



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question orale n° 1309

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances aériennes constantes qui affectent de plus en plus l'environnement et la vie quotidienne de millions d'habitants de la région parisienne. En effet, l'augmentation continue du trafic aérien dans la région parisienne semble une fatalité, et les nuisances qu'elle engendre présentent un caractère exponentiel. L'augmentation concerne principalement les créneaux horaires qui ne sont pas encore saturés, à savoir la nuit. Aussi, quelle que soient les mesurette visant à réorganiser le trafic aérien, aucune solution n'a semblé possible en dehors de la construction d'un troisième aéroport. Le Gouvernement a finalement accepté ce postulat après l'écrasement d'un Concorde sur une zone habitée, et décidé d'ouvrir ce chantier. Cependant, ce troisième aéroport ne sera pas en service avant 2015. En attendant, La direction générale de l'aviation civile a élaboré un projet de réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, qui se fonde sur l'ouverture d'un quatrième point d'entrée au sud-ouest de la région parisienne. Il lui demande en conséquence quand le Gouvernement choisira le site du troisième aéroport, et quand le quatrième point d'entrée sera effectif.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jacques Myard a présenté une question, n° 1309, ainsi rédigée:

«M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances aériennes constantes qui affectent de plus en plus l'environnement et la vie quotidienne de millions d'habitants de la région parisienne. En effet, l'augmentation continue du trafic aérien dans la région parisienne semble une fatalité, et les nuisances qu'elle engendre présentent un caractère exponentiel. L'augmentation concerne principalement les créneaux horaires qui ne sont pas encore saturés, à savoir la nuit. Aussi, quelles que soient les mesurette visant à réorganiser le trafic aérien, aucune solution n'a semblé possible en dehors de la construction d'un troisième aéroport. Le Gouvernement a finalement accepté ce postulat après l'écrasement d'un Concorde sur une zone habitée, et décidé d'ouvrir ce chantier. Cependant, ce troisième aéroport ne sera pas en service avant 2015. En attendant, La direction générale de l'aviation civile a élaboré un projet de réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, qui se fonde sur l'ouverture d'un quatrième point d'entrée au sud-ouest de la région parisienne. Il lui demande en conséquence quand le Gouvernement choisira le site du troisième aéroport, et quand le quatrième point d'entrée sera effectif.»

La parole est à M. Jacques Myard, pour exposer sa question.

M. Jacques Myard. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je m'exprime en mon nom personnel mais aussi au nom de l'ensemble des élus et parlementaires des Yvelines, dont Pierre Lequiller, qui préside notre séance.

Loin de moi l'idée de mettre en doute votre détermination à lutter contre les nuisances aériennes. Nous avons voté ensemble la création de l'ACNUSA. Cet organisme se met en place et commence à travailler. Sur le plan des principes, nous sommes d'accord.

Mais vous admettez avec moi que la lutte contre les nuisances aériennes est, comme la politique et l'amour, un art d'exécution ! Et c'est au pied du mur qu'on voit le maçon ! Pour parler franchement, c'est là que le bât blesse.

Depuis 1994 - vous n'étiez pas encore ministre -, une nouvelle route aérienne, tracée à la suite d'un «embarras» du trafic aérien en provenance de l'aéroport Charles-de-Gaulle dans le nord-ouest parisien, survole l'ouest de Paris: la fameuse route Mosud.

Mis devant le fait accompli, les élus locaux et les parlementaires se sont mobilisés pour que cette route soit modifiée. J'ai personnellement fait un certain nombre de propositions, que je vous ai soumises - et vous avez reçu un certain nombre de parlementaires et de maires - pour que cette route évite les zones urbanisées.

Il nous a été répondu que la question était à l'étude. Dont acte.

Mais il est évident que, même en modifiant le tracé de cette route et en soumettant le survol de l'ouest parisien à certaines conditions, on ne règlera pas le problème. Au cours des deux dernières années, le trafic aérien a augmenté de 6 % à 7 % l'an. S'il garde le même rythme de croissance, il aura doublé dans huit ans !

Sur le plan des principes, le Gouvernement s'est déclaré favorable à la construction d'un troisième aéroport en région parisienne. Là encore, nous attendons la décision effective. Cela dit, il faut savoir que, même si cette décision est prise aujourd'hui, il faudra plus de dix ans pour qu'elle se réalise.

J'ajoute que la construction de ce troisième aéroport devrait s'accompagner de la montée en puissance des aéroports de province pour délester le trafic parisien; il n'est pas question de continuer à concentrer le trafic aérien en région parisienne.

Ma question est double.

Comme je l'ai dit, la lutte contre les nuisances aériennes est un art d'exécution. Quand allez-vous mettre en service la nouvelle route d'approche, qui est présentée comme le quatrième point d'entrée de l'aéroport Charles-de-Gaulle - en veillant à ce que toutes les concertations nécessaires aient lieu, afin de trouver une véritable solution et non de déplacer simplement les nuisances ? Deuxièmement, quand déciderez-vous l'implantation du troisième aéroport - tout en favorisant la montée en puissance des aéroports de province ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, nous avons effectivement assisté - c'est un phénomène mondial - à une très forte croissance du trafic aérien ces dernières années. Et tout porte à croire que celle-ci va se poursuivre, même si c'est à un rythme un peu moins élevé.

