



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question orale n° 465

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'arrêté du 18 février 2003 définissant les volumes de protection de l'environnement. Depuis sa promulgation, les avions ayant atteint F160 (1 700 mètres) au dessus du sol peuvent virer à 4,5 Nm (au lieu de 6,5 Nm auparavant), alors que l'ACNUSA avait préconisé à l'époque la sortie de protection environnementale à 3 000 mètres pour tous les avions. Il attire également son attention sur les procédés de départ des avions face à l'Est. Sa prolongation à 9 Nm pour tous les avions (gros porteurs et moyens courriers) avait été entérinée par Aéroports de Paris dans son rapport du 6 juin. Or son courrier du 31 juillet dernier semble la remettre en question pour les vols moyens courriers qui représentent 81 % du trafic d'Orly. Il souhaiterait donc connaître sa position sur ce dossier essentiel pour la qualité de vie des habitants du Sud-Est parisien.

Texte de la réponse

NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN AU-DESSUS DE LA RÉGION PARISIENNE

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question, n° 465, relative aux nuisances dues au trafic aérien au-dessus de la région parisienne.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, je sais, pour en avoir discuté avec vous à de multiples reprises, que vous connaissez bien le dossier dont je vais vous parler.

Je voudrais appeler une nouvelle fois votre attention, ainsi que celle du Gouvernement, sur les nuisances très importantes que subissent les habitants vivant autour de l'aéropord d'Orly, notamment ceux qui vivent à l'est de l'aéroport, lorsque les décollages s'effectuent face à l'est. Il n'a bien évidemment jamais été question dans l'esprit des élus de supprimer l'aéroport d'Orly. Nous estimons seulement qu'il est possible de concilier le fonctionnement de cette plate-forme et le respect des couloirs qui ont la chance, notamment face à l'est, de passer au-dessus de forêts. S'ils étaient respectés, nous aurions beaucoup moins de soucis et de nuisances sonores dans notre secteur.

J'entends appeler votre attention sur deux points précis.

Les avions sont en principe obligés de respecter un couloir jusqu'à une distance de 6,5 milles nautiques à l'est de l'aéroport d'Orly. L'idée, défendue avec force par tous les élus, de quelque couleur politique qu'ils soient, est de le prolonger à 9 milles nautiques. Elle a déjà fait l'objet de nombreuses études. Nous travaillons sur ce dossier depuis maintenant deux ans et demi ou trois ans. M. de Robien est venu dans ma ville le 1er juillet ; vous-même nous avez reçus au ministère et nous avons bon espoir d'aboutir.

Nous avons toutefois deux inquiétudes. La première a directement trait au prolongement du couloir à 9 milles

nautiques : le ministère semble désormais ne l'envisager que pour les gros porteurs et voudrait distinguer les moyens porteurs et les gros porteurs. Dissocier les trajectoires des moyens porteurs et des gros porteurs signifierait que les moyens porteurs continueraient à survoler nos villes. Il s'agit quand même de 250 à 300 avions par jour, c'est-à-dire un toutes les trois minutes.

La deuxième chose qui a mis les élus dans une certaine stupeur, c'est de découvrir que, au moment où votre gouvernement tentait de concilier le trafic aérien et la protection de l'environnement, votre administration - car c'est bien elle - avait pris, le 18 février 2003, un arrêté définissant les volumes de protection de l'environnement qui permettait pour la première fois dans notre secteur, aux contrôleurs aériens, de faire virer les avions à partir de 4,5 milles nautiques sitôt que ceux-ci avaient atteint l'altitude de 1 700 mètres au-dessus du sol. Nous n'avons pas été informés de cet arrêté. L'ACNUSA avait émis un avis défavorable, indiquant que les avions ne pourraient tourner à partir de 4,5 milles nautiques vers le sud qu'à partir du moment où ils auraient atteint l'altitude de 3 000 mètres.

Ainsi donc, dans le dos des élus, une mesure a été prise, responsable d'un immense malentendu qui est en train de se développer dans le val d'Yerres et le val de Seine. Alors même que le Gouvernement a affirmé au cours de l'été vouloir réduire les nuisances aériennes - et je ne doute pas de sa sincérité, à voir le temps que vous y passez -, jamais nous n'avons connu un été aussi catastrophique sur le plan des nuisances aériennes. Et si nous avons découvert la cause de cette catastrophe, c'est grâce à l'activité inlassable des associations, qui comptent des ingénieurs compétents : ce sont elles qui ont découvert que l'administration avait pris, dans le dos des élus, de l'ensemble des parlementaires, cet arrêté au mois de février, au nom même de l'environnement, alors qu'il permet d'accélérer les cadences de décollage d'Orly et d'aggraver les nuisances.

La question que je vous pose au nom de tous les élus est très simple, monsieur le secrétaire d'Etat : allez-vous rapporter cet arrêté pour suivre les recommandations de l'ACNUSA ? Par ailleurs, quand pourrez-vous nous proposer un prolongement de la trajectoire vers l'est susceptible de concilier les nécessités d'un développement normal du trafic aérien et la protection de l'environnement auxquels ont droit les habitants de l'Ile-de-France ?

