



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 26215

Texte de la question

M. Claude Bodin attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les nuisances aériennes générées par l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Lors de la signature, le 26 mars 1998, de la charte de qualité de l'environnement sonore associant l'État, Aéroports de Paris, les compagnies aériennes, les élus locaux et les associations de riverains, des engagements formels ont été pris, notamment pour que l'augmentation du trafic ne se traduise pas par une augmentation des nuisances pour les riverains. Parmi les engagements pris, figurait une plus grande transparence quant aux données relatives aux vols de nuit. Or, à ce jour, ADP ne communique aucun résultat portant sur le trafic de nuit à Roissy. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les chiffres officiels annuels de ce trafic nocturne qui semble se situer au premier rang en Europe. Par ailleurs, de nombreux habitants de sa circonscription, notamment d'Ermont et Eaubonne, se plaignent régulièrement du survol à basse altitude d'avions d'affaires, très bruyants, manifestement au décollage du Bourget, passant sous les couloirs aériens de Roissy CDG direction sud-est vers nord-ouest. Ces vols sont ressentis par les plaignants comme une agression délibérée, un mépris absolu des populations qui subissent déjà d'énormes nuisances dues au trafic de l'aéroport de Roissy. L'idée que la DGAC puisse choisir de profiter d'une accalmie dans les décollages de Roissy pour faire passer des avions venant du Bourget est inadmissible. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il envisage de prendre pour faire cesser de tels agissements.

Texte de la réponse

Pour assurer un développement durable de l'aéroport de Roissy, la réduction des nuisances sonores nocturnes, et plus particulièrement entre minuit et 5 heures, est un objectif prioritaire du Gouvernement. Durant cette période, le volume d'activité est fortement contingenté puisque le nombre de créneaux horaires attribuables est plafonné, depuis fin 2003, à 22 500 par an. De plus, les créneaux non utilisés ne sont pas réattribués. Cela s'est traduit par une baisse effective du trafic entre minuit et 5 heures, qui est ainsi passé de plus de 26 000 vols en 2001 à 20 369 vols en 2007. En outre, ces vols sont effectués par des avions plus modernes et donc moins bruyants. En effet, le retrait complet d'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3, engagé par l'arrêté du 8 septembre 2003, sera achevé en octobre 2008. Ce retrait est déjà total depuis le 1er janvier 2005 sur la période nocturne comprise entre 23 heures et 6 heures 15. Ces restrictions d'exploitation, combinées avec un renforcement des sanctions financières en cas d'infractions, contribuent à contenir sur cette plate-forme le volume global de bruit pondéré en deçà du niveau moyen de 1999, 2000 et 2001, ce qui correspond à un engagement ferme du Gouvernement, formalisé dans un arrêté ministériel du 28 janvier 2003. Concernant l'organisation de l'espace aérien en région parisienne, le dispositif de circulation aérienne mis en service en 2002 permet l'exploitation simultanée des aéroports franciliens. Pour ce faire, des procédures particulières ont été élaborées afin d'assurer la sécurité des vols et les espacements réglementaires en application de normes internationales. Compte tenu de la position respective des deux aéroports de Roissy et du Bourget, les procédures prévoient que les avions au départ du Bourget, par vent d'ouest, passent sous le flux des départs de Roissy, dans un but de sécurité mais aussi pour permettre à ces derniers (dix fois plus nombreux que ceux du Bourget) de prendre de l'altitude le plus vite possible et de réduire ainsi les nuisances. En l'absence de

simultanéité des départs, les services de contrôle de la navigation aérienne facilitent cependant les montées continues qui évitent les vols en palier aux altitudes les plus basses. Enfin, une restriction forte est applicable aux avions à turboréacteurs utilisant l'aéroport du Bourget, dans la mesure où tout décollage leur est interdit entre 22 heures 15 et 6 heures, dans le but de garantir le repos nocturne des riverains. Plus généralement, l'élaboration d'une nouvelle charte de développement durable de l'aéroport de Roissy, confiée à Jacques Dermagne, président du Conseil économique et social, sera l'occasion d'actualiser les engagements pris et de formuler de nouvelles propositions.

Données clés

Auteur : [M. Claude Bodin](#)

Circonscription : Val-d'Oise (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26215

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er juillet 2008, page 5599

Réponse publiée le : 23 septembre 2008, page 8255