



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

Question écrite n° 6674

### Texte de la question

M. Francis Delattre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les nuisances aériennes que doivent supporter certains Valdoisiens du fait de l'orientation actuelle des deux pistes de l'aéroport de Roissy, des procédures de vol et des trajectoires imposées par l'aéroport de Paris. Certaines mesures se révèlent d'une urgente nécessité pour protéger la tranquillité, la santé et la sécurité des habitants de la vallée de Montmorency et de ses environs. Parmi celles-ci figurent : l'interdiction du survol de Roissy la nuit par les avions du chapitre II, lesquels sont des avions obsolètes, bruyants et très polluants (ils ont souvent plus de vingt ans d'âge) ; le renforcement des mesures de sécurité sur les zones d'approche de l'aéroport, lesquelles, de plus en plus urbaines et denses, sont directement exposées à un éventuel accident du fait de l'intensité du trafic ; la modification des trajectoires d'approche par utilisation, au besoin, de nouvelles techniques de navigation aérienne ; l'arrêt de l'extension de l'aéroport de Roissy dans sa forme actuelle. L'objectif fixé par le schéma directeur de la région parisienne de porter la capacité de Roissy à quatre-vingts millions de passagers par an avec cinq pistes, soit trois pistes supplémentaires, est totalement déraisonnable eu égard aux problèmes de sécurité, d'embouteillage aérien, et même du développement autour de l'aéroport. Au-delà de quarante millions d'usagers par an, il paraît plus lucide d'étudier la possibilité d'un troisième aéroport dans le nord-ouest de la France, ce qui contribuerait à l'aménagement du territoire dont le Gouvernement a fait sa priorité. Il lui demande en conséquence son sentiment sur ces propositions et quelles dispositions il envisage de prendre afin de mettre fin à ces graves nuisances aériennes.

### Texte de la réponse

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 instaure une série de mesures concourant 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 II (ne présentant pas les meilleures caractéristiques acoustiques) d'ici à 2002. Cette politique a porté ses fruits puisque les avions les moins bruyants (dits chapitre III) représentent déjà les deux tiers des flottes transitant par Orly ou Charles-de-Gaulle contre un tiers il y a à peine six ans. Par ailleurs, une étude du dispositif de circulation aérienne de la région parisienne liée à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle a été confiée à un institut spécialisé américain. Elle a pour objectif de rechercher les moyens d'en améliorer l'efficacité et de réduire les nuisances. Les résultats de cette étude seront connus courant 1994. Le développement des installations de l'aéroport devrait également permettre une meilleure répartition du trafic. Dans ce contexte, et compte tenu de sa grande capacité de développement, l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle serait à même de faire face à l'accroissement

du trafic jusqu'en 2030. Cette caractéristique fait partie des gros atouts dont dispose la plate-forme parisienne face à la concurrence des autres aéroports européens, notamment britanniques. La capacité de développement des grands aéroports existants est aujourd'hui déterminante tant la création d'un nouvel aéroport présente des contraintes économiques et politiques très lourdes. L'exemple de l'aéroport de Munich est très probant en la matière (trente ans pour réaliser un projet qui aura coûté 25 milliards de francs). Même si l'étude d'un troisième aéroport francilien n'est donc pas à l'ordre du jour, il convient de noter que la création d'un troisième aéroport en Ile-de-France pourrait aller à l'encontre des grandes options politiques en matière d'aménagement du territoire visant notamment à rééquilibrer l'activité de la région parisienne avec celle de la province qui dispose déjà d'un potentiel aéronautique conséquent. Enfin, 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 assurent un haut degré de sécurité dans l'espace aérien et notamment au voisinage des aérodromes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Delattre Francis](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6674

**Rubrique :** Aéroports

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 11 octobre 1993, page 3406

**Réponse publiée le :** 20 décembre 1993, page 4643