



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## aéroports

Question écrite n° 38310

### Texte de la question

M. Jean Bardet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances graves que subissent de plus en plus de franciliens demeurant autour de l'aéroport de Roissy. La mise en service de deux pistes supplémentaires, loin de soulager les riverains, a étendu la zone de nuisances subies bien au-delà du périmètre déjà touché. Il lui demande donc si l'idée d'un troisième aéroport international a été totalement abandonnée et, si oui, quelles mesures il pense prendre pour que d'autres communes, jusqu'alors exclues du PGS, soient reconnues par la création d'une quatrième zone puisque, apparemment, le couvre-feu de nuit, le plafonnement des mouvements et autres décisions ne sont pas appliqués.

### Texte de la réponse

Le département du Val-d'Oise est essentiellement concerné par les flux des avions à destination de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle en condition de vent d'est. Si cette situation est observée pendant 40 % du temps en moyenne annuelle, elle peut être prédominante dans certaines périodes de l'année. Ainsi, durant l'été 1999, plus de 50 % des atterrissages ont été réalisés dans des conditions de vent d'est, soit beaucoup plus qu'en 1998, sur les mêmes mois. Ces conditions météorologiques exceptionnelles ont contribué à augmenter de 30 % environ le nombre de survols de certaines communes de ce département pendant cette période. Parallèlement, les survols des communes situées à l'est de cet aéroport ont diminué. Cette situation est très certainement à l'origine de l'augmentation de la gêne ressentie par les riverains du département du Val-d'Oise. Soucieux d'harmoniser l'exploitation des aéroports parisiens avec leur intégration dans l'environnement, le ministre de l'équipement, des transports et du logement attache la plus grande importance au respect des procédures aéronautiques visant à réduire la gêne que peut occasionner le trafic aérien. A cet égard, la décision d'autoriser la construction de deux pistes supplémentaires sur l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle a été accompagnée de nombreuses mesures permettant de limiter les nuisances sonores. Ainsi, l'arrêté du 17 décembre 1997 y interdit, la nuit, les avions les plus bruyants, ceux dits au chapitre 2. Par ailleurs, l'arrêté du 18 juin 1998 impose à chacune des compagnies aériennes fréquentant la plate-forme une réduction des émissions sonores des avions relevant du chapitre 2. Cette mesure, unique en Europe, fixe une diminution de 15 % en 1998, majorée de 20 % pour chacune des années suivantes jusqu'en 2002, année au cours de laquelle ces avions seront définitivement retirés des flottes des compagnies de l'Union européenne. Les infractions à ces dispositions sont sanctionnées par des amendes administratives. En ce qui concerne l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, 305 amendes ont d'ores et déjà été prononcées depuis janvier 1998 pour un montant de près de 10 millions de francs. Un élément essentiel du dispositif de contrôle et de maîtrise des nuisances sonores réside dans la mise en place d'une haute autorité indépendante. La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) confère à cette instance 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 disposera en outre d'un devoir d'information des riverains et d'un pouvoir de sanctions. Le texte de loi prévoit en effet qu'il reviendra à cette autorité de prononcer, sur proposition de la commission nationale de prévention des nuisances, les 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. L'ACNUSA est mise en place dans les délais prévus par la loi, en ce début d'année 2000. Enfin, compte tenu des contraintes imposés aux aéroports parisiens pour limiter leur impact sur l'environnement, il y a lieu de mener une réflexion sur les moyens à mettre en oeuvre pour permettre le développement du transport aérien en France. Ainsi, la perspective de réalisation d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien est analysée dans le cadre de l'élaboration des schémas de services transports prévus par la loi d'orientation et d'aménagement durable du territoire adoptée par le Parlement l'été dernier. Trois études ont, en particulier, été engagées afin d'éclairer les orientations que le ministre de l'équipement, des transports et du logement sera amené à prendre sur ce projet. Elles portent sur les potentialités des aéroports régionaux, sur l'intermodalité TGV/avion et sur la stratégie des compagnies aériennes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Bardet](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (3<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 38310

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 décembre 1999, page 6934

**Réponse publiée le :** 7 février 2000, page 890