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 le député, vous êtes très engagé dans ce combat et nous en avons souvent parlé. A votre initiative et à celle de Georges Tron, une réunion a eu lieu à mon ministère il y a quelques mois. Il y en aura une autre dans quelques jours, pour faire le point sur l'ensemble des études que vous nous avez demandées.

L'arrêté du 18 février 2003 relatif au volume de protection environnementale n'avait pas pour objectif de modifier les procédures de décollage de l'aéroport d'Orly par vent d'est. Cela étant, s'il y a des difficultés, nous regarderons ensemble. Je suis tout à fait ouvert, l'objectif étant d'améliorer les choses et non de les rendre plus difficiles ou plus désagréables pour les habitants.

Le nouveau dispositif permet de sanctionner, sur une base réglementaire incontestable, les exploitants contrevenants. Il s'ajoute aux règles existantes qui interdisent aux pilotes d'appareils munis de turboréacteurs d'engager le virage avant 6,5 milles nautiques, soit 12 kilomètres. C'est peut-être cela qui a provoqué la confusion. Comme vous, j'aimerais comprendre. Il faut une amélioration réelle pour qu'on arrête d'en parler. Notre pays sort d'une période estivale. Par suite de hautes pressions exceptionnelles tous les décollages pendant plusieurs mois se sont faits face à l'est et, alors que nous étions en période de chaleur, les gens étaient obligés de fermer les fenêtres. C'était particulièrement désagréable.

Un test a été réalisé sur 1 000 vols après la mise en oeuvre des volumes de protection environnementale. D'après les services de la direction générale de l'aviation civile, seuls deux avions à réaction ont viré avant le seuil des 6,5 milles nautiques. L'un a fait l'objet d'un procès-verbal d'infraction. Pour l'autre, nous n'avons pas pu

constituer un dossier d'infraction probant. Hormis ces deux cas, tous les avions ont tourné après ce seuil de distance, quelle que soit l'altitude qu'ils avaient atteinte.

Par contre, les procédures de décollage conduisent à faire virer les avions à hélices plus tôt que les avions à réaction, afin d'éviter que les avions à hélices, plus lents, soient rattrapés par les autres avions, avec les risques de collision que cela pourrait entraîner.

Pour les décollages d'Orly par vent d'est, il faut que nous trouvions des solutions définitives. Nous allons nous revoir prochainement. Ce n'est pas facile, et la solution miracle n'existe pas. L'inspection générale de l'aviation civile nous propose un certain nombre de solutions pour améliorer la situation dans certaines zones survolées par les gros porteurs les plus bruyants qui, après leur décollage, mettent le cap vers l'ouest. Je pense en particulier aux gros porteurs qui vont vers les Antilles. Ce sont d'anciens Boeing 747, assez bruyants, qui partent très chargés, avec 450 à 500 passagers, pleins de kérosène et de bagages. Ils décollent lentement ; cela dure longtemps et cela fait du bruit.

Nous cherchons des solutions, mais ce n'est pas facile, monsieur Dupont-Aignan. Elles ne sont pas tout à fait prêtes. C'est la raison pour laquelle je ne vous ai pas encore reçu avec l'ensemble des élus de votre département, mais nous avons pris un engagement vis-à-vis de vous et il sera tenu.

On pourrait peut-être également continuer à développer Orly mais en détournant un certain nombre de trafics qui posent des problèmes vers d'autres aéroports. Nous sommes en train de regarder tout cela. Apparemment, ce n'est pas l'arrêté qui est en cause. Cela étant, si vous êtes d'un avis contraire et si vous me le prouvez, je retiendrai toutes vos suggestions et nous prendrons d'autres dispositions.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

M. Nicolas Dupont-Aignan. L'arrêté est en cause, monsieur le secrétaire d'Etat. Le volume de protection environnementale était une bonne chose, mais la DGAC a fait passer une mesure qui permet aux avions ayant atteint 1 700 mètres de virer 2 milles nautiques avant au moment même où votre gouvernement engage des négociations pour prolonger la trajectoire. On ne peut pas traiter ainsi les élus et les habitants.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. Nicolas Dupont-Aignan. Je suis certain que vous êtes de bonne foi, mais on nous raconte des histoires depuis des années, quels que soient les gouvernements. C'est un comble qu'au moment où le Gouvernement fait un travail incroyable pour prolonger la trajectoire, votre administration, dans notre dos, autorise des avions à tourner avant. Il n'y a que deux cas pour mille, c'est vrai, mais en dessous de 1 700 mètres. Votre administration a donné une telle autorisation, contre l'avis de l'ACNUSA qui a été donné en réunion. Si elle est de bonne foi, qu'elle rapporte cet arrêté. Bien évidemment, il permet d'infliger des sanctions, mais il fallait suivre les recommandations de l'ACNUSA qui limitait le virage au sud à 4,5 milles nautiques quand un avion était vraiment très haut. Cela apaiserait beaucoup la population. L'administration ne peut pas éternellement suivre son ministre en paroles, et essayer en même temps de faire passer des mesures qui, je le répète, ont reçu un avis défavorable de la haute autorité.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Message reçu !

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 465

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7719

Réponse publiée le : 15 octobre 2003, page 8476

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 octobre 2003