



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question orale n° 10

Texte de la question

M. Axel Poniatowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'augmentation continue des nuisances aériennes dans le Val-d'Oise. Les habitants des communes de sa circonscription se plaignent de l'augmentation du nombre de mouvements aériens dans la configuration d'approche « face à l'est », et des virages très sonores que les aéronefs effectuent au dessus de l'A 15, à proximité de Cergy. Un document fourni par la direction générale de l'aviation civile confirme que le nombre de passages au-dessus de ces communes par vent d'est est en constante augmentation. Malgré les mesures antibruits prises ces dernières années, les nuisances progressent et les prévisions de trafic pour les années à venir ne sont pas faites pour les rassurer. En effet, si l'on en croit la DGAC, il faut s'attendre à un doublement des mouvements d'ici à vingt ans. Les agrandissements colossaux réalisés par Aéroports de Paris attestent d'ailleurs de la fiabilité de ces prévisions. Cette augmentation perpétuelle du trafic a déjà appelé entre 1999 et 2004 une extension du plan de gêne sonore. Ainsi, le nombre de communes couvertes est passé de 40 à 60, la superficie de 14 233 à 22 661 hectares, le nombre de logements de 15 900 à 63 000 et plus de 174 000 personnes supplémentaires sont atteintes dont 90 % dans le Val-d'Oise. On le voit bien, l'augmentation du trafic est bien synonyme d'augmentation du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et à des nuisances fortes. Celles-ci sont loin d'être négligeables comme certains organismes tentent de le faire croire et s'il y avait un chiffre à souligner ce serait celui-là : 60 % des survols nocturnes dans le Val-d'Oise dépassent les valeurs préconisées par l'OMS (valeurs seuils de bruit préconisées par l'OMS). Face à cette situation, l'hypothèse de création d'un troisième aéroport qui aurait constitué une alternative intéressante à la croissance sans fin de Roissy - Charles-de-Gaulle a été malheureusement abandonnée. Les aéroports régionaux ont un rôle essentiel à jouer pour un meilleur rééquilibrage du trafic aérien sur le territoire français : ils doivent être développés dans le respect des contraintes environnementales : le redéploiement du trafic entre Paris et les aéroports de province paraît inévitable. Par ailleurs, il est urgent de généraliser la procédure dite de « descente continue » qui est actuellement à l'étude. Elle est très complexe à mettre en oeuvre mais elle procurera de réels avantages en termes de bruit et de consommation de carburant. Aussi il lui serait reconnaissant de bien vouloir lui indiquer un calendrier précis de mise en oeuvre de cette procédure dans la configuration d'atterrissage face à l'est. Par ailleurs, il ne lui semble pas possible de faire l'économie de solutions complémentaires telles que le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale qui pourrait apporter un meilleur confort sonore aux habitants. Il lui demande quelles solutions techniques il compte promouvoir pour garantir la qualité de vie des habitants de sa circonscription et comment il compte gérer l'augmentation inéluctable du trafic aérien de manière à le rendre compatible avec une qualité de vie à laquelle chacun aspire légitimement.

Texte de la réponse

NUISANCES AÉRIENNES DANS LE VAL-D'OISE

M. le président. La parole est à M. Axel Poniatowski, pour exposer sa question, n° 10, relative aux nuisances aériennes dans le Val-d'Oise.

M. Axel Poniatowski. Ma question porte sur l'augmentation continue des nuisances aériennes dans mon

département du Val-d'Oise.

Les habitants de ce département se plaignent de plus en plus et à juste titre de l'augmentation du nombre de mouvements aériens dans la configuration d'approche " face à l'est " que les avions effectuent au-dessus de la vallée de l'Oise. Un document fourni par la Direction générale de l'aviation civile confirme que le nombre de passages par vent d'est est en très forte augmentation.

Malgré les mesures antibruit prises ces dernières années, les nuisances progressent et les prévisions de trafic aérien nous inquiètent beaucoup. En effet, d'après la DGAC, il faut s'attendre à un doublement des mouvements d'ici à vingt ans. Les agrandissements colossaux réalisés par Aéroports de Paris à Roissy attestent d'ailleurs de la fiabilité de ces prévisions.

Cette augmentation continue du trafic a déjà appelé, entre 1999 et 2004, une extension du plan de gêne sonore. Ainsi, le nombre de communes couvertes par ce plan est passé de 40 à 60, la superficie de 14 000 à 23 000 hectares, le nombre de logements de 16 000 à 63 000 et plus de 180 000 personnes sont atteintes. On le voit, l'augmentation du trafic est bien synonyme d'augmentation du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et, j'insiste, à des nuisances extrêmement fortes.

Face à cette situation, l'hypothèse de création d'un troisième aéroport, qui aurait, bien sûr, constitué la meilleure alternative à la croissance sans fin de Roissy, a malheureusement été abandonnée - pour l'instant, je l'espère. Par ailleurs, il est urgent de généraliser la procédure dite de " descente continue " - par opposition à la procédure par paliers - qui est actuellement à l'étude. Elle procurera, j'en suis sûr, de réels avantages en termes de bruit et de consommation de carburant.

Aussi, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer un calendrier précis de mise en oeuvre de cette procédure.

Par ailleurs, nous ne pouvons faire l'économie de solutions complémentaires telles que le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale.

Plus généralement, comment le Gouvernement compte-t-il gérer l'augmentation inéluctable du trafic aérien dans le département du Val-d'Oise ?

