



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

Question écrite n° 2816

Texte de la question

M. Jean Bardet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la situation de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle. Il lui signale à cet égard que le Val-d'Oise compte 1 million d'habitants, c'est-à-dire la moitié de la population de Paris intra-muros. Alors que le survol de Paris par les aéronefs est interdit à juste titre, le survol du Val-d'Oise ne fait qu'augmenter et l'inauguration récente d'une expansion de Roissy vient concrétiser ces faits. L'aéroport de Roissy présente trois types de risques : s'agissant d'abord de la sécurité, il convient de remarquer que la densité du trafic et son augmentation évaluée à 4 p. 100 par an peuvent faire craindre un accident. On ne peut exclure cette éventualité dans le Val-d'Oise qui a son lot de tours, de cubes, de barres à forte densité de population. La seule vallée de Montmorency particulièrement concernée par ce problème comporte 350 000 habitants et serait interdite de survol s'il s'agissait d'une ville de province de la même importance. Un problème écologique se pose également : ce sont les retombées de kérosène sur les forêts de Montmorency, de l'Isle-Adam et de Carnelle qui mettent en cause à terme l'existence de ces forêts. Une nuisance existe également au niveau acoustique. Le bruit provoqué par le trafic de Roissy est devenu intolérable surtout en période estivale où il n'est plus possible d'ouvrir sa fenêtre. Il lui demande si l'extension de l'aéroport de Roissy sera maintenue et s'il ne lui paraît pas possible d'envisager la construction d'un troisième aéroport plus loin de Paris et dans des zones moins urbanisées. Il souhaiterait également savoir quelle est la justification de l'autorisation pour l'aéroport de Roissy du trafic de nuit.

Texte de la réponse

La sécurité des populations riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est assurée par la mise en œuvre des réglementations relatives aux servitudes de dégagements aéronautiques, aux procédures de circulation aérienne, à la formation des personnels navigants techniques, à la délivrance des licences de vol, à l'exploitation des aéronefs et à leur maintenance. Ces réglementations sont issues des normes et recommandations émanant de l'organisation de l'aviation civile internationale et assurant un haut degré de sécurité dans l'espace aérien et notamment au voisinage des aérodromes. S'agissant des pollutions atmosphériques, les analyses effectuées sur les végétaux pollués en région parisienne n'ont jusqu'à présent jamais permis d'attribuer cette pollution au kérosène. La réduction du bruit à la source constitue un objectif essentiel des pouvoirs publics et des constructeurs. Les progrès importants observés dans ce domaine résultent de la mise au point et de la généralisation progressive de l'emploi des turboreacteurs modernes. La réglementation française ou européenne a instauré une série de mesures incitatives ou contraignantes pour aboutir au retrait progressif des avions les plus bruyants : modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la classe acoustique des aéronefs ; interdiction, depuis le 1er janvier 1990, d'utiliser les avions à réaction subsoniques non certifiés sur le plan acoustique ; interdiction d'adjonction sur les registres d'immatriculation européens d'aéronefs non conformes au chapitre III (normes acoustiques les plus sévères) de l'organisation de l'aviation civile internationale. En outre, une récente directive européenne, faisant actuellement l'objet d'une transposition en droit français, instaure l'obligation de retrait des aéronefs dits « chapitre 2 » (ne présentant pas les meilleures caractéristiques acoustiques) d'ici 2002. Cette politique a porté ses fruits puisque les avions les

moins bruyants representent deja les deux tiers des flottes transitant par Orly ou Charles-de-Gaulle contre un tiers il y a a peine six ans. Par ailleurs, une etude a ete confiee a un organisme specialise americain afin de rechercher les ameliorations qui pourraient etre apportees au dispositif de circulation aerienne lie a l'aeroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Les premiers resultats seront connus debut 1994. Le developpement des installations de l'aeroport devrait egalement permettre une meilleure repartition du trafic. Dans ce contexte, et compte tenu de sa capacite de developpement, l'aeroport de Paris-Charles-de-Gaulle sera a meme de faire face a l'accroissement du trafic jusqu'en 2030. C'est un atout important dont dispose la plate-forme parisienne face a la concurrence des autres aeroports europeens et notamment britanniques. La capacite de developpement des grands aeroports existants est aujourd'hui determinante tant la creation d'un nouvel aeroport presente des contraintes economiques et politiques tres lourdes. L'exemple de l'aeroport de Munich est tres probant en la matiere (trente ans pour realiser un projet qui aura coute 25 milliards de francs). Il convient d'ajouter que la creation d'un troisieme aeroport en Ile-de-France pourrait aller a l'encontre des grandes options politiques en matiere d'aménagement du territoire visant notamment a reequilibrer l'activite de la region parisienne avec celle de la province. Enfin, l'ouverture de nuit de l'aeroport de Paris-Charles-de-Gaulle, seul aeroport de la region Ile-de-France dans ce cas, est une necessite economique. Une region de cette importance se doit d'etre en mesure d'accueillir du trafic commercial en provenance des autres continents entre 23 h 30 et 6 heures du matin. Il convient par ailleurs de noter, que le trafic de nuit, au depart de l'aeroport Paris-Charles-de-Gaulle, repond essentiellement a des besoins particuliers tels que le transport de la poste, de la presse et du fret (medicaments, denrees perissables, etc.). La part du trafic de nuit ne represente en mouvements que 5 p. 100 du trafic total journalier de l'aeroport.

Données clés

Auteur : [M. Bardet Jean](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2816

Rubrique : Aeroports

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 juin 1993, page 1785

Réponse publiée le : 13 décembre 1993, page 4503