



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## aéroports

Question orale n° 582

### Texte de la question

M. Louis Mermaz attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Lyon-Satolas du fait des vols de nuit. Cet aéroport traite en moyenne 20 à 25 mouvements entre 23 heures et 6 heures du matin avec des pointes de 40 mouvements certaines nuits. On constate sur l'ensemble des aéroports européens une restriction des vols de nuit, comme à Roissy, voire une interdiction, comme à Orly, prenant en compte la qualité de vie des riverains. Absolument aucune restriction n'existe sur l'aéroport de Satolas. La disparité entre, d'une part, des aéroports de plus en plus nombreux à instituer des mesures protectrices de l'environnement et, d'autre part, celui de Satolas, qui est ouvert à tous les excès, va conduire à l'installation d'un aéroport « déréglementé », comme le souligne le rapport de M. François Plassard, commandé par la Datar dans le cadre de l'avant-projet place-masse de l'aéroport. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour réglementer, voire interdire pratiquement le trafic nocturne sur l'aéroport de Lyon-Satolas.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Louis Mermaz a présenté une question, n° 582, ainsi rédigée:

«M. Louis Mermaz attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Lyon-Satolas du fait des vols de nuit. Cet aéroport traite en moyenne vingt à vingt-cinq mouvements entre 23 heures et 6 heures du matin avec des pointes de quarante mouvements certaines nuits. On constate sur l'ensemble des aéroports européens une restriction des vols de nuit, comme à Roissy, voire une interdiction, comme à Orly, prenant en compte la qualité de vie des riverains. Absolument aucune restriction n'existe sur l'aéroport de Satolas. La disparité entre, d'une part, des aéroports de plus en plus nombreux à instituer des mesures protectrices de l'environnement et, d'autre part, celui de Satolas, qui est ouvert à tous les excès, va conduire à l'installation d'un aéroport «déréglementé», comme le souligne le rapport de M. François Plassard, commandé par la DATAR dans le cadre de l'avant-projet plan-masse de l'aéroport. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour réglementer, voire interdire pratiquement le trafic nocturne sur l'aéroport de Lyon-Satolas.»

La parole est à M. Louis Mermaz, pour exposer sa question.

M. Louis Mermaz. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, j'attire votre attention sur les nuisances sonores de plus en plus importantes que subissent les riverains de l'aéroport de Lyon-Satolas du fait notamment des vols de nuit. Cet aéroport traite en moyenne vingt à vingt-cinq mouvements entre vingt-trois heures et six heures du matin, avec des pointes de quarante mouvements certaines nuits.

Or on constate, sur l'ensemble des aéroports européens, une évolution vers une restriction certaine des vols de nuit, ce qui répond à la nécessité d'une plus grande considération pour la qualité de vie des riverains.

Orly et Roissy, comme vous le savez, font partie de ces aéroports qui restreignent, voire interdisent dans le cas d'Orly, le trafic aérien nocturne.

Absolument aucune restriction n'existe sur l'aéroport de Satolas. Le développement du fret cargo est donc illimité et la fréquentation par les appareils les plus bruyants, dont personne ne veut, est là, autorisée. Cette absence totale de restrictions est d'ailleurs mise en avant par la chambre de commerce et d'industrie de Lyon pour vanter l'aéroport auprès de certaines entreprises.

La disparité entre, d'une part, des aéroports de plus en plus nombreux à instituer en Europe des mesures protectrices de l'environnement et, d'autre part, celui de Satolas, qui est ouvert à tous les excès, va conduire à l'installation d'un aéroport «déréglementé», dans un monde économique où la dérégulation fait de plus en plus de ravages. C'est une remarque qui est faite, en termes encore beaucoup plus vifs, dans l'excellent rapport de M. François Plassard, rapport commandé par la DATAR dans le cadre de l'avant-projet plan-masse de l'aéroport.

Je vous demande donc de bien vouloir m'indiquer quelles mesures vous comptez prendre pour réglementer strictement, voire interdire totalement le trafic nocturne sur l'aéroport de Lyon-Satolas, à l'instar de ce qui se fait à Roissy, ce qui contribue à préserver les riverains des nuisances sonores.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je tiens tout d'abord à vous préciser que j'attache une grande importance au développement de l'aéroport de Lyon-Satolas. Cet aéroport international constitue, en effet, un atout indispensable à l'essor économique de la région et à la perspective d'un rééquilibrage de la desserte aérienne à l'échelle de la France.

D'une manière générale, le Gouvernement s'attache à garantir la meilleure insertion possible des aéroports dans leur environnement. En ce qui concerne celui de Roissy, que vous avez évoqué, lorsque fut prise la décision de construire deux pistes supplémentaires, je me suis efforcé, dès le début, de faire en sorte que l'enjeu environnemental soit pris en considération au même titre que les autres: enjeux économiques, bien sûr, mais également enjeux de sécurité et de l'emploi.

