



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question écrite n° 69045

Texte de la question

M. Georges Sarre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les problèmes que pose la circulation aérienne dans la région parisienne. Il apparaît en effet que la croissance du trafic aérien se fait ressentir de façon plus importante depuis quelques années : les habitants de la capitale soulignent régulièrement, notamment aux élus parisiens, l'augmentation des nuisances sonores qu'ils subissent du fait de cette évolution. Celle-ci résulte non seulement de l'intense trafic aérien dans cette partie du territoire national, mais aussi apparemment de certaines procédures d'approches des pistes ou encore de décollage (donc en altitude basse). Il lui demande par conséquent quelles sont les mesures prévues actuellement pour engager une amélioration de la situation en matière de réglementation de la circulation aérienne de nature à permettre en particulier une réduction des nuisances sonores au-dessus de la zone dense de l'agglomération parisienne. Par ailleurs, il lui rappelle à ce sujet la nécessité de réaliser un troisième aéroport dans le grand bassin parisien. Il apparaît indispensable que ce nouvel équipement soit situé dans un secteur où les conséquences pour la population en terme de nuisances pourront être les plus faibles possibles. Il souhaite connaître les intentions du gouvernement sur ces questions d'une grande importance pour la capitale, tant pour ce qui concerne son développement économique que son environnement.

Texte de la réponse

Les conditions du 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. 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 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 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. 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, l'application du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne, que le ministre de l'équipement, des transports et du logement vient d'arrêter, ne modifiera pas le nombre de survols au-dessus de 2 000 mètres. En revanche, la suppression de deux itinéraires à proximité de Paris, l'un au départ de Roissy et du Bourget, l'autre à l'arrivée d'Orly, permettra de supprimer une grande partie des survols intempestifs de la capitale en dessous de cette hauteur. A proximité immédiate de Paris, ce nouveau dispositif

permettra de soulager des zones très urbanisées, telles le sud de la Seine-Saint-Denis et le nord du Val-de-Marne. Par vent d'ouest, ces régions ne seront plus concernées, la première, par les départs de Roissy vers l'est, la seconde par les arrivées d'Orly en provenance du sud-ouest. Par ailleurs, les nouveaux couloirs desservant Le Bourget, en étant dissociés de ceux de Roissy, permettront un relèvement des hauteurs de survol. Enfin, des modifications des conditions d'exploitation des vols au départ de Roissy vers le sud, la nuit, par vent d'ouest, sont en cours d'examen par la commission consultative de l'environnement afin de limiter le survol des zones très urbanisées des Hauts-de-Seine. De façon plus générale, le Gouvernement est soucieux de concilier le développement économique et l'emploi que génère le transport aérien avec le respect de l'environnement. Répondant à l'avis rendu le 26 octobre 2001 par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souhaité accompagner la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne par des mesures innovantes et contraignantes dans le domaine de la maîtrise des nuisances sonores. Il a ainsi décidé d'associer aux procédures de décollage et d'atterrissage des aéroports parisiens des « volumes de protection environnementaux » dans lesquels tous les vols devront s'inscrire, sauf pour des raisons de sécurité. Des mesures restrictives et contraignantes sur les trajectoires utilisées la nuit sont également à l'étude en vue de réduire la gêne sonore. Enfin, le 15 novembre 2001, le Gouvernement a confirmé la nécessité d'une nouvelle plate-forme internationale pour le grand bassin parisien qui sera implantée autour du secteur de Chaulnes, dans la Somme. Il entend ainsi assurer la maîtrise de la capacité des aéroports parisiens dans le respect des engagements pris dès 1997 pour limiter les nuisances sonores, tels la limitation à 250 000 du nombre de mouvements annuels à Orly et le plafonnement global de bruit à Roissy à hauteur du niveau atteint en 1997. En outre, pour l'aéroport de Roissy, le Gouvernement a décidé de rechercher, dans la plus large concertation, les moyens permettant de limiter, voire de réduire, notamment pour le fret aérien, le nombre de mouvements sur une plage nocturne à définir.

Données clés

Auteur : [M. Georges Sarre](#)

Circonscription : Paris (6^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69045

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 novembre 2001, page 6575

Réponse publiée le : 1er avril 2002, page 1793