M. Jacques Remiller. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Michel Barnier, *ministre de l'agriculture et de la pêche*. Monsieur Poniatowski, M. le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau, se trouvant actuellement au Conseil des ministres européens des transports, m'a demandé de vous dire ce qu'il aurait lui-même souhaité vous répondre. Je suis heureux de répondre en son nom, d'autant que, ayant été moi-même en charge des questions d'environnement, je me souviens précisément de cette problématique sur laquelle vous appelez l'attention du Gouvernement : le temps où j'ai eu à traiter ces questions de nuisances sonores, et notamment de la mise en oeuvre de la loi sur le bruit, n'est pas si loin.

Dominique Bussereau tient à vous dire que la défense de la qualité de vie autour des aéroports est au coeur des préoccupations de ce nouveau et grand ministère du développement durable, sous l'impulsion de Jean-Louis Borloo, et qu'il traite ces questions avec le concours de la secrétaire d'État chargée de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet.

Vous savez toute l'importance d'un grand aéroport international comme Roissy en termes d'emplois et de retombées économiques pour la région Île-de-France et le pays. Mais, bien entendu, ce développement a besoin d'être encadré et doit se faire dans le respect des populations survolées. En prenant ses fonctions il y a quelques mois, le secrétaire d'État a pu mesurer l'effet positif engrangé en quelques années par les mesures décidées en 2002, en particulier le coup d'arrêt marqué à la croissance du trafic de nuit. Il a pu mesurer aussi la prise de conscience chez les professionnels du transport aérien, et les efforts importants réalisés en matière d'information et de transparence auxquelles les riverains ont droit. Les résultats sont là, certes, mais il faut déjà préparer la suite si l'on veut garantir l'activité durable de l'aéroport.

Il existe de nombreuses solutions concrètes pour cela, qu'il s'agisse d'adapter les trajectoires d'approches des avions, d'utiliser autrement les pistes la nuit, de lancer des TGV fret pour remplacer les vols cargo, ou encore de mobiliser la taxe sur les nuisances sonores en faveur des quartiers les plus exposés. Comme vous le rappelez également, le développement des aéroports régionaux dans le respect de l'environnement et les incitations au rééquilibrage des trafics doivent faire l'objet d'une véritable réflexion.

Dans ce cadre, le Président de la République a demandé, fin juin, que soit lancée la négociation d'une charte pour le développement durable de l'aéroport de Roissy, avec la perspective de la signer d'ici à un an, sur la base

d'engagements précis. Cette charte doit constituer un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés et, en même temps, de réelles perspectives de développement pour Roissy et sa région, qui doit conserver sa position de plate-forme majeure face à ses grands concurrents européens.

Le Président de la République a en effet souhaité que l'on concentre la réflexion sur ce sujet du développement durable de Roissy et qu'on explore les améliorations possibles, avant de songer au troisième aéroport que vous évoquez. Il faut bien sûr garder cette alternative à l'esprit et préserver tous les choix possibles pour l'avenir, mais il y a des progrès immédiats à faire sur Roissy, qui doivent bénéficier à tous sans exception.

M. Bussereau a confié au président du Conseil économique et social, M. Dermagne, le soin de mener à bien ce grand chantier.

Par ailleurs, je vous confirme l'intention de conduire deux expérimentations de descente continue d'ici à cet hiver sur les aéroports d'Orly et de Roissy, à certaines périodes puisque ces procédures ne sont possibles que par faible trafic - typiquement la nuit, à Roissy. Elles seront conduites avec une ou plusieurs compagnies aériennes volontaires dont les pilotes devront avoir été formés.

Enfin, en ce qui concerne le relèvement des trajectoires aériennes, je peux vous assurer combien les services de la navigation aérienne sont mobilisés pour relever les hauteurs de survol là où c'est possible.

L'actuel dispositif de circulation aérienne en région parisienne date de mars 2002. Il est complexe et tient compte de multiples contraintes de sécurité, telles que l'espacement entre avions ou encore la séparation des flux d'arrivées et de départs. Il mérite d'être toujours amélioré, mais, quelles que soient les possibilités, je veux souligner, au nom du secrétaire d'État, que cela nécessite des études techniques et des temps de formation des contrôleurs aériens, ainsi qu'une concertation approfondie avec les riverains concernés. Pour autant, il a été demandé à la Direction générale de l'aviation civile de ne ménager aucun effort pour faire aboutir ces améliorations.

M. le président. La parole est à M. Axel Poniatowski.

M. Axel Poniatowski. Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Vous dites que la procédure de descente en continu ne peut s'effectuer que dans certaines tranches horaires par faible trafic. Nous souhaitons qu'elle le soit sur la tranche de cinq heures à sept heures du matin, où les nuisances sont absolument insupportables.

Par ailleurs, les avions qui " se perdent " sont un phénomène qui se produit régulièrement ; la DGAC nous le confirme. Il n'est pas rare, en effet, de voir des avions voler à des altitudes anormalement basses : on a réellement l'impression qu'ils rasant les toits ! La DGAC nous dit que, dans ces cas-là, elle applique des pénalités. Mais est-ce réellement le cas ?

Données clés

Auteur : [M. Axel Poniatowski](#)

Circonscription : Val-d'Oise (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 10

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 octobre 2007, page 5861

Réponse publiée le : 3 octobre 2007, page 2466

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 2 octobre 2007