



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question orale n° 173

Texte de la question

M. Jean Leonetti souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le trafic aérien à destination de l'aéroport de Nice, et sur les nuisances que subissent les habitants de la ville d'Antibes-Juan-les-Pins Si des avancées ont été obtenues ces dernières années, certaines actions majeures inscrites dans la charte pour l'environnement de l'aéroport signée en mars 2000 n'ont pas abouti : l'écartement de l'axe d'approche de la procédure Riviera, et la mise en place des procédures d'approche à moindre bruit (procédure ILS). La procédure ILS qui longe la ville de Cannes et passe au-dessus d'Antibes est utilisée dans moins de 50 % des cas depuis la mise en place de la procédure Riviera utilisable lorsque la visibilité est satisfaisante. Cependant, cette dernière engendre des nuisances pour les riverains de l'est du cap d'Antibes. Il faut envisager que l'axe d'approche soit encore décalé de quelques degrés à l'est. Il souhaite donc connaître ses intentions sur ces deux actions. D'autre part, il souhaite savoir s'il envisage à moyen terme l'utilisation du GPS (système de guidage par satellite) qui permettrait un évitement du survol de la ville par tous les temps.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES DUES AU TRAFIC AÉRIEN À ANTIBES

M. le président. La parole est à M. Jean Leonetti, pour exposer sa question, n° 173, relative aux nuisances sonores dues au trafic aérien à Antibes.

M. Jean Leonetti. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, depuis longtemps, les avions longeant la ville de Cannes pour atterrir sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur survolent l'ensemble de la ville d'Antibes en suivant la procédure ILS. Par temps clair, ils peuvent suivre la procédure Riviera, qui leur fait contourner le cap d'Antibes.

Cependant, ces deux procédures présentent des inconvénients : la première n'utilise pas jusqu'à aujourd'hui de mode d'approche à moindre bruit et la seconde devrait s'écarter de quelques degrés supplémentaires pour éviter que les habitants du cap d'Antibes ne voient les nuisances sonores reportées du centre-ville vers chez eux de manière abusive.

Ma question a donc trait au retard pris sur le calendrier de la charte de l'environnement signée avec l'aéroport en ce qui concerne l'amélioration de la procédure ILS de moindre bruit, à l'éloignement du cap d'Antibes des vols suivant la procédure Riviera, et enfin - c'est une lueur d'espoir - à la procédure de guidage des avions par satellite, qui permettrait un contournement de la ville d'Antibes par tous les temps.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Leonetti, votre question est évidemment très importante : quiconque a assisté en cabine de pilotage à un atterrissage à l'aéroport de Nice est bien conscient des difficultés particulières de l'approche, qui font que les pilotes doivent être formés spécialement, comme ils l'étaient autrefois pour l'utilisation de l'ancien aéroport de Hong Kong.

Les modalités d'utilisation de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur font l'objet d'améliorations régulières. Dans ce cadre, les procédures de l'approche face au nord-ouest, l'une des plus fréquentes, vont être modifiées le 20 mars prochain. La pente d'approche actuelle de 3,5 degrés sera ramenée à la pente standardisée de 3 degrés pour la procédure ILS et pour la procédure Riviera. Les compagnies aériennes pourront ainsi adopter des modes standardisés d'approche à moindre bruit et mettre en oeuvre des procédures plus efficaces de gestion des traînées et de poussée des moteurs, procédures spécifiques en cours de définition.

Ces modifications ont reçu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport le 6 novembre 2002 et de l'ACNUSA - Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires - le 6 février dernier.

D'autres modifications des trajectoires sont également envisagées, notamment l'écartement en mer de la procédure Riviera. Elles doivent prendre en compte les fortes contraintes de gestion du trafic aérien qui existent aux abords de ce grand aéroport, le deuxième en France par son trafic. L'environnement montagneux limite en effet fortement l'espace disponible pour traiter le trafic en toute sécurité, et notamment pour séparer les flux d'arrivées des flux de départs, ce qui pose des problèmes pour l'utilisation simultanée des deux pistes de l'aéroport.

Des études sont en cours pour évaluer les nouvelles possibilités qui seront offertes par la navigation par satellite lorsque sera mis en service le complément au système GPS développé dans le cadre du programme européen EGNOS.

Enfin, la charte pour l'environnement de l'aéroport de Nice - Côte d'Azur, signée le 17 mars 2000, avait identifié le besoin d'établir un code de bonne conduite environnementale pour la circulation aérienne autour de l'aéroport. Ce code sera signé le 17 mars prochain par le préfet des Alpes-Maritimes, le gestionnaire de l'aéroport, c'est-à-dire la chambre de commerce de Nice, les transporteurs aériens et les organisations professionnelles de pilotes et de contrôleurs.

J'ajoute, monsieur Leonetti, que nous ne pourrions pas nous dispenser à l'avenir d'une réflexion sur l'aéroport de Nice, sa situation et ses procédures d'approche, mais aussi sur la possibilité de desservir votre région par une ligne TGV venant de Marseille, ce qui suppose au préalable que soit défini le tracé. Car la Côte d'Azur a besoin à la fois du transport aérien et d'un transport ferroviaire de qualité.

Données clés

Auteur : [M. Jean Leonetti](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 173

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mars 2003, page 1487

Réponse publiée le : 5 mars 2003, page 1509

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 3 mars 2003