



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Developpement

Question orale n° 1165

Texte de la question

M. Yves Bur attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur la réglementation applicable au fonctionnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et aux aéroports de province en général. Face à la déréglementation de l'espace aérien européen, face au développement du transport aérien souhaité par les usagers et encouragé par tous les pouvoirs publics, face enfin au risque d'une accentuation de l'utilisation nocturne et intensive des plateformes aéroportuaires, la situation réglementaire qui leur est applicable semble aujourd'hui insuffisante. Pour cela, il faudrait concilier le développement économique des aéroports et la prise en compte des problèmes d'environnement qui préoccupent les riverains. Le bon fonctionnement des commissions consultatives pour l'environnement des aéroports est limité par l'absence d'un cadre réglementaire adapté à la situation géographique des aéroports. Il paraît donc souhaitable de faire évoluer ce cadre réglementaire afin de permettre, à chaque aéroport, comme cela est le cas dans les pays européens voisins, de signer avec les collectivités territoriales et les communes riveraines une convention de développement. Cette convention doit prendre en compte l'impact économique de l'aéroport mais également le respect de la qualité de vie pour les riverains en fixant des modalités de fonctionnement, notamment de nuit, adaptées à sa situation géographique. Il souhaiterait donc savoir s'il peut confirmer qu'une telle évolution est possible afin de renforcer ou de rétablir le contrat de confiance entre l'aéroport et ses riverains.

Texte de la réponse

M. le président. M. Yves Bur a présenté une question no 1165.

La parole est à M. Yves Bur, pour exposer sa question.

M. Yves Bur. Ma question, qui s'adresse à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, concerne la réglementation applicable au fonctionnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et aux aéroports de province en général.

Face à la déréglementation de l'espace aérien européen, face au développement du transport aérien apprécié par les usagers et encouragé par tous les pouvoirs publics, face enfin au risque d'une accentuation de l'utilisation nocturne et intensive des plates-formes aéroportuaires, la réglementation applicable paraît aujourd'hui insuffisante.

Il est indispensable de concilier le développement économique des aéroports et la prise en compte des problèmes d'environnement et de santé qui préoccupent les riverains.

Le bon fonctionnement des commissions consultatives pour l'environnement des aéroports est limité par l'absence d'un cadre réglementaire adapté à la situation géographique des aéroports et à l'évolution du trafic aérien. Il paraît donc souhaitable de faire évoluer ce cadre réglementaire afin de permettre à chaque aéroport, comme cela est le cas dans la plupart des pays européens voisins, de signer avec les collectivités territoriales et les communes riveraines une charte de développement. Cette charte doit prendre en compte non seulement l'impact économique et le nécessaire développement de l'aéroport mais également le respect de la qualité de vie pour les riverains en fixant des modalités de fonctionnement, notamment de nuit, adaptées à sa situation géographique.

Pouvez-vous me confirmer, monsieur le ministre, qu'une telle evolution est envisageable ? Elle permettrait de renforcer ou de retablir le contrat de confiance qui doit exister entre un aeroport et ses riverains.

M. le president. La parole est a M. le ministre delegue au logement.

M. Pierre-Andre Perissol, ministre delegue au logement. Monsieur le depute, veuillez accepter les excuses de Mme Anne-Marie Idrac et de M. Bernard Pons, empeches de vous repondre directement.

Les grands aeroports de province, au rang desquels figure Strasbourg-Entzheim, jouent un role de porte d'entree de notre pays. En devenant des facteurs determinants de l'amenagement du territoire, ils participent au rayonnement de l'economie francaise en Europe et dans le monde. Leur ouverture a l'exploitation de nuit constitue donc un enjeu majeur.

Dans le meme temps, le Gouvernement renforce la reglementation relative a la protection de l'environnement dans le respect des accords internationaux. Ainsi, par exemple, les avions les plus bruyants, dis du chapitre II, sont progressivement supprimes des flottes et seront interdits en 2002. Depuis le 1er janvier 1996, les redevances d'atterrissage sont modulees plus fortement pour ces memes aeronefs. A l'aeroport Charles-de-Gaulle, la programmation des appareils du chapitre II est interdite la nuit depuis le 31 mars dernier. Sous reserve d'un examen propre a chaque plate-forme, cette mesure pourrait etre appliquee a des aeroports tels que celui de Strasbourg.

Par ailleurs, les commissions consultatives de l'environnement instaurees par la loi du 11 juillet 1985 et propres a chaque aerodrome examinent tous les aspects pratiques lies a l'insertion du trafic aerien dans son environnement. C'est la que peut etre preparee, dans un esprit de dialogue et de transparence, l'adaptation de l'exploitation de chaque plate-forme aeroportuaire a ses conditions environnementales particulieres en influant, par exemple, sur les regles d'utilisation des pistes, sur la mise en oeuvre de procedures de vol a moindre bruit ou sur le traitement des avions au sol. Cela pourrait finalement se concretiser, comme sur d'autres aeroports, par l'elaboration d'une charte de l'environnement visant a assurer un compromis durable entre le developpement potentiel de l'aeroport et la preservation de la qualite de vie des riverains.

A vrai dire, se tourner vers « plus de reglementation » dans le cas de Strasbourg-Entzheim ne parait pas une demarche actuelle ou efficace. La vraie question est celle d'un arbitrage entre la volonte de developpement economique et de creation d'emplois, d'une part, et l'imperatif de tranquillite publique pour les riverains, d'autre part. Il a ete repondu a ce choix a Strasbourg, dans les conditions que l'on sait, qui, heureusement, relevent de la vie democratique locale et non d'une quelconque reglementation.

Tels sont, monsieur le depute, les elements que Mme Anne-Marie Idrac m'a charge de vous communiquer.

M. le president. La parole est a M. Yves Bur.

M. Yves Bur. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je constate neanmoins que ce qui est possible a l'aeroport de Bale-Mulhouse, aeroport binational ou une telle reglementation s'applique, ne semble pas l'etre dans les autres aeroports. Il faudra malgre tout que nous evoluions dans la direction que je preconise.

Données clés

Auteur : [M. Bur Yves](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1165

Rubrique : Aeroports

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 octobre 1996, page 5049

Réponse publiée le : 9 octobre 1996, page 5158

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 2 octobre 1996