



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroport de Roissy

Question écrite n° 18187

Texte de la question

M. Léonce Deprez demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'il peut dresser, à l'intention de la représentation nationale et des élus des communes concernées, un bilan exhaustif des mesures annoncées dans La Lettre du Gouvernement (n° 31, 1er octobre 1997) sous le titre « Roissy : un développement dans la concertation ».

Texte de la réponse

Le 23 septembre 1997, en annonçant la construction de deux pistes supplémentaires sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le Gouvernement a pris l'engagement de mettre en oeuvre un ensemble de mesures destinées à améliorer la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport, à mieux répartir la croissance économique générée par l'activité aérienne, à favoriser l'emploi et le développement économique, ainsi qu'à améliorer la desserte de la plate-forme. La quantité globale du bruit générée par l'activité aérienne, et celle engendrée par le seul trafic de nuit, sont désormais plafonnées au niveau atteint en 1997. Les premières mesures nécessaires pour aboutir à ce résultat ont été prises par un arrêté du 17 décembre 1997. Les essais de moteurs sont interdits de vingt-deux heures à six heures. Les dérogations, uniquement prévues entre vingt-deux heures et vingt-trois heures et entre cinq heures et six heures, ne seront accordées, à titre exceptionnel, que pour des raisons de sécurité. L'exploitation des avions les plus bruyants, ceux dits du « chapitre 2 », n'est pas autorisée de vingt-trois heures trente à six heures quinze, pour les atterrissages, de vingt-trois heures quinze et six heures pour les décollages, sauf pour des raisons purement techniques ou des motifs sanitaires ou humanitaires. Les avions d'ancienne génération munis d'atténuateurs de bruit sont tenus de suivre des procédures particulières de décollage. Par ailleurs, les compagnies ont obligation, depuis le 1er avril 1998, de prévoir les procédures de pilotage à bruit minimal dans les manuels d'exploitation des avions. Ces mesures ont été complétées, le 18 juin dernier par un arrêté imposant à chaque compagnie aérienne un objectif de diminution progressive, de 1998 à 2001, de l'énergie sonore des avions les plus bruyants, de 15 % à 20 % par an, jusqu'en 2002, date de leur retrait. En cas de non-respect de ces dispositions, une procédure de sanctions a été instituée. Les premières infractions relevées ont d'ores et déjà fait l'objet d'amendes, dont certaines atteignent 50 000 F. Le respect des engagements en matière de bruit sera assuré par une autorité indépendante, qui établira les modalités du contrôle des nuisances sonores. Elle disposera de toutes les informations nécessaires sur les mesures de bruit comme sur l'application des sanctions liées au non-respect de la réglementation. Adopté en conseil des ministres le 7 octobre dernier, le projet de loi instituant cette autorité indépendante sera examiné prochainement par le Parlement. Deux documents complètent et approfondissent les engagements du Gouvernement : une « charte de qualité de l'environnement sonore », et un « code de bonne conduite » qui lui est annexé. La charte associe l'Etat, Aéroports de Paris, les compagnies aériennes, les élus locaux et les associations de riverains. C'est ainsi qu'Aéroports de Paris s'est engagé à déplacer la zone où s'effectuent les essais de moteurs. Cette charte sera soumise à l'approbation de la commission consultative de l'environnement à l'automne. Le « code de bonne conduite » qui lui est annexé a été signé le 9 juillet 1998 entre l'Etat, les compagnies aériennes, les organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes. Ce code prévoit en

particulier qu'Aéroports de Paris développera un dispositif de circulation aérienne dont l'objectif est la réduction des nuisances sonores, notamment la nuit, lorsque le niveau de trafic le permet. Dans ce cadre, de nouvelles procédures de départ pour les avions à hélices seront étudiées, ainsi que la séparation des procédures d'approche du Bourget et de Charles-de-Gaulle et l'interception de l'axe de guidage radio-électrique utilisé pour l'atterrissage, à une altitude supérieure à celle actuellement observée. Par ailleurs, un décret modifiera bientôt le dispositif d'aide aux riverains institué par la loi contre le bruit du 31 décembre 1992. Le critère d'antériorité qui figure parmi les conditions d'éligibilité à cette aide sera assoupli et la date de construction du bâtiment, et non sa date d'acquisition, sera prise en compte. Le montant accordé aux ménages à faibles revenus sera revalorisé. A cette fin, le montant de la taxe « bruit » due par les exploitants d'avions, qui alimente le fonds d'aide aux riverains, a été substantiellement relevée par la loi de finances pour 1998. En outre, une première révision du plan de gêne sonore a été effectuée, prenant en compte le trafic des nouvelles pistes. Conformément à l'avis du Conseil national du bruit, le Gouvernement a lancé une enquête de gêne sonore dont l'exécution est en cours, comportant des mesures de bruit in situ auprès d'un échantillon représentatif des populations concernées. Cette enquête permettra notamment d'étudier la question des bruits dits émergents, qui se détachent du fonds sonore, en particulier la nuit. En matière de développement économique, un observatoire de l'emploi est en cours de mise en place afin de mesurer la croissance des emplois liés à l'activité aéroportuaire et d'identifier les besoins de formation nécessaires. De plus, un groupement d'intérêt public (GIP), à l'image de celui qui a fonctionné pour le Stade de France, vient d'être créé afin de favoriser l'embauche des demandeurs d'emploi du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur la plate-forme. L'assemblée constitutive s'est réunie le 5 octobre 1998. Afin de redistribuer plus équitablement le produit des ressources fiscales liées à l'activité aéroportuaire, la création d'un fonds local de répartition figure parmi les conclusions du rapport remis par le sénateur Jean-Philippe Lachenaud. Sur la base de ses propositions un travail interministériel est en cours visant l'institution d'un fonds de solidarité pour l'environnement et le développement économique. Enfin, les infrastructures d'accès aux aéroports sont améliorées. La ligne de transport collectif « à la demande », initialement dénommée « Centaure » et dorénavant appelée « Allobus », a été mise en service le 30 mars 1998. Quatre nouvelles rames ont été mises en service sur la ligne D du RER. Les études sur la liaison en RER Cergy - Roissy ont été accélérées. Des travaux ont d'ores et déjà été effectués au « noeud » de Pontoise. Pour la voirie routière, l'étude de différents aménagements attendus de carrefours est en cours, tels ceux de la Talmouse, de la Patte d'Oie de Gonesse, des trois communes ainsi que de l'échangeur entre la route nationale 2 et l'autoroute A 170.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18187

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 août 1998, page 4387

Réponse publiée le : 23 novembre 1998, page 6428