



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 8242

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle, une nouvelle fois, l'attention du M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les nuisances sonores subies par les habitants des communes de sa circonscription depuis la mise en oeuvre en mars dernier du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne. Il s'avère, en effet, en ce qui concerne, d'une part, les atterrissages face à l'est, que les avions passant par la balise de Melun amorcent leur descente trop tôt. Ces avions, censés voler à 2 000 mètres d'altitude, se trouvent en réalité à seulement 1 300 mètres dès Melun pour des raisons de simplification du travail d'aiguillage qui n'apparaissent pas prioritaires, compte tenu de la gêne occasionnée aux riverains. Par ailleurs, la réunion du Comité permanent de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris Orly, du 7 novembre dernier, visant à présenter le rapport du groupe de travail sur les décollages face à l'est, a démontré, d'autre part, de manière indiscutable, que les procédures destinées à protéger la population des nuisances, mises en place le 21 mars 2002, n'étaient respectées qu'à hauteur de 80 % et que les 20 % irrespectueux des règles étaient pour l'essentiel les avions gros porteurs dit du chapitre 2, c'est-à-dire les plus anciens, donc les plus polluants et les plus bruyants. Un arrêté du 17 décembre 1997 interdisant, d'ores et déjà, la nuit les avions du chapitre 2 sur le site de Roissy-Charles-de-Gaulle, il lui demande s'il ne serait pas envisageable d'étendre cette interdiction pour tous les vols diurnes et pour l'aéroport d'Orly. Il souhaite connaître également les perspectives sérieuses et réalistes qui sont envisagées dans le sens du retrait de l'exploitation des avions produisant les nuisances sonores les plus importantes tant au niveau national qu'europpéen.

Texte de la réponse

Le 21 mars 2002, le point d'entrée des trajectoires d'arrivée à Orly en provenance du sud-est a été décalé de quelques kilomètres vers le sud-est du fait de la préconisation d'Eurocontrol de positionner plus au sud la trajectoire d'arrivée par vent d'ouest, en provenance du sud-ouest. Par vent d'est, les conditions de survol n'ont pas été modifiées en aval de la balise de Melun. Sollicités par les associations et les élus, les services d'Aéroports de Paris ont mené une étude technique des conditions de survol correspondant à cette procédure. Cette étude confirme que les altitudes des avions n'ont pas varié depuis mars 2002. Elle a également démontré que, sans modifier la procédure de navigation aérienne, il était possible, sur le plan opérationnel, d'optimiser le profil de descente depuis le point d'entrée de la trajectoire d'arrivée en provenance du sud-est et de retarder la descente finale vers l'altitude de 900 mètres (soit 3 000 pieds) d'interception de l'axe de la piste. Une consigne d'exploitation a été établie en ce sens par Aéroports de Paris le 26 décembre 2002. Par ailleurs, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer rappelle que les appareils de type chapitre 2 sont désormais interdits sur tous les aérodromes européens depuis le 1er avril 2002. Le nombre de dérogations à cette interdiction, prévues par une directive européenne, est en diminution constante.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8242

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 9 décembre 2002, page 4744

Réponse publiée le : 7 juillet 2003, page 5397