



N° 1527

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2025.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à la création d'une commission d'enquête sur les justifications de l'arrêté ministériel du 15 novembre 2011 visant à modifier la localisation des couloirs d'approche aux instruments des aéroports parisiens,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par
Mme Angélique RANC,
députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 15 novembre 2011, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a modifié par arrêté ministériel la localisation des couloirs d'approche aux instruments des aéroports parisiens. Le nouveau couloir aérien, qui mesure 18,5 kilomètres de large, a son point d'entrée nommé « OKIPA » situé au-dessus des communes de Romilly-sur-Seine, Maizières-la-Grande-Paroisse et Pars-les-Romilly. Il est le plus important couloir aérien de France. D'après l'association OCACBRA (Opposition au couloir aérien du dessus des communes du bassin de Romilly-sur-Seine dans l'Aube), la fréquence des passages d'avions de ligne en direction des aéroports parisiens est de 400 à 600 survols par 24 heures ; pour l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares), malgré une augmentation incontestable du trafic au-dessus de la commune de Romilly-sur-Seine, le nombre de survols serait de 200 par 24 heures. Or cette nouvelle localisation interroge sur sa légitimité, sa conformité avec les engagements du Grenelle de l'Environnement et pose divers problèmes de nuisances auprès des populations de cette communauté de communes.

En 2012, alors que la presse soutenait que la ministre cherchait à dégager le ciel de sa circonscription, les experts de l'ACNUSA désapprouvaient unanimement la décision ministérielle. Il était alors dénoncé le risque de déplacement des nuisances, le manque de concertation et l'augmentation des émissions de carbone.

Il s'avère que la situation du nouveau point OKIPA a créé de nouvelles nuisances pour des populations supplémentaires sans pour autant supprimer la gêne actuelle des riverains à proximité des aéroports parisiens, qui continuent à subir les nuisances malgré une amélioration de 3 décibels, imperceptible à l'oreille humaine. En effet, l'impact sonore au sol, pour le bassin de vie de Romilly-sur-Seine, est considérable du fait de sa répétition toutes les deux minutes 20 heures sur 24 heures, 365 jours par an. Selon l'estimation minimale de l'ACNUSA, 200 passages d'avions de ligne minimum par jour indiqueraient une fréquence moyenne d'un avion toutes les six minutes. Cette nuisance sonore, due à la fréquence du passage des aéronefs, impacte fortement les habitants qui étaient auparavant habitués au calme de la campagne, lieu où la différence entre un bruit émergent et un bruit ambiant est bien plus important qu'en ville.

Par ailleurs, l'expansion du trafic au-dessus de la zone de Romilly-sur-Seine induit une exposition importante à des polluants dus à cette concentration d'avions à ce point d'entrée OKIPA, tels que le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote ainsi que des particules fines qui peuvent conduire à des infections respiratoires, de l'asthme, des allergies, des maladies cardiovasculaires ou des cancers. Cette pollution est également visible - par un dépôt noir - sur les bâtiments et voitures dans la zone concernée.

Par conséquent, la situation du nouveau point OKIPA implique une pollution supplémentaire conséquente qui constitue un manquement grave au Grenelle de l'Environnement : en empruntant ce nouveau couloir aérien, chaque avion de ligne parcourt environ 35 kilomètres supplémentaires. Pour l'association OCACBRA, 17 500 kilomètres supplémentaires sont ainsi parcourus chaque année, soit 17 000 tonnes de kérosène en plus par an. Le coût supplémentaire se chiffrerait lui aussi à environ de 22 000 000 euros.

Dès lors, il est nécessaire que des experts de chaque domaine puissent confirmer ces allégations et définir quelles sont les réalités vécues par les Romillons. Il conviendrait de réétudier les observations des experts de l'ACNUSA que la ministre de l'époque n'a délibérément pas souhaitées prendre en considération. Il serait également pertinent d'apprécier si déplacer le couloir aérien, sans remettre en cause les approches vers les aéroports parisiens et l'arrêté ministériel de 2011, vers une zone moins densément peuplée, comme proposé à l'époque par le président de la région Champagne-Ardenne, serait nécessaire.

Ainsi, il apparaît essentiel d'entendre les parties concernées par ce dossier, soit a minima la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement de l'époque, l'ACNUSA, la DGAC, l'OCACBRA et la DSNA (Direction des services de la navigation aérienne).

Il est proposé de comprendre les raisons qui ont poussé à la modification de ce couloir et si ces bénéfices sont suffisants pour justifier son maintien. Dans le cas contraire, il est proposé d'abroger cet arrêté et/ou de déplacer ce couloir aérien.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① En application des articles 137 et suivants du Règlement de l'Assemblée nationale, il est créé une commission d'enquête de trente membres, chargée :
- ② 1° d'étudier et d'analyser les raisons qui ont poussé au déplacement de ce couloir aérien en 2012, ses bénéfices et ses impacts, notamment écologiques ;
- ③ 2° d'identifier les éventuels risques sanitaires et écologiques actuels associés à cette pollution dans la zone de Romilly-sur-Seine ;
- ④ 3° de mesurer les nuisances sonores liées au passage des aéronefs subies par la zone concernée ;
- ⑤ 4° d'interroger les parties et les experts publics et privés nécessaires à la résolution de cette enquête ;
- ⑥ 5° de proposer une ou plusieurs nouvelles localisations du couloir aérien dans des zones moins densément peuplées.