



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

aéroports

Question orale n° 27

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances sonores engendrées par un trafic de plus en plus dense au-dessus des communes des Yvelines et les risques de voir cette situation aggravée par la récente décision du Gouvernement d'accroître les capacités de Roissy. Ces nuisances proviennent essentiellement de la nouvelle procédure d'approche par le sud de Roissy - Charles-de-Gaulle qu'empruntent régulièrement les pilotes depuis plusieurs mois. Or, en dépit des promesses reçues, notamment en ce qui concerne la limitation du trafic la nuit, la situation actuelle est intolérable et les habitants de ce département montrent de nombreux signes d'exaspération. L'ouverture de deux nouvelles pistes à Roissy suscite dès lors une inquiétude d'autant plus vive. Par ailleurs, il faut souligner que le trafic du Bourget engendre des nuisances tout aussi, voire plus graves. En effet, cet aéroport connaît une activité nocturne importante. Cette situation est particulièrement pénalisante pour l'environnement car ces vols de nuit sont effectués à une altitude relativement faible, l'axe ILS étant fixé à 2 000 pieds, par des avions bruyants. Il souhaiterait, en conséquence, que le ministre des transports impose aux autorités concernées des contraintes techniques propres à atténuer ces nuisances. Parmi les solutions possibles, il faudrait envisager de limiter le survol de cette zone aux seuls avions classés véritablement chapitre 3 de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de relever les altitudes de survol d'au moins 1 000 mètres, d'interdire l'utilisation de la route sud dès vingt et une heures et de donner la priorité absolue à la configuration ouest. A moyen terme, il faudrait également projeter de remplacer la route MOSUD par une route aérienne qui passerait au sud de Paris. Il est par ailleurs indispensable de sensibiliser les professionnels de la navigation aérienne à la protection de l'environnement afin qu'ils acquièrent une véritable culture « anti-bruit ». Il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre afin de répondre à ces légitimes préoccupations.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jacques Myard a présenté une question n° 27, ainsi rédigée :

« M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances sonores engendrées par un trafic aérien de plus en plus dense au-dessus des communes des Yvelines et sur les risques de voir cette situation aggravée par la récente décision du Gouvernement d'accroître les capacités de Roissy. Ces nuisances proviennent essentiellement de la nouvelle procédure d'approche par le sud de Roissy - Charles-de-Gaulle qu'empruntent régulièrement les pilotes depuis plusieurs mois. Or, en dépit des promesses reçues, notamment en ce qui concerne la limitation du trafic la nuit, la situation actuelle est intolérable et les habitants de ce département montrent de nombreux signes d'exaspération. L'ouverture de deux nouvelles pistes à Roissy suscite dès lors une inquiétude d'autant plus vive. Par ailleurs, il faut souligner que le trafic du Bourget engendre des nuisances tout aussi, voire plus graves. En effet, cet aéroport connaît une activité nocturne importante. Cette situation est particulièrement pénalisante pour l'environnement car ces vols de nuit sont effectués à une altitude relativement faible, l'axe ILS étant fixé à 2 000 pieds, par des avions bruyants. Il souhaiterait, en conséquence, que le ministre des transports impose aux autorités concernées des contraintes techniques propres à atténuer ces nuisances. Parmi les solutions possibles, il faudrait envisager de

limiter le survol de cette zone aux seuls avions classés véritablement au chapitre 3 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de relever les altitudes de survol d'au moins 1 000 pieds, d'interdire l'utilisation de la route sud dès vingt et une heures et de donner la priorité absolue à la configuration ouest. A moyen terme, il faudrait également projeter de remplacer la route MOSUD par une route aérienne qui passerait au sud de Paris. Il est par ailleurs indispensable de sensibiliser les professionnels de la navigation aérienne à la protection de l'environnement afin qu'ils acquièrent une véritable culture «anti-bruit». Il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre afin de répondre à ces légitimes préoccupations.»

La parole est à M. Jacques Myard, pour exposer sa question.

M. Jacques Myard. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je suis d'accord avec M. Vasseur: les élus ont effectivement le sentiment, quels que soient les gouvernements, quelle que soit leur appartenance politique, de ne pas avoir toujours beaucoup de poids face à la pensée unique d'une certaine technocratie. Je me réjouis donc de votre réaction.

Ce que je m'apprête à vous dire, je l'ai déjà dit à votre prédécesseur et le dirai encore à votre successeur car - soyons optimistes - vous en aurez bien un, un jour ! (Sourires.)

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est sûr !

