



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 51434

Texte de la question

M. Francis Delattre 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, qui constituent une préoccupation majeure pour les populations des territoires régulièrement survolés par des avions. Face à une augmentation inéluctable du trafic aérien, les mesures telles que la réduction des vols de nuit, l'interdiction de vol d'un certain nombre d'aéronefs bruyants, le développement des aéroports de province ne sont pas à la hauteur des enjeux réels. La remise en cause des deux engagements primordiaux du précédent gouvernement, d'une part la limitation de la croissance de Roissy à 55 millions de passagers et 550 000 mouvements par an, et d'autre part la construction d'un troisième aéroport en région parisienne, constitue une véritable régression dans la recherche d'un développement durable du transport aérien. Roissy est la première plate-forme européenne en nombre de mouvements et c'est aussi un des aéroports les plus concernés par l'activité nocturne, puisque chaque nuit 162 décollages ou atterrissages survolent à moins de mille mètres d'altitude plus de 430 000 personnes. Ces vols de nuit sont particulièrement pernicioeux pour les populations survolées, qui sont confrontées à des troubles du sommeil et des pathologies anxio-dépressives. Il lui demande en conséquence quelles mesures il envisage pour bâtir un véritable plan de maîtrise des nuisances aériennes qui ne se contente pas d'un simple volet réparateur, mais qui intègre de réelles mesures de prévention. Certaines solutions techniques existent, telles que le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale, l'approche en pente continue, et l'amélioration des procédures anti-bruit au décollage, mais elles tardent à être mises en oeuvre. Par ailleurs, il lui demande quelles sont ses intentions concernant le changement d'orientation des pistes de Roissy-CDG, et l'instauration d'une plage de silence total, la nuit, de huit heures consécutives, qui devraient permettre d'améliorer les conditions de vie des populations riveraines à moyen terme.

Texte de la réponse

Après avoir considéré que la construction d'une troisième plate-forme aéroportuaire pour l'Ile-de-France n'était techniquement pas envisageable, le Gouvernement a annoncé le 25 juillet 2002 un ensemble d'orientations visant à promouvoir un développement équilibré des aéroports franciliens existants. Ces orientations, arrêtées au terme d'une concertation préalable avec les élus, les associations et les professionnels directement concernés, ont toutes été traduites dans les faits par des mesures opérationnelles, au moyen de textes réglementaires qui ont recueilli des avis favorables des commissions consultatives de l'environnement et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, la priorité a été donnée à la réduction des nuisances sonores la nuit : le trafic de cette tranche horaire a d'ores et déjà diminué de 15 % et, pour l'avenir, le nombre des créneaux attribuables dans cette tranche a été plafonné à 22 500 par an. En outre, le retrait des avions les plus bruyants du « chapitre 3 », engagé par arrêté du 8 septembre 2003, sera achevé en cinq ans. Ces mesures, combinées avec un renforcement des sanctions financières en cas d'infractions, contribuent à contenir sur cette plate-forme le volume global de bruit pondéré au niveau moyen de 1999, 2000 et 2001, ce qui correspond à un engagement ferme du Gouvernement, traduit dans un arrêté ministériel. Par ailleurs, il ne sera créé aucune piste nouvelle sur cet aéroport. Pour l'aéroport de

Paris-Orly, le nombre de créneaux horaires attribuables demeure strictement limité à 250 000 par an et le couvre-feu existant entre 23 h 30 et 6 heures depuis 1968 est maintenu. En parallèle, le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains a été réformé en élargissant son champ et en revalorisant les ressources qui y sont consacrées. À titre d'exemple, le plan de gêne sonore (le PGS) de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle récemment adopté porte le nombre des logements bénéficiaires de l'aide à l'insonorisation de 13 500 à 63 200. La desserte aéroportuaire du territoire national s'appuiera désormais de manière équilibrée sur le réseau des grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de taille moyenne comme Châlons-Vatry ou Châteauroux-Déols. Conformément à la loi du 23 février 2004, des communautés aéroportuaires pourront être créées à l'initiative des conseils régionaux, pour apporter leur soutien à la mise en oeuvre de projets favorables à la protection et au développement des territoires entourant les aéroports, en particulier dans les domaines de l'environnement, de l'urbanisme, des transports, de l'emploi et de l'information. L'ensemble de ces mesures doit permettre de faire face encore longtemps au développement du transport aérien sans création de nouvel aéroport dans le Grand Bassin parisien. S'agissant du dispositif de circulation aérienne, les services compétents s'attachent à identifier et à mettre en oeuvre les améliorations possibles. Pour le court et le moyen termes, celles-ci consistent pour l'essentiel 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 franciliens. Dans ce cadre, les services de la navigation aérienne incitent 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 formellement aux aéronefs en provenance du point d'entrée sud-ouest, en configuration de vent d'est à Paris - Charles-de-Gaulle, une pente optimale de descente de 5 % (dite « descente lisse ») pour la partie initiale de l'approche, mesure opérationnelle qui a d'ores et déjà permis d'améliorer les conditions de survol du département des Yvelines. De surcroît, les services de la navigation aérienne étudient 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 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, 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, sa mise en oeuvre ne peut être envisagée qu'en situation de faible trafic, la nuit en l'occurrence. L'étude menée en région parisienne porte dans un premier temps sur les arrivées à l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, en provenance du Sud-Est, de nuit, en configuration d'atterrissage par vent d'ouest. Le relèvement de l'altitude du plan d'interception de l'axe final, la nuit, a fait l'objet d'une étude ; il suppose préalablement un relèvement de l'altitude de transition du référentiel altimétrique qui ne pourra intervenir qu'au niveau européen. Enfin, les procédures de décollage utilisées par les équipages sont d'ores et déjà des procédures, dites de « moindre bruit », normalisées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Données clés

Auteur : [M. Francis Delattre](#)

Circonscription : Val-d'Oise (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51434

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 8 novembre 2005

Question publiée le : 23 novembre 2004, page 9128

Réponse publiée le : 15 novembre 2005, page 10652