



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

bruits

Question écrite n° 51433

Texte de la question

Mme Martine Aurillac appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le survol aérien de Paris et les nuisances qu'il occasionne pour les Parisiens. En effet, un arrêté interministériel du 20 janvier 1948 dispose que le survol de la ville de Paris n'est autorisé qu'aux aéronefs de transport, 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 acceptée. Cette altitude, fixée il y a cinquante-trois ans, à une époque où le trafic aérien était peu important, apparaît aujourd'hui insuffisante pour la tranquillité des habitants de la capitale, qui perçoivent désormais quotidiennement les bruits occasionnés par des avions. De plus, il semblerait qu'un certain nombre de pilotes de ligne aient pris l'habitude de survoler la capitale, notamment au-dessus de monuments symboliques tels que la tour Eiffel, et cela même en deçà des 2 000 mètres. Cette multiplication des « tours de Paris » entraîne une gêne supplémentaire pour les habitants de la capitale. Le Gouvernement a choisi de faire de l'environnement, notamment des problèmes sonores et des questions de sécurité auxquels sont confrontés les riverains, une priorité. Aussi faut-il considérer que la lutte contre les nuisances sonores est une question majeure dans le cadre du développement du transport aérien. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les raisons des passages répétés d'avions au-dessus de Paris et les sanctions qui sont prises à l'encontre des vols effectués au-dessous de 2 000 mètres ainsi que les mesures concrètes qu'il envisage de prendre pour assurer la tranquillité des Parisiens et des Franciliens.

Texte de la réponse

Le survol de la ville de Paris est réglementé par un arrêté en date du 20 janvier 1948 qui stipule que : « Le survol de la zone comprise dans les limites des anciennes fortifications de la ville de Paris est interdit à tous les aéronefs, à l'exception des aéronefs de transport public effectuant un service régulier et des avions militaires assurant un service de transport, sous réserve que soient respectées les conditions d'altitude minima fixées par mesure de sécurité à 2 000 mètres. ». Très peu de capitales et d'agglomérations importantes bénéficient aujourd'hui d'une réglementation aussi contraignante en matière de survols. Dans la pratique, la grande majorité des survols de la ville de Paris s'effectue à des altitudes bien supérieures à 2 000 mètres. Ainsi, par vent d'ouest, condition météorologique correspondant à la plupart des survols de Paris, 120 à 150 avions par jour survolent la capitale, en provenance de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, selon un axe ouest-est pour la plupart d'entre eux et nord-sud pour les autres, à une hauteur moyenne de l'ordre de 3 000 à 3 500 mètres. Les survols en dessous de l'altitude minimale de 2 000 mètres, qui sont systématiquement répertoriés à partir des enregistrements radar, font l'objet d'une enquête. Ils 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. Leur nombre est en diminution depuis quelques années : 110 en 2003 contre 164 en 2002, soit un tous les trois jours. Ce chiffre est à rapporter aux 750 000 vols annuels desservant les trois aéroports parisiens. De façon plus globale, sur le plan de la maîtrise des nuisances sonores, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer avait annoncé, dès 2002,

un ensemble d'orientations visant à promouvoir un développement des aéroports franciliens, respectueux de l'environnement. Ces orientations, arrêtées au terme d'une concertation préalable avec les élus, les associations et les professionnels directement concernés, ont toutes été traduites dans les faits par des mesures opérationnelles, au moyen de textes réglementaires qui ont recueilli des avis favorables des commissions consultatives de l'environnement et de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). La priorité a été donnée à la réduction des nuisances sonores la nuit, dont la ville de Paris devrait également bénéficier : ainsi, entre minuit et 5 heures, la suppression de vols d'Air France et de La Poste a d'ores et déjà réduit le trafic de cette tranche horaire de 15 % et, pour l'avenir, le nombre des créneaux dans cette tranche a été plafonné à 22 500 par an ; de surcroît, le retrait des avions les plus bruyants du « chapitre 3 », engagé par arrêté du 8 septembre 2003, sera achevé en cinq ans.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Aurillac](#)

Circonscription : Paris (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51433

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 novembre 2004, page 9128

Réponse publiée le : 15 février 2005, page 1697