



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 11ème législature

### aéroports

Question écrite n° 5240

#### Texte de la question

M. Jean-Pierre Baeumler attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réglementation disparate du trafic aérien nocturne français, puisque chaque aéroport définit ses horaires d'activité. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions européennes en ce domaine et notamment si la mise en place d'une politique uniforme et cohérente d'ouverture nocturne des sites aéroportuaires est actuellement à l'étude.

#### Texte de la réponse

L'honorable parlementaire pose le problème de l'hétérogénéité des mesures horaires d'exploitation des aéroports, tant sur le plan français qu'europpéen. De manière générale, les aéroports définissent les horaires d'ouverture en fonction de multiples critères. En effet, les situations locales très différentes, en matière de volume et d'origine du trafic, de type d'activités, d'environnement et d'urbanisation, etc., ne permettent pas de définir une règle unique d'ouverture des aéroports. Aussi, les restrictions d'activité ainsi que les plages horaires auxquelles elles se rapportent doivent tenir compte de ces différents paramètres. Pour ce qui concerne la région parisienne, l'aéroport d'Orly, aéroport inséré dans un tissu urbain très dense, est doté depuis 1968 d'un couvre-feu dans la plage horaire 23 h 30 à 6 heures. L'accès 24 heures sur 24 heures à Paris est assuré par l'aéroport Charles-de-Gaulle, sur lequel une interdiction des avions les plus bruyants (classés dans le chapitre II de l'Organisation de l'aviation civile internationale) a été instituée entre 23 heures et 6 heures depuis janvier 1996. Cette mesure sera étendue à l'aéroport du Bourget. De plus, les essais moteurs seront interdits la nuit entre 22 heures et 6 heures. Sur certains aéroports de province, le besoin d'un trafic nocturne est moins important qu'à Paris et des limitations plus strictes sont envisageables. Ainsi, l'aéroport de Bâle-Mulhouse vient de décider d'interdire les avions classés chapitre II la nuit entre 22 heures et 6 heures. Au niveau européen, la question d'une harmonisation des règles d'ouverture nocturne des aéroports n'a pas été évoquée. Mais il est clair que la disparité des modes de vie, d'activité, d'environnement, voire de climat, ne permet pas d'envisager une orientation dans le sens d'une homogénéité horaire. Le « livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit », rédigé par la Commission européenne, propose qu'une directive européenne soit envisagée pour harmoniser l'utilisation des indices et des méthodes de prédiction et de mesures de bruit, l'échange des informations, l'obligation d'évaluer le bruit ambiant et de publier les informations recueillies. C'est dans le sens des propositions de ce « livre vert » que la France s'oriente puisque, comme cela a été indiqué à l'occasion de la décision de l'extension de Charles-de-Gaulle, un indice exprimé en décibels A devrait être utilisé et une autorité indépendante assurera le contrôle des mesures et des méthodes de calcul ainsi que la garantie de publication des mesures.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Baeumler](#)

**Circonscription :** Haut-Rhin (7<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5240

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 octobre 1997, page 3664

**Réponse publiée le :** 29 décembre 1997, page 4908