



# ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

## Aéroports : Val-de-Marne

Question écrite n° 60781

### Texte de la question

M Roger-Gerard Schwartzberg appelle l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur les graves nuisances subies par les riverains de l'aéroport d'Orly. Les communes voisines de celui-ci (Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon, Valenton, Limeil-Brevannes, Boissy-Saint-Leger, etc) sont devenues des villes victimes du bruit. La vie quotidienne des riverains et leur tranquillité sont gravement perturbées par les nuisances sonores. Afin de mieux protéger leur droit au sommeil, il demande au ministre s'il ne lui paraît pas nécessaire d'étendre le couvre-feu, qui interdit l'utilisation des pistes d'Orly de 23 h 30 à 6 heures du matin, pour le faire durer désormais de 22 heures à 7 heures du matin, comme d'autres grands aéroports européens, et de mener à bien l'étude de la faisabilité technique de cette extension du couvre-feu. Il lui demande également s'il ne lui paraît pas opportun, à titre de premier progrès en ce sens, de commencer dès l'automne 1992 par interdire de vol à Orly les avions les plus bruyants (aéronefs de la première et de la deuxième générations) de 22 heures à 7 heures du matin.

### Texte de la réponse

Reponse. - Le choix de l'amplitude horaire des couvre-feux ne peut ignorer les spécificités techniques et économiques de chaque plate-forme aéroportuaire. Ainsi le couvre-feu total de 22 heures à 7 heures locales est loin d'être la règle en Europe. Il en est de même des contraintes associées aux classes acoustiques des aéronefs. Rome, Madrid, Amsterdam ne disposent d'aucun couvre-feu. À la disparité des amplitudes horaires associées aux restrictions de trafic s'ajoute une grande diversité des mesures appliquées. À titre d'exemple, l'aéroport de Francfort affiche un système complexe de restrictions de trafic. Les avions de ligne sont concernés par un embargo sur les atterrissages entre 0 heure et 5 heures. Les vols charters sont interdits entre 23 heures et 6 heures. Toutefois, les compagnies basées ou réalisant l'entretien de leur flotte à Francfort peuvent, après accord de l'autorité aéroportuaire, déroger à ces règles ; seuls les atterrissages entre 1 heure et 4 heures ne souffrent d'aucune dérogation. Genève Cointrin ne limite son trafic régulier qu'entre 0 heures trente et 5 heures. S'agissant des charters, sont interdits les atterrissages entre 0 heure et 6 heures et les décollages entre 23 heures et 6 heures. Londres Gatwick et Londres Stansted imposent entre 23 h 30 et 6 heures l'été (23 heures - 6 h 30 l'hiver) des mesures moins restrictives sous la forme d'un quota de mouvements de nuit. Pour Londres Heathrow, une mesure identique est appliquée entre 0 h 30 et 7 heures l'été (23 h 30 - 6 h 30 l'hiver). En ce qui concerne l'aéroport d'Orly, c'est environ 50 mouvements sur les 500 à 700 mouvements traités journalièrement qui seraient concernés par une extension du couvre-feu de 22 heures à 7 heures. La répartition par groupes acoustiques fait apparaître que plus de 80 p 100 des mouvements appartiennent aux deux groupes les moins bruyants, à savoir les groupes 4 et 5. Il est clair qu'une mesure visant à étendre l'amplitude horaire du couvre-feu aurait pour les compagnies des conséquences extrêmement graves, en particulier pour Air Inter qui assure de l'ordre de 50 p 100 des vols concernés, de nature à remettre en cause l'équilibre de leur exploitation sur la plate-forme d'Orly. Elle diminuerait également, de façon très sensible, la qualité des dessertes entre Paris et les provinces françaises. Le Gouvernement intègre la sensibilité croissante des riverains au bruit généré par le trafic nocturne dans sa politique de limitation des nuisances sonores. Ainsi depuis juillet 1989 les règles relatives au

couvre-feu sont appliquees de facon rigoureuse, y compris le vendredi soir en haute saison. Aeroports de Paris encourage l'utilisation des appareils les moins bruyants par une modulation des redevances d'atterrissage en fonction des groupes acoustiques. D'autre part, lors de l'affectation des creneaux horaires avant 7 heures et apres 22 heures, priorite est donnee aux avions les moins bruyants. Par ailleurs, le transfert des vols de nuit de l'Aeropostale (environ 4 800 mouvements par an) vers Charles-de-Gaulle traduit la meme politique du Gouvernement de preserver la qualite de l'environnement tout en permettant le developpement du transport aerien.

### Données clés

**Auteur** : [M. Schwartzberg Roger-G•rard](#)

**Circonscription** : - Socialiste

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 60781

**Rubrique** : Transports aeriens

**Ministère interrogé** : équipement, logement et transports

**Ministère attributaire** : équipement, logement et transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 10 août 1992, page 3616