



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question orale n° 615

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan attire à nouveau l'attention de 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. Il lui avait déjà fait part, lors d'une séance de questions orales sans débat, du problème que posait cet arrêté et le ministre devait étudier ce nouveau dispositif et voir s'il était possible de le rapporter. Il désire également l'interroger sur les rapports d'Eurocontrôle : CEE 377, publié en novembre 2002, et CEE 385, publié en octobre 2003, qui ont pour but une nouvelle organisation de l'espace aérien pour gérer les flux des départs sud de Paris.

Texte de la réponse

RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE DANS LE SUD DE L'ÎLE-DE-FRANCE

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question, n° 615.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, depuis votre nomination au Gouvernement, vous êtes à l'écoute des associations et des élus. Vous êtes ainsi venu à plusieurs reprises dans ma ville, à Yerres, pour constater l'étendue des dégâts provoqués par les nuisances aériennes et pour réfléchir à la façon dont nous pourrions y remédier. Nous avons notamment étudié avec vos services la possibilité de prolonger de quelques milles nautiques la trajectoire des avions qui décollent d'Orly face à l'est.

Quelle ne fut pas, dans ce contexte, la surprise des élus d'apprendre, par des voies détournées, que la direction générale de l'aviation civile - la DGAC -, c'est-à-dire votre administration, préparait dans le plus grand secret une réorganisation du trafic aérien dans le sud-est de l'Île-de-France !

Alors qu'il existe actuellement quatre points de sortie au sud d'Orly, le nouveau dispositif, applicable à partir du 15 avril, prévoit d'en créer un cinquième, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter très fortement les nuisances dans la partie nord de l'Essonne.

Il est vraiment surprenant de constater que, parallèlement aux efforts que vous déployez aux côtés des associations pour étendre le couloir face à l'est et protéger ainsi environ 200 000 habitants des nuisances aériennes, votre administration prévoit des mesures qui vont en sens inverse de vos directives. C'est le cas des deux rapports - n° 377, publié en novembre 2002, et n° 385, publié en octobre 2003 - commandés à Eurocontrol, que nous avons pu nous procurer par des moyens que je qualifierai de cocasses, ou encore du projet de délocalisation à Roissy de la moitié des contrôleurs aériens d'Orly. C'est enfin et surtout le cas de l'arrêté ministériel du 18 février 2003, pris sans aucune concertation, qui autorise les avions décollant d'Orly face à l'est de tourner vers le sud après 4,5 milles nautiques, dès lors qu'ils ont atteint une altitude de 1 700 mètres par rapport au sol, au mépris des recommandations de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, qui préconisait une altitude de 3 000 mètres.

Vous comprendrez donc la surprise des élus, qui ont le sentiment d'être trahis et ne sauraient accepter ce double langage. Par ma voix, ils vous demandent quelles sont les intentions réelles du Gouvernement.

Il ne s'agit pas, j'y insiste, de souhaiter la disparition d'Orly, mais simplement d'expliquer une bonne fois pour toutes à la DGAC que cet aéroport est encastré dans une zone urbaine comme nul autre en Europe, et qu'il existe des solutions pour éviter de survoler les espaces les plus construits : nous avons la chance d'avoir une forêt, au-dessus de laquelle les avions peuvent passer, tandis que le virage pourrait s'effectuer au-dessus de zones agricoles. Il faudra bien, un jour ou l'autre, que l'Etat tape du poing sur la table face à l'administration et à certains lobbies.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de nous éclairer sur ce funeste projet de réorganisation des vols au départ d'Orly et sur les mesures que le Gouvernement entend prendre pour rassurer les élus, les associations et les habitants du nord de l'Essonne.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur Dupont-Aignan, les " volumes de protection environnementale ", institués par l'arrêté du 18 février 2003 pour les aéroports d'Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle, sont venus compléter le dispositif existant en matière de maîtrise des nuisances sonores.

S'agissant d'Orly, je rappelle que les procédures spécifiques de circulation aérienne, définies dans la publication aéronautique internationale et visant précisément à limiter de telles nuisances, ont été maintenues en l'état et ne sont pas remises en question. Elles imposent très clairement, et sans la moindre équivoque, à chaque pilote de turboréacteur, quand il décolle face à l'est, de ne pas commencer à virer avant d'avoir atteint la distance de 6,5 milles nautiques, soit 10,5 kilomètres.

Afin de vous donner toutes les garanties nécessaires, j'ai demandé à mes services une analyse exhaustive des huit premiers mois de 2003. Sur plus de 20 633 départs de turboréacteur d'Orly, en configuration de vent d'est, 107 ont fait l'objet d'une présomption de sortie latérale des volumes de protection environnementale. Après analyse, 17 d'entre eux ont fait l'objet d'un procès-verbal. Par ailleurs, 11 vols ont quitté le volume de protection environnementale par le haut, c'est-à-dire au-dessus du niveau de vol 60, et ont légèrement anticipé le virage avant d'avoir atteint les 6,5 milles nautiques.

Je rappelle aussi que ni les volumes de protection environnementale ni le maintien dans l'axe de piste ne concernent les vols à hélice, du fait qu'ils sont moins bruyants. Je n'insiste pas, vous en connaissez les spécificités.

Les rapports d'Eurocontrol, auxquels vous faites référence, ont été demandés par la majorité précédente. Disponibles en toute transparence sur Internet, ils font le bilan technique des simulations de contrôle aérien effectuées par cette agence internationale sur un projet de modification des routes aériennes de croisière pour les vols à destination du sud de la France.

Ce projet nécessite de raccorder les trajectoires de départ des aéroports parisiens vers le sud au réseau des nouvelles routes de croisière qui assureront, d'une part, une meilleure compatibilité avec les activités aériennes de la défense, et, d'autre part, une meilleure gestion du trafic par les centres de contrôle en route de Paris et de Bordeaux, chargés des survols.

Je tiens à préciser que ce projet porte sur les routes aériennes et traite des flux sur de longues distances, à des altitudes élevées. Il ne comporte donc aucune modification de circulation aérienne en dessous de 3 000 mètres et n'aurait par conséquent aucune incidence sur les procédures de départ d'Orly. Soyez assuré qu'il ne sera pas mis en place sans concertation nouvelle.

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

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le ministre, l'administration française a une grande qualité, la constance ; quelques députés ont un grand défaut, l'opiniâtreté. Permettez-moi d'insister sur le fait que l'on ne nous dit pas la vérité à propos de l'arrêté du 18 février 2003. Je soulignerai à nouveau, comme je l'ai fait ici même au mois d'octobre à l'occasion d'une question, qu'il permet aux avions de sortir à 4,5 milles nautiques. C'est une possibilité qui n'est pas exploitée aujourd'hui - et c'est pourquoi la DGAC vous fait part de chiffres tout à fait positifs. Toutefois, elle le sera un jour puisqu'elle s'inscrit parfaitement dans le projet de réorganisation en préparation.

Je ne vous demande qu'une chose, c'est de suivre les recommandations de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, qui avait donné un avis favorable à cet arrêté sous réserve qu'il soit assorti d'une condition de 3 000 mètres. L'administration est passée outre à cet avis en imposant 1 700 mètres afin de pouvoir faire tourner des avions au-dessus de zones très densément urbanisées. Voilà pourquoi il importe

aujourd'hui de modifier l'arrêté.

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 : 615

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 février 2004, page 741

Réponse publiée le : 4 février 2004, page 1249

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 février 2004