



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 37981

Texte de la question

M. Christian Blanc attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le problème des nuisances aériennes en Ile-de-France et plus particulièrement dans les Yvelines, suite au changement de trajectoire des couloirs aériens depuis le 21 mars 2002. En effet, depuis cette date de mise en place des nouveaux couloirs aériens, le phénomène a pris de l'ampleur. Les habitants ont connu des changements notoires et se plaignent du survol des avions à une altitude plus basse qu'auparavant. Cela concerne notamment les arrivées, face Est pour l'aéroport du Bourget entre 1 000 et 2 000 mètres, voire moins de 1 000 mètres pour certaines. Ce mouvement subit d'accentuation des nuisances a conduit à une incompréhension ayant entraîné la formation d'associations et la circulation de pétitions. Plusieurs interrogations se font jour. Comment relever les altitudes d'approche ? Pour ce qui concerne les décollages, ne pourrait-on pas, compte tenu des capacités techniques actuelles des appareils, favoriser des ascensions plus rapides comme facteur de marginalisation des nuisances ? En outre, comment les habitants pourront-ils retrouver la qualité de vie qu'ils avaient il y a peu, sachant qu'une hausse du trafic est prévue pour les années à venir, de l'ordre du doublement de circulation d'ici à 2015 ? Surtout que selon les statistiques d'Aéroports de Paris, on peut estimer à près de 2 000 le nombre moyen d'aéronefs au cours d'une journée type, au départ et à l'arrivée des aéroports de Roissy et du Bourget dont nombre de lignes survolent la zone de Versailles et des Yvelines. A ce titre, les restrictions parfois avancées d'un plafond du nombre de mouvements peuvent sembler peu crédibles. La notion même des couloirs aériens, qui date des années soixante, n'est-elle pas également à revoir ? Ce sont aussi les créneaux horaires et la fréquence des mouvements qui gênent considérablement la population. A cet aune, ne devrait-on pas interdire, tout vol de nuit ? Enfin, le premier attendu de la directive européenne du 26 mars 2002 rappelle en matière de politique des transports, l'élément fondamental que constitue le développement durable. Cette approche intégrée vise à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transports et la protection de l'environnement. Il ne s'agit pas de condamner les aéronefs, mais de relayer les inquiétudes légitimes d'une population face aux nuisances croissantes qu'elle endure. L'environnement touche au cadre de vie. Dans ce domaine quelles initiatives, relatives à sa qualité sonore sont envisagées ? La prise en compte des nuisances aéronautiques aux abords des aéroports ne devrait-elle pas s'étendre, à la mesure du préjudice, aux zones survolées ? Aussi, il lui demande quelles sont ses intentions sur ce sujet qui touche de nombreux Franciliens.

Texte de la réponse

Les nuisances aériennes en Ile-de-France constituent une préoccupation majeure pour de nombreuses personnes qui sont régulièrement survolées par des avions. Le Gouvernement se doit d'apporter des réponses à cette préoccupation. Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, après une large concertation avec les riverains, s'est attaché à prendre des mesures très concrètes, portant autant sur la navigation aérienne que sur la gestion aéroportuaire. S'agissant de la navigation aérienne, la réorganisation du dispositif en Ile-de-France intervenue en 2002 a globalement atteint ses objectifs, tant sur le plan de la sécurité des vols que sur celui de la maîtrise des nuisances sonores, avec une diminution sensible du