Prendre en compte l'enjeu environnemental est devenu aujourd'hui une exigence fondamentale. C'est pourquoi il me paraît indispensable qu'une large concertation ait lieu sur le développement de Lyon-Satolas et sur ses mesures d'accompagnement.

J'ai donc, comme vous le savez, décidé d'organiser une table ronde avec tous les acteurs sur ce sujet le 11 février prochain. Les questions que vous me posez y seront abordées dans le détail.

Concernant le trafic nocturne, vous évoquez la possibilité de restrictions. Il n'apparaît pas possible de l'interdire totalement du fait qu'il répond à un besoin de transport de courrier et de colis pour la région lyonnaise, besoin qui ne peut être satisfait sur une autre plate-forme.

En Europe, seul l'aéroport d'Orly fait l'objet d'un couvre-feu total la nuit, le service indispensable à la région Ile-de-France restant assuré par celui de Roissy - Charles-de-Gaulle. D'autres aéroports font l'objet de mesures restrictives pour certains types d'avions, selon les moteurs - c'est ce qui se fait également à Roissy - ou certaines activités, ou des procédures de circulation aérienne, particulièrement la nuit.

C'est dans cette dernière voie qu'il convient, à mon sens, de rechercher les mesures spécifiques qui pourront être prises pour la protection de l'environnement, notamment sonore, de l'aéroport de Lyon-Satolas.

Avant tout, les mesures à prendre doivent faire l'objet, localement, d'un important travail de concertation entre les riverains et les professionnels du transport aérien, notamment au sein de la commission consultative de l'environnement.

Cette concertation pourra déboucher sur l'élaboration d'une charte de qualité de l'environnement sonore et d'un code de bonne conduite, bref de toute une série de dispositions, à l'image de ce qui s'est fait pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

M. le président. La parole est à M. Louis Mermaz.

M. Louis Mermaz. Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, de la vigilance et de l'efficacité dont vous voudrez bien faire preuve.

Merci aussi d'organiser des tables rondes. Je participerai à la réunion du 11 février à laquelle vous m'avez invité ainsi que d'autres élus, mais vous conviendrez qu'il est bon que ces questions soient débattues aussi à l'Assemblée nationale. A force de traiter de toutes les questions dans divers enceintes ou organismes, on finit par se demander quelle est l'utilité du Parlement.

Je vous remercie donc d'avoir répondu à ma question, sur laquelle j'aurai probablement l'occasion de revenir dans des séances ultérieures.

L'extension de l'aéroport de Satolas est liée au problème des nuisances, question dont on parle depuis les années 70. C'est dire que nous y sommes à peu près préparés. Mais si certains experts pensent qu'elle pourrait se faire vers 2015 ou 2020, d'autres, tout aussi sérieux, avancent la date de 2030. Nous avons donc le temps de nous concerter et d'en parler.

Même si cela dépasse le problème du sommeil des habitants, en lui-même déjà très important, je veux souligner qu'il faut faire de l'information mais aussi, vous l'avez dit, de la concertation. En outre, il faut prendre en compte l'aménagement du territoire national et européen. En effet, s'agit-il - vous avez abordé la question, et on retrouve

là le problème des nuisances sonores - d'attirer le maximum de trafic sur cet aéroport dans un but uniquement marchand, ce qui a fait dire à M. Plassard, esprit distingué, qu'il deviendrait un «aéroport-poubelle», expression que je n'ai pas osé reprendre totalement à mon compte ? Ou bien s'agit-il - ce qui est beaucoup plus intéressant - d'insérer le trafic voyageurs et fret dans une stratégie de développement régional qui profite aux habitants et aux activités de la région Rhône-Alpes, et qui prenne en compte la protection de la vie quotidienne ?

L'Etat doit arbitrer en écoutant - nous comptons sur vous, monsieur le ministre - l'ensemble des partenaires, le monde économique, cela va de soi, mais aussi les collectivités locales et les associations. Or, trop souvent, on a l'impression que la puissance publique, au lieu d'organiser, réagit au coup par coup.

Dans la région Rhône-Alpes, précisément, on est «promené» d'une solution à l'autre. Ainsi, en matière autoroutière, pendant vingt-cinq ans, on nous a préparés au contournement est de Lyon, avec une possibilité d'innervation industrielle. Or, maintenant, on nous dit qu'il faut, à toute vitesse, construire une sorte de tuyau, le contournement ouest. Il faudrait savoir ! Je vous renvoie d'ailleurs à une étude réalisée par les services de votre ministère avant que vous ne le dirigiez, selon laquelle le contournement ouest «ne valait pas un clou», tandis que le contournement est constituait une solution intelligente.

Ministre depuis peu de temps, vous ne sauriez porter la responsabilité de tous ces allers-retours, bien entendu. Mais puissiez-vous faire avancer, enfin, l'harmonisation et la concertation !

## Données clés

**Auteur :** [M. Louis Mermaz](#)

**Circonscription :** Isère (8<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 582

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 25 janvier 1999, page 364

**Réponse publiée le :** 27 janvier 1999, page 345

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 janvier 1999