

14ème législature

Question N° : 11742	De M. Jean-Noël Carpentier (Radical, républicain, démocrate et progressiste - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > déchets, pollution et nuisances	Tête d'analyse > bruits	Analyse > nuisances sonores. réglementation.
Question publiée au JO le : 27/11/2012 Réponse publiée au JO le : 26/03/2013 page : 3390		

Texte de la question

M. Jean-Noël Carpentier appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les nuisances sonores aériennes nocturnes à proximité des grands aéroports, notamment en région Ile-de-France. Il rappelle que de tous les *hubs* européens et français, c'est à Paris-Charles-de-Gaulle que les vols de nuit sont les moins réglementés. Alors que les *hubs* interdisent les avions bruyants au cours de la nuit et ont des charges ou des taxes sur le bruit, ou des redevances d'atterrissage différenciées, il existe des différences significatives sur les restrictions en nombre de vols. Il y a ainsi deux fois plus de vols effectués pendant les huit heures de nuit à CDG qu'à partir des autres *hubs* majeurs. Il lui demande quelles mesures sont envisagées pour qu'une même réglementation respectueuse de l'environnement des riverains soit mise en place.

Texte de la réponse

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a comparé en 2011 les trafics de nuit des aéroports de Paris-Charles de Gaulle (CDG) et des principaux hubs européens. L'aéroport de Paris-CDG accueille de nuit, sur la base d'une période de huit heures, 61 255 mouvements, à comparer à 48 805 pour Londres (en réunissant Heathrow, Gatwick et Stansted), 40 515 à Francfort et 28 096 à Schipol. Une comparaison de la situation de ces différents hubs européens est difficile car les facteurs à prendre en compte sont nombreux (distance à l'urbanisation, densité de population, vent dominant et configuration, existence ou pas d'une insonorisation des logements). Au-delà de ces mesures, il n'est plus envisagé par le Gouvernement de diminuer l'activité de l'aéroport, qui est créatrice d'emplois, de richesses et qui offre aux citoyens et aux acteurs économiques d'Ile-de-France des opportunités de déplacement et de transport de fret. L'existence de vols de nuit est la conséquence d'une suite de projets d'investissements et d'activités qui ont été mis en place de manière progressive et généralement consensuelle. L'aéroport de Paris-CDG fait l'objet d'une limitation du trafic de « coeur de nuit » entre 0 h et 5 h, dont le volume est plafonné avec, de plus, la contrainte que les créneaux non utilisés y sont définitivement abandonnés. En outre, depuis 2012, les aéronefs dont la marge est inférieure à 8 décibels y sont interdits entre 22 h et 6 h, et cette exigence sera portée à 10 décibels en 2014. Une réglementation exigeante est donc d'ores et déjà appliquée. Son évolution est régulièrement anticipée. Cette approche présente un avantage par rapport à celle adoptée par l'aéroport d'Heathrow qui autorise tous les aéronefs tout en les soumettant à un quota global de bruit.