M. Jacques Myard. Nous en sommes tous assurés.

Je m'exprimerai au nom des populations de l'Ouest parisien, où il y a peut-être des gens aisés, mais où il y a aussi beaucoup de petites gens qui subissent des nuisances alors que, jusqu'à un passé récent, elles étaient épargnées.

En effet, depuis deux ou trois ans, nous avons la chance - je ne sais pas si c'en est véritablement une - d'avoir au-dessus de nos têtes un trafic aérien qui devient de plus en plus dense. Qu'il provienne de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget ou qu'il s'y dirige, nous constatons que les nuisances vont augmentant. En effet, une approche «sud» a été mise en place pour Roissy-Charles-de-Gaulle. Cette approche est notamment utilisée lorsque les vents soufflent de l'est, et à des hauteurs parfois inférieures à ce qu'elles devraient être.

J'ai écrit à votre prédécesseur, je l'ai interpellé et je vous ai écrit. L'ensemble des élus s'est regroupé dans une association de facto pour agir auprès des pouvoirs publics, auprès de cet Etat dans l'Etat que sont les Aéroports de Paris.

Comprenez-nous bien: nous ne sommes pas contre le trafic aérien. Roissy-Charles-de-Gaulle est un établissement public d'intérêt national et nous convenons qu'il y ait des contraintes. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'il faille faire tout et n'importe quoi !

Nous sommes d'autant plus en colère que nous avons le sentiment - je devrais dire: la quasi-certitude - qu'il existe des solutions qui nous permettront d'améliorer grandement notre environnement tout en préservant les intérêts économiques de l'aéroport. J'ai énuméré ces solutions dans une lettre, assez longue, il est vrai, que je vous ai adressée le 28 octobre dernier.

Il nous semble que, si les aéronefs interceptent l'axe ILS plus à l'ouest et plus haut, il y aura une amélioration très nette. Si, à partir de vingt et une heures, cette route d'approche sud est interdite, ce qui est possible, nous assure-t-on, car le trafic aérien est, après vingt et une heures, beaucoup moins important, l'amélioration sera également sensible.

Nous recueillons bien évidemment les avis techniques des hommes de l'art, car il ne s'agit pas de faire tout et n'importe quoi. Il nous apparaît ainsi possible de développer une route qui passerait beaucoup plus au sud de Paris, donc beaucoup plus haut, et qui ne gênerait en aucune façon les populations riveraines. Une approche face à l'ouest pourrait présenter un intérêt similaire.

Jusqu'à présent, et à juste titre, la culture professionnelle des contrôleurs aériens a privilégié la sécurité. C'est bien sûr vital: pour tout le monde, nous sommes tous, à un moment ou à un autre, des usagers des aéroports et du trafic aérien.

Il est évident que si, sur les écrans radars des contrôleurs aériens, sont identifiées les zones sur lesquelles la population est nombreuse et les routes que doivent prendre obligatoirement les aéronefs pour éviter les nuisances, nous arriverons à réconcilier un peu les riverains - au sens très large - des aéroports avec le trafic aérien, qui est une donnée économique essentielle pour nos nations et pour lequel nous comprenons que des priorités nationales soient définies.

De grâce, monsieur le ministre, faites bouger les choses ! Faites pression sur la technocratie, dont la préoccupation unidimensionnelle est la sécurité ! Faites entrer dans la culture des contrôleurs aériens et des

compagnies aériennes la nécessité absolue de respecter l'environnement !

Je vous remercie d'avance de votre réponse.

Mme Nicole Bricq. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez abordé la question de la procédure du guidage radar par le sud, appelée MOSUD, et vous avez proposé certaines mesures techniques visant à réduire les nuisances sonores.

Comme vous l'avez rappelé, l'espace situé entre Paris et l'aéroport de Roissy est utilisé pour une partie du trafic à destination de Roissy, en configuration dite «face à l'est», ainsi que pour les atterrissages au Bourget. Dans ce dernier cas, le trafic évolue à des altitudes plus basses que celles qui sont utilisées pour les arrivées à Roissy. Seuls les avions les moins bruyants, classés au chapitre 3 de l'OACI, ont le droit d'utiliser la procédure MOSUD. Son interdiction après vingt-deux heures trente pour les avions à destination de Roissy est aujourd'hui globalement respectée. Ainsi, depuis le début de l'année, seuls vingt-trois avions, essentiellement à destination du Bourget, ont utilisé cette procédure.

Comme je l'ai annoncé le 23 septembre, les limitations de l'utilisation de l'aérodrome du Bourget seront renforcées, en particulier la nuit. Les avions à réaction ou à hélices les plus bruyants selon les normes de l'OACI seront interdits au Bourget de vingt-trois heures trente à six heures. Les avions bruyants, même munis d'atténuateur de bruit, se verront systématiquement imposer des procédures particulières de décollage et de trajectoire afin de minimiser les nuisances. A la fin de l'an 2000, ils seront interdits de vol à Roissy de vingt-trois heures à six heures.

