



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question écrite n° 32304

Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que depuis un certain temps les survols d'avions à relative basse altitude se multiplient au-dessus des communes de la vallée de la Seine et notamment des communes de Conflans, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup et Triel alors même que ces communes sont situées à une distance importante de l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle. Ces survols à basse altitude créent à longueur de journée et en soirée d'importantes nuisances pour les habitants de ces communes, tant sonores que d'odeurs de kérosène. Il lui demande de lui préciser les raisons de ce développement important de trafic aérien à basse altitude et les mesures qu'il entend prendre pour réduire les nuisances subies par les habitants qui ont choisi de vivre dans des communes résidentielles. Il souhaiterait savoir également si des mesures d'aide à l'insonorisation des immeubles sont prévues pour ces populations.

Texte de la réponse

Les communes de Conflans, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup et Triel se situent à proximité du flux des arrivés à destination de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle par condition de vent d'est. Cette configuration est observée pendant 40 % du temps en moyenne annuelle mais peut être prédominante à certaines périodes comme par exemple la deuxième quinzaine de juillet. Ces communes peuvent en outre être concernées par les avions en provenance ou à destination du Bourget ; le trafic de cet aéroport a été particulièrement important durant le salon international de l'aéronautique et de l'espace, occasionnant ainsi des survols plus nombreux des communes citées. L'augmentation du trafic sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle (environ 6 % au cours du premier semestre 1999) se traduit par une utilisation plus importante de la procédure dite de « Guidage radar par le sud » (GRS). Il doit être souligné que malgré la mise en service de la troisième piste de l'aéroport, les modalités d'utilisation de cette procédure n'ont pas été modifiées. En particulier, elle est interdite de 22 h 30 à 7 heures ; cette disposition fait l'objet de contrôles réguliers de la part des services en charge de la circulation aérienne. Ainsi, lors de l'exploitation des procédures d'atterrissage vers l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle, les appareils sont à des altitudes conformes aux règles internationales et se situent dans une fourchette allant de 90 à 1 400 mètres. Compte tenu de la distance importante qui sépare les communes mentionnées de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, ces communes ne rentrent pas dans les limites du plan de gêne sonore de cette plate-forme et ne peuvent donc pas bénéficier du dispositif d'aide aux riverains des aérodromes, instauré par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992. Ainsi que le ministre de l'équipement, des transports et du logement l'a annoncé le 23 septembre 1997, la décision de réaliser deux nouvelles pistes sur cet aéroport s'est accompagnée d'engagement sans précédents portant sur la limitation du développement de la plate-forme, le contrôle et la limitation des nuisances sonores. Dans ce cadre, le ministre s'est notamment engagé à ce qu'il n'y ait aucune autre piste supplémentaire après la réalisation des deux nouvelles pistes et à ce que la quantité globale de bruit générée par le trafic de la plate-forme soit plafonnée au niveau observé au cours de l'année 1997, avant leur mise en service. Par ailleurs, en plus de l'interdiction des avions les plus bruyants, dits du « chapitre 2 » entre 23 h 30 et 6 heures, des restrictions complémentaires ont été prises pour imposer de nuit aux

avons d'ancienne génération des procédures et trajectoires particulières de décollage, évitant notamment le survol des communes en cause. Les professionnels du transport aérien, pilotes, contrôleurs, compagnies, services en charge de la circulation aérienne se sont en outre engagés à mettre en oeuvre les mesures permettant de réduire l'impact de leur activité sur l'environnement. Dans ce cadre, plusieurs études sont menées dont une portera sur le relèvement de l'altitude d'interception de l'axe d'atterrissage. Une telle mesure permettra, notamment la nuit, d'augmenter l'altitude de survol des communes citées par l'honorable parlementaire et ainsi de réduire les nuisances sonores ressenties par les populations. Enfin, adoptée définitivement par l'Assemblée nationale le 29 juin dernier, la loi portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) qui a été publiée au Journal officiel du 13 juillet dernier, est désormais applicable. Cette autorité, dont l'indépendance et l'impartialité ont été affirmées, aura une compétence générale pour émettre des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et à la limitation de leur impact sur l'environnement. Elle sera en particulier consultée sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments. En outre, elle disposera d'un devoir d'information des riverains et d'un pouvoir de sanctions. Le texte de loi prévoit en effet que l'autorité pourra prononcer, sur proposition de la commission nationale de prévention des nuisances, des amendes administratives d'un montant maximal de 80 000 francs - ce montant était auparavant de 50 000 francs - à l'égard de tout contrevenant aux règles de protection de l'environnement des aérodromes instituées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cette prérogative de l'ACNUSA contribuera à renforcer le dispositif mis en place en 1997 par le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32304

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 1999, page 4080

Réponse publiée le : 18 octobre 1999, page 6062