



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

bruits

Question écrite n° 62164

Texte de la question

Mme Martine Aurillac attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le survol aérien de Paris et les nuisances occasionnées par les avions survolant la capitale à la verticale. L'arrêt interministériel du 20 janvier 1948 stipule que le survol de la ville de Paris n'est autorisé qu'aux aéronefs de transports à la condition qu'ils respectent une altitude minimale fixée à 2 000 mètres. Or, la direction générale de l'aviation civile devrait constater de plus en plus souvent que cette réglementation n'est pas respectée. De plus, cette altitude fixée il y a cinquante-trois ans, à une époque où le trafic aérien était moins important, apparaît aujourd'hui très basse pour la tranquillité des habitants de la capitale qui perçoivent désormais quotidiennement les bruits occasionnés par ces avions. De plus, il y a deux ans, par des indiscretions qui émanaient de pilotes de ligne et de contrôleurs aériens, les habitants des départements sud et est de Paris ont appris qu'il y avait un projet d'installation d'un nouveau couloir aérien en Ile-de-France. Or, la manifestation des riverains des aéroports auxquels se sont joints de très nombreux Parisiens, et qui a eu lieu ces jours-ci, a montré les inquiétudes et le mécontentement des habitants de l'ensemble de la région Ile-de-France. Certes, le développement du transport aérien est créateur d'activités économiques et d'emplois. Mais le Gouvernement doit faire de l'environnement, notamment des problèmes sonores et des questions de sécurité auxquels sont confrontés les riverains, un enjeu, au même titre que la question de l'emploi. Sans nier les problèmes qui se posent, il faut considérer que la lutte contre les nuisances sonores est une question majeure dans le cadre du développement du transport aérien. Ainsi, le dispositif de circulation aérienne au-dessus de l'Ile-de-France doit concilier, à la fois, un haut niveau de sécurité, la nécessité de traiter un trafic en augmentation constante et l'objectif de maîtrise des nuisances sonores. Un nouveau logiciel performant intégrant comme un paramètre majeur le souci de la maîtrise des nuisances sonores serait actuellement à l'étude. Et au printemps 2001, les commissions consultatives de l'environnement des aéroports parisiens devraient être consultées sur ce dossier. Puis, en application de la loi du 12 juillet 1999, qui a été votée à l'unanimité, l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires devrait être saisie. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les raisons des passages répétés d'avions au-dessus de Paris et du sud et de l'est de la région parisienne, alors même que la DGAC et Aéroports de Paris expliquent qu'il ne s'agit encore que d'un projet de nouveau couloir aérien. Deuxièmement, étant donné que l'ensemble des règles qui président aux vols et au survol de Paris et de la région parisienne datent de 1947 et de 1958, elle souhaiterait savoir si le Gouvernement entend les revoir et cela dans le cadre d'une harmonisation européenne. Troisièmement, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer si les Parisiens ou leurs représentants seront prochainement consultés sur les nuisances sonores occasionnées par le survol de la capitale par les avions de ligne et sur le projet de nouveau couloir aérien. Quatrièmement, enfin, étant donné que la loi créant une autorité indépendante chargée de donner son avis sur l'ensemble des projets relatifs au secteur aérien, en particulier sur la mise en place de nouveaux couloirs aériens, a été votée l'an dernier à l'unanimité, elle lui demande s'il prend l'engagement de suivre l'avis que rendra l'ACNUSA sur le projet de création d'un nouveau couloir aérien.

Texte de la réponse

Les conditions de survol de Paris intra-muros sont définies par l'arrêté du 20 janvier 1948 qui prévoit, en particulier, une interdiction des survols à une hauteur inférieure à 2 000 mètres. Le réseau complexe des trajectoires d'arrivée et de départ, qui permet d'assurer la desserte des aéroports parisiens a, bien évidemment, intégré cette interdiction de survol et n'a pas fait l'objet de modification récente. Les survols non réglementaires sont systématiquement répertoriés à partir des enregistrements radar et chacun d'entre eux fait l'objet d'une enquête. Leur analyse fait apparaître chaque mois, en moyenne, une quinzaine de survols de Paris en dessous de 2 000 mètres, notamment en bordure nord de Paris, d'avions à destination de Roissy ou en provenance du Bourget. Ces événements résultent, en général, soit des conditions météorologiques rencontrées par les équipages, soit d'une instruction donnée ponctuellement par le contrôle aérien pour garantir le niveau de sécurité. Par ailleurs, par vent d'est, le tiers sud de Paris est survolé, selon un axe est-ouest, par une cinquantaine d'avions par jour au départ de Roissy à destination de l'ouest et du sud-ouest de la France à une altitude moyenne supérieure à 3 500 mètres. Par vent d'ouest, les deux tiers ouest, et en particulier le 9^e arrondissement, sont survolés quotidiennement par une centaine d'appareils selon un axe nord-sud au départ de Roissy à destination du sud de la France, à une altitude moyenne supérieure à 3 000 mètres. L'augmentation de la gêne ressentie par les habitants du 9^e arrondissement résulte très certainement du fait que, depuis juillet 2000, les conditions de vent d'ouest, qui génèrent un nombre plus important de survols, ont été observées plus fréquemment qu'auparavant. Le projet de réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, qui vise notamment à répondre aux problèmes de saturation de l'espace aérien par la création d'un nouveau point d'entrée au sud-ouest de l'Ile-de-France, devrait permettre de diminuer les survols de Paris. A cet égard, afin de favoriser la concertation et la transparence dans ce dossier, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé de confier à l'agence européenne Eurocontrol l'étude de la problématique de la réorganisation de la circulation aérienne au regard des trois contraintes suivantes : la sécurité, l'impact environnemental et la fluidité du trafic. Un comité régional composé d'élus des huit départements de l'Ile-de-France, y compris Paris, placé sous la présidence du préfet de région, en assure le pilotage. Ce comité se fait notamment le relais des préoccupations exprimées par les associations, les élus et la population. A l'issue de ce processus de concertation élargie, et conformément aux textes réglementaires, les commissions consultatives de l'environnement des aéroports et l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) seront saisies pour avis à l'automne prochain. Enfin, des projets de consignes d'exploitation applicables de nuit ont été présentés à la dernière réunion de la commission consultative de l'environnement de Roissy le 9 juillet 2001. Ces consignes prévoient de relever sensiblement la hauteur de survol de Paris des avions au départ de Paris - Charles-de-Gaulle par vent d'ouest. Les membres de cette commission ont souhaité qu'une étude complémentaire soit menée afin de bien mesurer l'impact de cette mesure pour les communes les plus proches de l'aéroport.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Aurillac](#)

Circonscription : Paris (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62164

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 juin 2001, page 3349

Réponse publiée le : 1^{er} octobre 2001, page 5629