



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 3654

Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les pollutions et nuisances sonores croissantes subies par les habitants de la vallée de la Seine (cantons de Triel, d'Andrésey et de Conflans), du fait du développement de l'aéroport de Roissy et de la mise en oeuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne depuis le mois de mars dernier. Ces nuisances se traduisent par une augmentation importante du nombre de survols à des altitudes de plus en plus basses. Cette tendance, déjà constatée avant les vacances d'été, s'est nettement dégradée depuis les mois d'été et devient, certains jours, insupportable. Il n'est en effet pas rare de pouvoir identifier, depuis le sol, les avions en survol. Il lui rappelle que la décision du précédent gouvernement a fait l'objet d'un avis négatif de la commission consultative de l'environnement de Paris Charles-de-Gaulle et que l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires a refusé d'émettre un avis favorable en octobre 2001. Par ailleurs, malgré les promesses et les obligations en matière de consultation, l'avis des populations nouvellement touchées par les survols n'a pas été pris en considération. Il lui demande de lui communiquer les dispositions précises concernant le survol des communes concernées et les obligations en matière de nuisances sonores et de respect des altitudes. En réponse à une précédente question, l'ancien gouvernement avait estimé en 1999 que les communes en question n'entraient pas dans les limites du plan de gêne sonore et ne peuvent donc bénéficier du dispositif d'aide aux riverains. Compte tenu des nouvelles dispositions, il lui demande si cette situation a été reconsidérée et souhaite connaître les moyens concrets dont peuvent disposer les maires pour veiller au respect des dispositions réglementaires en matière de survol de leurs communes (altitude, bruit, pollution par dégazage).

Texte de la réponse

Les analyses de trajectographie par radars montrent que la mise en oeuvre du dispositif de circulation aérienne le 21 mars dernier n'a pas modifié les altitudes moyennes de survol des avions dans le secteur de Triel, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, soit environ 1 600 mètres par vent d'est et 3 400 mètres par vent d'ouest. Toutefois, les survols des deux premières communes citées correspondant aux arrivées à Paris-Charles-de-Gaulle par vent d'est se répartissent désormais entre un flux venant du nord-ouest et un flux venant du sud-ouest, alors qu'ils étaient précédemment concentrés sur le flux du nord-ouest. Le Gouvernement a souhaité inscrire la nécessaire maîtrise des nuisances sonores à proximité des aéroports dans un dispositif contraignant de nature réglementaire. Dans le souci d'améliorer la qualité de l'environnement des populations riveraines des aéroports, dont en particulier Paris - Charles-de-Gaulle, et faisant suite à de nombreuses consultations menées courant mai et juin 2002 avec des associations et des élus directement concernés par le développement du trafic, un certain nombre de mesures d'accompagnement du nouveau dispositif de circulation aérienne ont été arrêtées. Les principales d'entre elles portent sur la nuit, et visent à engager une décroissance des mouvements d'avions entre minuit et cinq heures ainsi qu'à optimiser l'utilisation des différentes pistes et des procédures de navigation aérienne. D'autre part, le processus d'évolution des flottes, auquel la France participe activement au niveau international, sera poursuivi dans le sens de l'élimination progressive des avions

les plus bruyants. Dans les années passées, cette évolution a entraîné une forte réduction de l'indice global de bruit de cet aéroport, de l'ordre de 30 % entre 1997 et 2002, malgré l'augmentation du nombre de mouvements. L'indice global de bruit de nuit a lui-même diminué de 10 % en deux ans. Par ailleurs, les services de l'aviation civile travaillent avec ceux d'Aéroports de Paris à des améliorations des procédures de circulation aérienne et des procédures de pilotage permettant de réduire, notamment en période nocturne, l'impact sonore du trafic aérien dans le voisinage de la plate-forme. Enfin, la mise en exploitation simultanée des deux pistes formant le doublet nord de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, attendue en 2004, contribuera à réduire le nombre des survols des communes situées entre ces deux pistes, telles Andrésy et Triel-sur-Seine. En application du décret du 26 avril 2002, le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle sera révisé d'ici un an et les territoires ouvrant droit à une aide financière des riverains pour l'insonorisation de leur logement seront très significativement élargis. De plus, il est proposé d'améliorer le système d'aide en y intégrant les éléments de confort climatique que peut nécessiter dans certains cas la mise en place d'une insonorisation. Au demeurant, il est avéré que les communes de Triel, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine resteront situées très au-delà des territoires qui seront définis par ce nouveau plan.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3654

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 septembre 2002, page 3313

Réponse publiée le : 28 avril 2003, page 3340