

## 15ème législature

<b>Question N° : 1167</b>	<b>De Mme Maud Petit</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Val-de-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > nuisances	<b>Tête d'analyse</b> > Respect du couvre-feu de l'aéroport Paris-Orly	<b>Analyse</b> > Respect du couvre-feu de l'aéroport Paris-Orly.
Question publiée au JO le : <b>19/09/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/02/2018</b> page : <b>1502</b>		

### Texte de la question

Mme Maud Petit interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le respect du couvre-feu instauré par l'aéroport de Paris-Orly, en cas de privatisation de l'aéroport. Depuis 1968, l'aéroport Paris-Orly bénéficie d'un couvre-feu instauré entre 23 heures 30 et 6 heures. Son but est de réduire les nuisances sonores aéroportuaires subies par un grand nombre de Franciliens. Cela concerne directement les administrés de la 4ème circonscription du Val-de-Marne, circonscription de la députée, impactés quotidiennement par le trafic aérien de cet aéroport. Un rapport parlementaire du 16 mars 2016, présenté par son prédécesseur, rappelait la forte gêne provoquée par ces nuisances aéroportuaires, et de ce fait, l'importance du couvre-feu. De plus l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) fait référence à l'étude DEBATS (discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé) afin de rappeler les effets néfastes de ce type de nuisances sur l'organisme : stress, hypertension et problèmes cardio-vasculaires, pour les plus fréquents. Les 14 et 17 juillet 2017, des dérogations ont été accordées à certains vols d'outrepasser le couvre-feu. Selon la DGAC (direction générale de l'aviation civile), ces dérogations le furent du fait de problèmes de régulation aérienne dans un cas et de fortes intempéries dans l'autre. Or voici que le 26 juillet 2017, plusieurs médias relayaient de probables discussions sur la privatisation de l'aéroport d'Orly. À la lecture de ces éléments, elle s'interroge sur l'avenir du couvre-feu actuellement instauré si cette privatisation se trouvait confirmée. Elle lui demande donc quelles garanties peuvent être apportées aux riverains quant au maintien de la qualité de leur environnement sonore et quelles solutions peuvent être envisagées pour l'amélioration de cette qualité au quotidien.

### Texte de la réponse

L'aéroport de Paris-Orly est exploité par la société Aéroports de Paris, dont l'État détient la majorité du capital et bénéficie de deux mesures destinées à en limiter le trafic et les nuisances qu'il est susceptible de provoquer sur les riverains. Tout d'abord, la décision du 4 avril 1968 interdit les décollages et atterrissages la nuit entre 23h30 et 6h. Ce texte prévoit la possibilité de dérogations qui, en pratique, sont très rares. Il s'agit d'un véritable couvre-feu de l'aéroport. Le nombre de dérogations accordées en juillet 2017 a été plus élevé que d'habitude, en raison des orages exceptionnels qui ont affecté la région parisienne à cette période. De plus, l'arrêté du 6 octobre 1994 limite le nombre de créneaux horaires attribuables (pour décoller ou atterrir) à 250 000 par an. Il en résulte que le trafic de l'aéroport oscille chaque année entre 200 000 et 240 000 mouvements, soit sensiblement moins que la capacité d'accueil théorique de la plate-forme. Ni la modification du nombre maximal de créneaux horaires attribuables ni la remise en cause du couvre-feu de l'aéroport ne sont à l'ordre du jour. Outre ces deux mesures, l'aéroport de Paris-Orly continuera de bénéficier de dispositifs qui visent à limiter les nuisances. Ce sont par exemple l'insonorisation



des locaux situés dans le plan de gêne sonore (les deux tiers de ceux éligibles, soit 26 000, en ont bénéficié jusqu'à présent, pour un montant de 222 millions d'euros), l'instauration de volumes de protection environnementale visant à canaliser les vols sur les zones moins densément peuplées, le relèvement des trajectoires à l'arrivée ou, enfin, la mise en œuvre de descentes continues dans le but de limiter les variations des régimes moteurs des avions et, ainsi, les nuisances sonores. Au-delà de ces mesures de nature essentiellement réglementaire, la performance des flottes s'améliore constamment. Ceci est rendu possible par les efforts continus en matière de recherche et développement auxquels la France contribue : en 2010, environ 36 % des vols de Paris-Orly étaient effectués avec des avions dont les performances étaient conformes aux normes acoustiques les plus récentes (dites « chapitre 4 ») ; cette proportion s'élevait à 79 % en 2016. Si des modifications de la répartition du capital du groupe Aéroports de Paris intervenaient, elles n'auraient aucune conséquence sur la réglementation environnementale, qui relèverait toujours des missions de l'État, ni sur les dérogations à cette réglementation, qui incombent au ministre chargé de l'aviation civile.