



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

bruits

Question écrite n° 68310

Texte de la question

Mme Martine Aurillac attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le survol aérien de Paris et les nuisances occasionnées pour les Parisiens. En effet, un arrêté interministériel du 20 janvier 1948 dispose que le survol de la ville de Paris n'est autorisé qu'aux aéronefs de transport, à la condition qu'ils respectent une altitude minimale fixée à 2 000 mètres. Or, la direction générale de l'aviation civile devrait constater de plus en plus souvent que cette réglementation n'est pas acceptée. Cette altitude fixée, il y a cinquante-trois ans de cela, à une époque où le trafic aérien était moins important, apparaît aujourd'hui très basse pour la tranquillité des habitants de la capitale qui perçoivent désormais quotidiennement les bruits occasionnés par ces avions. De plus, il y a deux ans, par des indiscretions qui émanaient de pilotes de ligne et de contrôleurs aériens, les habitants des départements sud et est de Paris ont appris qu'il y avait un projet d'installation d'un nouveau couloir aérien en Ile-de-France. La manifestation des riverains des aéroports auxquels se sont joints de très nombreux Parisiens, et qui a eu lieu ces derniers mois, a montré les inquiétudes et le mécontentement des habitants de l'ensemble de la région. S'il est vrai que le développement du transport aérien est créateur d'activités économiques et d'emplois, il n'en demeure pas moins que le Gouvernement doit faire de l'environnement, notamment des problèmes sonores et des questions de sécurité auxquels sont confrontés les riverains, un enjeu au même titre que la question de l'emploi. Sans nier les problèmes qui se posent, il faut considérer que la lutte contre les nuisances sonores est une question majeure dans le cadre du développement du transport aérien. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les raisons des passages répétés d'avions au-dessus de Paris, ainsi que les mesures concrètes qu'il envisage de prendre pour assurer la tranquillité des Franciliens.

Texte de la réponse

Comme indiqué à l'honorable parlementaire dans la réponse à sa question écrite n° 62164 du 11 juin 2001 portant sur les survols de Paris (Journal officiel du 1er octobre 2001, page 5629), la grande majorité des survols de la capitale s'effectue au-delà de la hauteur réglementaire de 2 000 mètres. Par vent d'est, le tiers sud de Paris est survolé, selon un axe est-ouest, par une cinquantaine d'avions par jour au départ de Roissy à destination de l'ouest et du sud-ouest de la France, à une altitude moyenne supérieure à 3 500 mètres. Par vent d'ouest, les deux tiers ouest sont survolés quotidiennement par une centaine d'appareils selon un axe nord-sud au départ de Roissy à destination du sud de la France, à une altitude moyenne supérieure à 3 000 mètres. L'augmentation de la gêne ressentie par les habitants résulte très certainement du fait que, depuis juillet 2000, les conditions de vent d'ouest, qui génèrent un nombre plus important de survols, ont été observées plus fréquemment qu'auparavant. Les survols non réglementaires sont systématiquement répertoriés à partir des enregistrements radar et chacun d'entre eux fait l'objet d'une enquête. Leur analyse fait apparaître chaque mois, en moyenne, une quinzaine de survols de Paris en dessous de 2 000 mètres, notamment en bordure nord de Paris, d'avions à destination de Roissy ou en provenance du Bourget. Ces événements résultent, en général, soit des conditions météorologiques rencontrées par les équipages, soit d'une instruction donnée ponctuellement par le contrôle aérien pour garantir le niveau de sécurité. Par ailleurs, l'application du nouveau

dispositif de circulation aérienne en région parisienne, que le ministre de l'équipement, des transports et du logement vient d'arrêter, ne modifiera pas le nombre de survols au-dessus de 2 000 mètres. En revanche, la suppression de deux itinéraires à proximité de Paris, l'un au départ de Roissy et du Bourget, l'autre à l'arrivée d'Orly, permettra de supprimer une grande partie des survols intempestifs de la capitale en dessous de cette hauteur. A proximité immédiate de Paris, ce nouveau dispositif permettra de soulager des zones très urbanisées, telles le sud de la Seine-Saint-Denis et le nord du Val-de-Marne. Par vent d'ouest, ces régions ne seront plus concernées, la première, par les départs de Roissy vers l'est, la seconde par les arrivées d'Orly en provenance du sud-ouest. Par ailleurs, les nouveaux couloirs desservant Le Bourget, en étant dissociés de ceux de Roissy, permettront un relèvement des hauteurs de survol. Enfin, des modifications des conditions d'exploitation des vols au départ de Roissy vers le sud, la nuit, par vent d'ouest, sont en cours d'examen par la Commission consultative de l'environnement afin de limiter le survol des zones très urbanisées des Hauts-de-Seine. De façon plus générale, le Gouvernement est soucieux de concilier le développement économique et l'emploi que génère le transport aérien avec le respect de l'environnement. Répondant à l'avis rendu le 26 octobre 2001 par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souhaité accompagner la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne par des mesures innovantes et contraignantes dans le domaine de la maîtrise des nuisances sonores. Il a ainsi décidé d'associer aux procédures de décollage et d'atterrissage des aéroports parisiens des volumes de protection environnementaux dans lesquels tous les vols devront s'inscrire, sauf pour des raisons de sécurité. Des mesures restrictives et contraignantes sur les trajectoires utilisées la nuit sont également à l'étude en vue de réduire la gêne sonore. Enfin, le 15 novembre 2001, le Gouvernement a confirmé la nécessité d'une nouvelle plate-forme internationale pour le grand bassin parisien qui sera implantée autour du secteur de Chaulnes, dans la Somme. Il entend ainsi assurer la maîtrise de la capacité des aéroports parisiens dans le respect des engagements pris dès 1997 pour limiter les nuisances sonores, tels la limitation à 250 000 du nombre de mouvements annuels à Orly et le plafonnement global de bruit à Roissy à hauteur du niveau atteint en 1997. En outre, pour l'aéroport de Roissy, le Gouvernement a décidé de rechercher, dans la plus large concertation, les moyens permettant de limiter, voire de réduire, notamment pour le fret aérien, le nombre de mouvements sur une plage nocturne à définir.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Aurillac](#)

Circonscription : Paris (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68310

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 octobre 2001, page 6149

Réponse publiée le : 1er avril 2002, page 1792