Si cette croissance entraîne pour notre pays certains problèmes, auxquels il nous faut répondre, il ne faut pas oublier qu'elle présente un intérêt économique. Elle participe d'une certaine démocratisation des déplacements à longue distance et permet un renforcement de l'activité et des emplois; elle a donc un aspect positif.

Mais cela ne réduit en rien les contraintes et les nuisances dont vous avez parlé; elles doivent être absolument traitées pour éviter les inconvénients subis à terme par les riverains des aéroports.

Nous traitons le problème à l'échelle de l'Europe. L'Union a décidé d'exclure à terme des aéroports européens les avions à moteur «hushkitte», comme on les appelle, lesquels doivent répondre aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale qui fixe les normes acoustiques en la matière. Les Etats-Unis contestent cette décision et une discussion est engagée avec eux. Nous oeuvrons pour que, lors de l'assemblée générale, qui doit avoir lieu en septembre, de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, qui est l'auteur de l'annexe 16, de nouvelles réglementations et de nouveaux calibrages de bruit soient définis afin que de nouvelles normes soient fixées dans un chapitre 4, pour que les moteurs soient encore moins bruyants.

Voilà pour le contexte général.

Sur le plan national, je rappelle qu'en 1997, lors de l'extension de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, j'ai pris des engagements qu'aucun ministre n'avait pris jusqu'alors, en vue de maîtriser les nuisances sonores; ils sont aujourd'hui tenus.

Je vous livre les éléments d'information qui m'ont été communiqués et que l'ACNUSA peut vérifier: malgré la croissance du trafic aérien, les niveaux globaux de bruit générés jour et nuit par l'activité de Roissy restent inférieurs à ceux enregistrés en 1997.

Un projet de réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne est en effet à l'étude pour limiter les retards aériens, maintenir un haut niveau de sécurité et réduire l'impact sonore dans l'élaboration des procédures aériennes.

Je me suis engagé à ce que ce dispositif soit étudié en toute transparence - j'y insiste - et fasse l'objet d'une large concertation, au-delà du cadre réglementaire en vigueur. Ainsi, sans attendre la fin des études en cours, une information a été donnée, le 19 janvier dernier, aux membres de la commission consultative de

l'environnement de Roissy. Une information similaire sera apportée le 2 février prochain à celle d'Orly. Instances privilégiées de concertation avec les populations riveraines des aéroports, ces commissions seront de nouveau convoquées au mois de mai pour se prononcer sur le projet de réorganisation déterminé. L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, créée pour garantir un examen impartial et objectif en ce domaine, sera saisie du projet. Elle entendra l'ensemble des parties concernées et rendra un avis.

J'ai également souhaité que cette réorganisation soit étudiée d'ici à trois mois par un organisme extérieur compétent en matière de circulation aérienne. On a souvent entendu dire, y compris chez les élus, que les services de la DGAC confirment la validité de solutions qu'ils ont eux-mêmes conçues, sans jamais en étudier d'autres... Aussi ai-je pris la décision de faire appel à un organisme extérieur qui non seulement examinera les propositions faites, mais pourra également, s'il le juge souhaitable et possible, en présenter d'autres. Cette étude sera placée sous l'égide d'un comité de suivi regroupant les élus de la région parisienne et des représentants de l'Etat. La concertation déjà programmée en sera renforcée.

Le principe de la création d'une troisième plate-forme internationale dans le grand bassin parisien a été retenu par le Gouvernement dans le cadre des schémas de services. Cette décision, je tiens à le préciser, n'a aucun lien direct avec la catastrophe du Concorde. Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique aéroportuaire globale. Elle vise à répondre à la croissance du trafic induite par les activités et les populations de l'Ile-de-France et des régions voisines. Il n'est pas question, nous l'avons dit, de l'opposer au nécessaire développement de plates-formes de province, Notre-Dame-des-Landes, l'aéroport Saint-Exupéry ou autres.

Les études sur la configuration du projet et les sites possibles permettront de déterminer la localisation qui répondra le mieux aux intérêts d'aménagement du territoire, aux contraintes de la navigation aérienne, aux potentialités de desserte terrestre et, j'y insiste, aux enjeux environnementaux. Les régions Centre, Champagne-Ardenne et Picardie font partie des zones d'implantation potentielles.

La localisation sera définitivement arrêtée à l'issue d'un débat public organisé sous l'égide de la commission nationale du débat public. Celui-ci sera conduit dès le printemps prochain afin que la zone d'implantation puisse être déterminée dans le cadre de l'approbation des schémas de services collectifs, qui interviendra dans le courant du troisième trimestre 2001.

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Monsieur le ministre, vous pouvez compter sur notre ténacité et notre vigilance...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je n'en doutais pas !

M. Jacques Myard. ... pour vous pousser à prendre le plus rapidement possible les décisions idoines, dans le respect bien évidemment, des procédures et du débat démocratique. Il est urgent de trouver des solutions conformes à l'intérêt général.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Myard](#)

Circonscription : Yvelines (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1309

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 janvier 2001, page 487

Réponse publiée le : 31 janvier 2001, page 865

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 janvier 2001