Vous avez posé le problème des comportements, ce qui est à mes yeux tout à fait pertinent.

Les nuisances sonores dépendent aussi de la conduite du vol. D'ailleurs, dans certains endroits, à Nice par exemple, des mesures ont été prises et elles se sont traduites par des avancées significatives.

C'est pourquoi un contrat de qualité de l'environnement sonore, associant notamment les pilotes, les contrôleurs, les Aéroports de Paris et les compagnies aériennes, fait actuellement l'objet de discussions afin d'intégrer la préoccupation de l'environnement dans les opérations aériennes. Ce contrat, après une large concertation avec les élus, les collectivités locales et les associations, devra aboutir au plus tard dans le courant de l'été 1998.

Le relèvement de l'altitude de la procédure MOSUD, qui pourrait être de mille pieds, est une mesure complexe. Elle peut avoir des répercussions importantes sur l'organisation de la circulation aérienne sur l'ensemble de la région parisienne. J'ai cependant demandé que des expérimentations soient lancées en 1998 pour déterminer la faisabilité technique et réglementaire d'une telle mesure.

Interdire la procédure MOSUD dès vingt et une heures alors que la plate-forme reste encore active imposerait des contraintes très fortes à l'exploitation des compagnies aériennes en général, d'Air France en particulier.

La proposition visant à rechercher une nouvelle route située au sud de Paris me semble toutefois devoir être prise en considération. J'ai donc demandé à mes services de l'étudier. Le souci d'assurer la maîtrise des nuisances sonores doit accompagner le développement des capacités de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle. Tout un ensemble de dispositions allant dans ce sens est en cours de préparation, et certaines d'entre elles seront mises en oeuvre incessamment. Un suivi des mesures prises sera prochainement établi à l'occasion d'une table ronde que je compte réunir courant janvier et à laquelle vous serez bien sûr invité à participer.

M. Jacques Myard. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage ! (Sourires.)

Nous avons un problème difficile à régler et nous devons pousser ensemble à sa solution.

Je prends note que vous reprenez certaines de vos suggestions, et cela va dans le bon sens.

Le couvre-feu sera à vingt-trois heures trente. J'aurais, pour ma part, préféré vingt-trois heures. Mais si vous aviez dit vingt-trois heures, je vous aurais certainement proposé vingt-deux heures !

Il faut, tant au Bourget qu'à Roissy, imposer pour les avions bruyants des normes et des interdictions fortes. Je compte sur vous pour les faire appliquer...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Elles le seront !

M. Jacques Myard. ... car il ne suffit pas de les édicter: encore faut-il les appliquer et prévoir des pénalités. Dans les aéroports étrangers, je peux vous dire que la police de l'air est, à l'égard des compagnies aériennes, effective.

En ce qui concerne les avions les plus bruyants, ceux du chapitre 3, ceux de l'Aéropostale sont malheureusement visés.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas tous !

M. Jacques Myard. Certes, mais un certain nombre le sont. Je prends donc la liberté de vous demander d'insister pour que ces avions sortent de la flotte de l'Aéropostale le plus vite possible, de manière à ce que tout rentre dans l'ordre.

J'ai également relevé que vous nous associeriez à la concertation. Dans les Yvelines, nous avions le sentiment, tout en comprenant les problèmes du Val-d'Oise, que nous étions un peu loin et qu'en définitive on n'avait pas besoin de nous consulter. Or nous ne devons pas nous rejeter les nuisances les uns sur les autres.

Je vous redis à quel point nous sommes disposés à participer à une concertation avec le Gouvernement pour faire avancer les choses car, à l'évidence, il y va de l'intérêt public.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, j'ai proposé des pénalités très fortes: pour les pilotes, on va passer de 250 francs à 10 000 francs...

M. Jacques Myard. C'est sérieux !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... et, pour les compagnies qui ne respecteront pas les mesures, de zéro à 50 000 francs. On se situe donc dans un registre très haut.

Je me bats à l'échelle européenne pour que, dans les autres aéroports d'Europe, on adopte la même démarche. D'autre part, la décision a été prise de créer une autorité indépendante chargée d'informer et de procéder aux vérifications. Elle le sera par la loi et disposera donc de moyens de suivi sérieux.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Myard](#)

Circonscription : Yvelines (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 27

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 novembre 1997, page 6001

Réponse publiée le : 26 novembre 1997, page 6221

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 18 novembre 1997