# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroports

Question écrite n° 46655

### Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les nuisances sonores subies par les habitants de la vallée de la Seine, et plus particulièrement ceux des cantons de Conflans-Sainte-Honorine, d'Andrésy et de Triel, directement concernés par la circulation aérienne de l'aéroport de Roissy. En réponse à une précédente question écrite n° 3654, il a été répondu le 28 avril 2003 que les communes de ces cantons n'étaient pas situées à l'intérieur du plan de gêne sonore. Mais il était également prévu que la mise en exploitation de deux nouvelles pistes allait réduire le nombre de survols de ces communes. En réalité, il apparaît que le nombre de survols n'a pas diminué et les habitants se plaignent de vols de plus en plus nombreux et à des altitudes de plus en plus basses, tant diurnes que nocturnes. Enfin, les associations de défense des riverains et les élus concernés craignent d'être exclus du processus de discussion et de concertation, instauré dans les commissions consultatives de l'environnement, à la suite d'une modification réglementaire qui remplace ces CCE par une commission consultative des nuisances sonores aéroportuaires. Outre le fait que cette dernière ne semble pas être compétente en matière d'environnement autre que sonore, ses réunions sont à l'appréciation du préfet, et ses avis ne sont pas rendus publics. Il lui demande de lui préciser les conclusions de la révision du plan de gêne sonore et les mesures qu'il entend prendre pour que les habitants de communes, situées au-delà des territoires définis par le nouveau plan, puissent néanmoins voir les nuisances diminuer, notamment, le cas échéant, par des survols à des altitudes plus importantes. Par ailleurs, il souhaite connaître les dispositions qu'il entend prendre pour éviter que les riverains et les élus locaux ne soient exclus de toute concertation.

### 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 s'attache à apporter des réponses très concrètes, portant autant sur la navigation aérienne que sur la gestion aéroportuaire, après une large concertation avec les riverains. S'agissant de la circulation 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. En ce qui concerne les communes de Conflans-Sainte-Honorine, Andrésy et Triel, elles se situent dans l'axe des pistes de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle. Elles sont donc concernées par des avions à l'atterrissage, en configuration de vent d'est, leurs conditions de survol n'ayant pas été modifiées par la réorganisation. 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 entre les arrivées et les départs et entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le-Bourget. La direction générale de l'aviation civile incite les pilotes à optimiser le profil de vol et à ne pas descendre plus bas que nécessaire. Ainsi, depuis le 18 mars 2004, il est recommandé

officiellement aux aéronefs en provenance du point d'entrée en région parisienne situé au sud-ouest, en configuration face à l'est à l'approche de Paris-Charles-de-Gaulle, une pente optimale de descente de 5 % (dite « descente lisse ») pour la partie initiale de l'approche, mesure opérationnelle dont le département des Yvelines est le principal bénéficiaire. Les services de contrôle d'Aéroports de Paris étudient tant sur le plan de la faisabilité technique que de l'impact environnemental la possibilité d'un relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente face à l'est sur cette plate-forme précitée. Par ailleurs, la communauté aéronautique internationale s'est engagée récemment dans l'étude de la mise en oeuvre de nouvelles procédures d'approche moins nuisantes, dénommées « approches en descente continue ». Ces procédures consistent à retarder le plus possible le point de descente de façon à ce que celle-ci se fasse moteurs réduits, en évitant au maximum, jusqu'à la piste, les paliers qui sont sources de nuisances sonores. Ce type de procédure, rendu aujourd'hui envisageable grâce notamment au développement des systèmes embarqués de gestion de vol, est de nature à procurer de réels avantages en termes de bruit et de consommation de carburant. En revanche, l'approche en descente continue est complexe à mettre en oeuvre par les équipages et le contrôle aérien. Dans ces conditions, l'essentiel des expérimentations menées sur les aéroports européens et américains ne porte qu'en situation de faible trafic, la nuit en l'occurrence. En France, une première expérimentation est envisagée sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, de nuit, en configuration d'atterrissage face à l'ouest pour les arrivées en provenance du sud-est. S'agissant de la concertation et du dialogue entre les populations riveraines, les élus, les professionnels de l'aéronautique et le monde associatif, le Gouvernement estime qu'ils sont indispensables à la mise en oeuvre d'une politique de développement durable des aéroports. Il y est donc très attaché. C'est pourquoi il se félicite de la modification que le Sénat a apportée, à l'occasion de la récente discussion sur le projet de simplification du droit, à l'ordonnance n° 2004-637 du 1er juillet 2004 relative à « la simplification de la composition et du fonctionnement des commissions administratives et à la réduction de leur nombre ». Le champ de compétences des commissions consultatives de l'environnement est ainsi élargi à toutes les questions relatives à l'environnement. Par ailleurs, les dispositions abrogées par l'ordonnance précitée seront, conformément à son article 35, précisées dès que possible par décret en Conseil d'État.

## Données clés

**Auteur :** M. Pierre Cardo
**Circonscription :** Yvelines (7e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
**Type de question :** Question écrite
**Numéro de la question :** 46655
**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances
**Ministère interrogé :** équipement
**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clée(s)

**Question publiée le :** 14 septembre 2004, page 7086
**Réponse publiée le :** 28 décembre 2004, page 10473