



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 77728

Texte de la question

M. Patrick Beaudouin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les nuisances aériennes. Les articles 10 et 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoient respectivement que « l'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport » et « de faire baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions ». Dans le cadre des travaux pour l'établissement de la charte du développement durable de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, demandée par le Président de la République en juin 2007, la Direction générale de l'aviation civile a proposé un certain nombre de mesures concrètes d'amélioration de la gestion du trafic avec notamment : le relèvement des attitudes de survol sur l'ensemble de la région Île-de-France ; la mise en place progressive de la descente continue (sans palier horizontal) ; le décollage en seuil des pistes afin d'avoir des avions plus hauts au moment d'aborder les zones habitées ; l'obligation de privilégier les périodes de décollage face à l'ouest, la modification des règles d'utilisation des deux groupes de pistes (doublets) nord et sud. La nouvelle charte de développement devra ainsi permettre une réduction significative, durable et contrôlée des nuisances, en priorité la nuit, sans simplement transférer des nuisances d'une population sur une autre. Il lui demande, d'une part, de lui exposer la politique du Gouvernement en matière de réduction des nuisances sonores de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, et, d'autre part, de lui exposer les projets du Gouvernement en matière de développement de terminaux de fret aérien alternatifs à Roissy, qui concentre déjà 90 % du fret aérien en France et est responsable de la majorité des nuisances.

Texte de la réponse

La prise en compte des nuisances sonores de l'aéroport, dans le cadre d'un projet de développement durable du territoire du Grand Roissy, constitue une priorité pour le Gouvernement et s'intègre à la démarche confiée à M. Jacques Dermagne, président du Conseil économique, social et environnemental. Cette démarche environnementale s'inscrit dans le cadre de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement qui précise : « Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'État assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes. En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de faire baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone dans un objectif de moindre impact environnemental en réduisant les distances parcourues par les avions et en réduisant les temps d'attente et de roulage. » La mise en oeuvre des propositions du rapport Dermagne, débutée en septembre 2009, est pilotée par le préfet de la région Île-de-France dans le cadre d'un groupe d'orientations et de réflexions stratégiques associant élus, associations et professionnels. Le groupe a acté pour la partie réduction des nuisances sonores, des voies significatives d'améliorations : les descentes continues, les

relèvements des paliers d'interception de FILS (instrument d'aide à l'atterrissage), les décollages en bout de piste et la configuration préférentielle face à l'ouest la nuit. À ces mesures s'ajoutent un rééquilibrage dans la répartition du trafic entre les doublets nord et sud et une étude de réseau de trajectoire au décollage face à l'ouest afin d'éviter le survol des territoires les plus urbanisés. Ces mesures feront l'objet d'une évaluation. Le développement du fret aérien ne peut se faire pour des raisons économiques et logistiques que sur des plates-formes intermodales viables à l'échelle mondiale. En effet, l'activité de fret demande un transport des marchandises de nuit, ces marchandises étant ensuite redéployées dans les soutes d'avions de passagers pour être desservies localement. Beaucoup de ces destinations ne pourraient d'ailleurs pas être desservies avec des avions exclusivement cargo. Enfin, le projet ferroviaire CAREX (Cargo rail express) prévoit la création d'un terminal ferroviaire fret interconnecté au réseau ferroviaire à grande vitesse au sein de la plate-forme aéroportuaire de Roissy, afin de développer un service européen de fret ferroviaire à très grande vitesse. L'objectif principal est de mettre en réseau les aéroports du nord-ouest européen (Roissy, Schipol, Lyon, Liège et Cologne) et de constituer une alternative à l'avion particulièrement intéressante du point de vue environnemental. Ce projet devra pallier la raréfaction des créneaux aériens nocturnes et diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Beaudouin](#)

Circonscription : Val-de-Marne (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 77728

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 mai 2010, page 4861

Réponse publiée le : 28 décembre 2010, page 13987