec la décision de construire un nouvel aéroport hors de l'agglomération, mais également à Toulouse, Nice ou encore sur d'autres aérodromes plus petits. Par ailleurs, un couvre-feu de coeur de nuit à Charles-de-Gaulle ferait disparaître environ 10 000 emplois, ce qui ne saurait être envisagé.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Denis Jacquat](#)

**Circonscription :** Moselle (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 116748

**Rubrique** : Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé** : Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire** : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 23 août 2011, page 8945

**Réponse publiée le** : 18 octobre 2011, page 11074