nombre de personnes survolées à l'échelle de la région, de l'ordre d'un million en dessous de 3 000 mètres. La régularité s'est également améliorée puisque le nombre des retards a été divisé par six. Les services de la navigation aérienne s'attachent désormais à identifier et à mettre en oeuvre les améliorations du dispositif. Pour le court et le moyen termes, celles-ci consistent à relever les hauteurs de survol là où il existe encore des marges de manoeuvre et à modifier les procédures de circulation aérienne dans le plan vertical, dans le respect des exigences de sécurité, et en particulier de séparation des flux d'arrivées et de départs et entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Il convient de préciser que la notion de « couloir aérien », souvent utilisée, est techniquement inappropriée ; il faut distinguer les phases dites de guidage radar, durant lesquelles les services de contrôle donnent des consignes de vol aux pilotes, notamment lorsqu'il s'agit d'orienter plusieurs flux d'avions vers l'axe de piste, et celles durant lesquelles le pilote est seul maître de son vol, tout en suivant des trajectoires tracées à partir de points de report successifs dont l'organisation permet notamment une séparation des flux. Pour les arrivées, les mesures consistent également, à amener les équipages à optimiser leur profil de vol, en amont de l'interception de l'axe de piste, pour ne pas descendre plus bas que nécessaire, dans le souci d'une diminution des nuisances sonores. En particulier, depuis le 18 mars 2004, il est recommandé aux pilotes en provenance du point d'entrée sud-ouest, en configuration face à l'est à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, d'adopter un profil de vol de 5 % pour la partie initiale de l'approche, notamment au-dessus des Yvelines. Par ailleurs, la France s'est engagée dans l'étude de la mise en oeuvre de nouvelles procédures de circulation aérienne engendrant moins de nuisances dénommées « approches en descente continue ». Celles-ci consistent à retarder le plus possible le point de début de descente de façon à ce que celle-ci se fasse moteurs réduits, en évitant au maximum, jusqu'à la piste, les paliers sources de nuisances sonores, alors que la réglementation impose actuellement un palier minimum de 30 secondes de vol dans l'axe de la piste. Ce type de procédure, rendu aujourd'hui envisageable grâce notamment au développement de systèmes embarqués de gestion de vol plus performants, est de nature à procurer de réels avantages en termes de bruit, de consommation de carburant et de confort des passagers. Une expérimentation devrait être prochainement lancée de nuit, à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Cependant, si la mise en oeuvre d'approches en « descente continue » est à l'étude dans de nombreux États, il n'en demeure pas moins qu'il n'existe à ce stade aucune définition acceptée de tous de ce concept, que celui-ci est encore loin de pouvoir être mis en oeuvre de façon opérationnelle et généralisée et qu'il reste à ce jour incompatible avec la gestion d'un volume de trafic important. Pour ce qui concerne les décollages, il convient de noter que les procédures de circulation aérienne sont généralement conçues de façon à permettre aux aéronefs de monter sans palier et sont libres de contraintes dans le plan vertical. Pour la gestion de la capacité aéroportuaire, le plafonnement de la gêne sonore à son niveau moyen constaté en 1999, 2000 et 2001 constitue un objectif environnemental fort pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, de nombreuses mesures ont également été prises récemment, visant en priorité à réduire les nuisances nocturnes et à améliorer les caractéristiques acoustiques des avions fréquentant la plate-forme. Ainsi, un retrait progressif des avions les plus bruyants du « chapitre 3 » est prévu sur cinq ans à compter du printemps 2004, au rythme maximal autorisé par la réglementation européenne. Un arrêté du 20 juin 2003 impose aux avions les plus bruyants du « chapitre 3 », d'utiliser la nuit une procédure de départ dite « Plaine de France », qui éloigne les vols des zones les plus urbanisées, et confirme l'interdiction d'utiliser entre 22 h 20 et 7 heures la procédure dite « MOSUD » destinée aux arrivées par vent d'est en provenance du sud-est, qui amène des survols du nord des Yvelines. Entre minuit et cinq heures du matin, le trafic a diminué de 15 % depuis juillet 2002. A la demande du Gouvernement, la Poste a en effet supprimé 25 % de ses vols depuis le 1er juillet 2003. Air France, pour sa part, ne maintient plus, depuis cet été, que l'arrivée du vol en provenance de Tokyo. Enfin, dans cette même plage horaire, le nombre de créneaux horaires attribuables a été plafonné à 22 500, les créneaux non utilisés ne seront plus réaffectés et les décollages d'avions non programmés sont interdits. Enfin, la loi du 23 février 2004 a créé un nouveau type d'établissements publics, les communautés aéroportuaires, chargées de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes à l'environnement et à la qualité de vie et l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs. Dans ce cadre, les acteurs locaux pourront mettre en place des actions complémentaires au dispositif relatif au plan de gêne sonore afin d'améliorer la qualité de vie des populations riveraines au-delà du périmètre défini par ce document. Grâce à ces mesures concrètes dont certaines sont déjà opérationnelles, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer a la certitude que l'exposition au bruit des Franciliens va réellement diminuer. Les aéroports parisiens sont créateurs de dizaines de milliers d'emplois et constituent une

source de richesse pour la région parisienne. Il convient de préserver et de soutenir ce potentiel, tout en veillant à améliorer la qualité de vie des populations.

Données clés

Auteur : [M. Christian Blanc](#)

Circonscription : Yvelines (3^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37981

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 avril 2004, page 3018

Réponse publiée le : 19 octobre 2004, page 8126