



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

Question écrite n° 9590

Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les importants problèmes de nuisances sonores et de risques auxquels se trouvent confrontés les habitants qui résident dans les nouveaux couloirs aériens situés en approche de Roissy. Ainsi, la région de Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines) subit aujourd'hui les conséquences du développement des liaisons avec les pays de l'est et de l'augmentation des flux avec les sud-ouest et le nord-ouest. Une multiplication des survols de cette région, d'avions en descente et en décélération notamment, en sont la conséquence, sans que personne, localement, n'ait jamais été consulté. Il lui demande de lui préciser s'il serait envisageable d'associer désormais les élus locaux à la procédure de définition et d'ouverture des couloirs aériens entraînant des nuisances pour les populations, éventuellement dans le cadre d'une enquête publique, amenant les populations à s'exprimer. Par ailleurs, il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour sauvegarder localement le cadre de vie d'une région qui est en train, par de nombreuses mesures gouvernementales, de devenir des banlieues de Roissy ou d'autres villes. Il en va ainsi du projet d'autoroute A 184, du port autonome et de plate-forme multimodale, de l'extension éventuelle de la station d'épuration d'Acheres... inscrits dans les documents officiels du schéma directeur.

Texte de la réponse

La région de Conflans-Sainte-Honorine est susceptible selon les conditions météorologiques, d'être concernée, d'une part par les appareils en provenance de l'Est, du Nord et du Sud-Ouest qui vont atterrir sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, et d'autre part par certains appareils à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest. Les premiers aéronefs sont en descente, à puissance de moteur réduite et à une altitude relativement peu élevée. Les seconds appareils sont, en montée, à des altitudes plus élevées. Toutefois, il convient de noter le trafic de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle évolue régulièrement. Ainsi, les flux en provenance du Sud-Ouest et du Nord-Ouest ont augmenté ces derniers temps, ce qui peut expliquer la sensation de gêne différente ressentie par les riverains. Par ailleurs, en matière de nuisances phoniques, l'évolution du trafic est régulièrement compensée par l'instauration de mesures réglementaires françaises ou européennes concourant au retrait progressif des avions les plus bruyants. La redevance d'atterrissage est modulée, depuis le 1er janvier 1994, en fonction de la classification acoustique des aéronefs afin d'inciter les compagnies à renouveler leur flotte. L'utilisation, en France, des avions à réactions subsoniques non certifiés acoustiquement est interdite depuis le 1er janvier 1990. Depuis le 1er novembre 1990, l'immatriculation sur les registres des États membres, d'avions non pourvus d'un certificat acoustique conforme aux normes les plus sévères de l'organisation de l'aviation civile internationale (aéronefs dits « chapitre 3 ») est interdite. Les aéronefs dits « chapitre 2 » (aéronefs certifiés selon des normes acoustiques moins sévères que celles des aéronefs dits « chapitre 3 ») seront progressivement retirés des flottes d'ici 2002 au plus tard conformément à l'arrêté du 14 décembre 1993. Cette politique est déjà en train de porter ses fruits puisque les avions les moins bruyants (dits « chapitre 3 ») représentent déjà les deux tiers des flottes transitant par Paris-Orly ou Paris-Charles-de-Gaulle contre un tiers il y a à peine six ans. Tout dernièrement, la direction générale de l'aviation civile a autorisé Aéroports de Paris à faire réaliser, par un

institut specialise, une etude du dispositif de circulation aerienne de la region parisienne lie a l'aeroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Cette etude a pour objectif de rechercher les moyens d'en ameliorer l'efficacite et de reduire les nuisances. Les premiers resultats devraient etre connus courant 1994. Enfin le legislateur, soucieux d'assurer une meilleure insertion des aerodromes dans l'environnement, a institue des commissions consultatives de l'environnement pour les aerodromes (loi du 11 juillet 1985 et decret du 21 mai 1987). Ces commissions, placees sous l'autorite du prefet, ont pour vocation de developper une concertation reguliere entre les elus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs de l'aerodrome, afin de debattre de toute mesure ayant une incidence sur l'environnement des aerodromes. Ces actions de concertation et de communication vont en outre etre developpees par la creation d'ici la fin de l'annee, par Aeroports de Paris, d'une « Maison de l'Environnement » sur l'aeroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Cette « Maison », de par sa structure, permettra notamment, de presenter en temps reel, des informations sur le niveau de trafic, les trajectoires des avions, les releves de mesures de bruit, etc... Une permanence y sera assuree afin de repondre rapidement et concretement aux questions que se posent les riverains. Par ailleurs, ppour ce qui concerne le deuxieme element de la question, les perspectives retenues par le projet de schema directeur regional prennent en compte le souci de preserver, dans les meilleures conditions possibles, le cadre de vie de ce secteur du departement des Yvelines, deja tres urbanise de longue date. S'agissant de la liaison autoroutiere A 184, entre l'autoroute A 15 et l'autoroute A 13, il convient de rappeler qu'elle contribuera a l'achevement de la Francilienne, dont la realisation s'avere indispensable pour assurer de maniere plus satisfaisante les echanges, a l'heure ou deja les deplacements peripheriques representent plus des deux-tiers du total des deplacements regionaux. Ceci etant, si le principe de cette liaison est retenue par le projet de schema regional, son trace devra faire l'objet d'etudes complementaires de variante de trace, afin de tenir compte de la sensibilite des sites traverses. En ce qui concerne les transports de fret, le projet de schema directeur retient notamment pour objectif l'utilisation optimale des capacites de desserte de l'agglomeration par la voie d'eau et la voie ferree, afin d'enrayer la tendance a l'engorgement des infrastructures par le transport routier. La creation de plates-formes multimodales, dont les sites d'accueil seront identifies par les documents d'urbanisme locaux repond a cet objectif : elle sera en outre creatrice d'emplois. Enfin, les conditions de traitement des dechets menagers et industriels sont particulierement preoccupantes en Ile-de-France. Sachant par ailleurs qu'il faudra, en vertu de la loi du 13 juillet 1991, avoir supprime toute decharge de dechets avant juillet 2002, le projet de schema directeur regional a esquisse une repartition possible de centres de traitement dont la mise en oeuvre s'inscrit dans le cadre des syndicats intercommunaux competents en la matiere et des plans departementaux d'elimination des dechets prevus par la loi precitee.

Données clés

Auteur : [M. Cardo Pierre](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9590

Rubrique : Aeroports

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 décembre 1993, page 4694

Réponse publiée le : 2 mai 1994, page 2210