



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 10301

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les nuisances engendrées par la modification de couloirs aériens et le relèvement des altitudes d'arrivées des avions à destination des aéroports de Roissy et d'Orly. Il a en effet noté sa réponse donnée à la question de son collègue Jacques Krabal, lors des questions au Gouvernement du 6 novembre 2012, sur cette problématique majeure qui concerne notamment l'est de l'Île-de-France, ainsi qu'il a pu le souligner, mais également du sud francilien. En effet, il rappelle que ce projet avait été et est toujours largement combattu par les élus locaux, départementaux, régionaux et nationaux de l'Essonne et des Yvelines au regard de ses conséquences. Ce qui avait alors été dénoncé dès 2009, tel que le fait que les populations alors survolées allaient continuer à subir des nuisances aériennes, que d'autres communes déjà impactées le seraient plus encore, que de nouvelles populations seraient victimes d'un transfert de nuisances et que, par conséquent, la réduction de ces dernières telle qu'annoncée par la Direction générale de l'aviation civile était très largement surestimée, est devenu réalité. Il en est de même en ce qui concerne l'augmentation de la pollution atmosphérique. C'est donc avec satisfaction qu'il a pris acte de la décision du Gouvernement de demander des évaluations des résultats et une concertation avec les élus ainsi qu'une sensibilisation des acteurs concernés par cette question. Car si les deux arrêtés du 15 novembre 2011, bien qu'abrogés, font l'objet d'un contentieux devant le Conseil d'État, il en est de même pour ceux du 5 septembre 2012 qui leur ont succédés, et dont l'un d'eux a été signé pour Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, par délégation, par le directeur général de l'aviation civile. Aussi, sachant que l'État ne pourra pas engager de nouvelles modifications jusqu'à ce que le Conseil d'État ait jugé sur le fond de façon définitive, c'est-à-dire dans un délai qui peut s'avérer important, il lui demande quand le Gouvernement entend débiter la concertation annoncée et selon quelles modalités.

Texte de la réponse

Le relèvement des trajectoires d'approche en région Île-de-France est un chantier qui a été initié en 2007. La concertation a été organisée dans le respect des procédures et réglementations en vigueur et notamment par la consultation du public sur les changements de trajectoires, explicitement prévue par décret. L'enquête publique s'est ainsi déroulée du 2 mars au 1er avril 2011 auprès des populations nouvellement survolées au-dessous de 1 981 mètres, par au moins 30 avions par jour, conformément au code de l'aviation civile. Les communes de l'Aisne ayant fait l'objet de l'enquête publique sont au nombre de 36. Il s'agit des communes nouvellement survolées selon les critères mentionnés. Les autres communes n'ont pas été concernées par cette enquête, soit parce qu'elles sont survolées au-dessus de l'altitude mentionnée, soit parce qu'elles sont survolées par un nombre d'avions inférieur. La concertation qui s'est déroulée sur un ensemble de 124 communes s'est conclue par l'adoption de deux arrêtés le 15 novembre 2011, suivie de la mise en œuvre immédiate du nouveau dispositif. Pour autant, même si toutes les règles ont ainsi été respectées, les opposants sont restés nombreux et ne trouvent pas la situation environnementale globalement satisfaisante. Ainsi, le Gouvernement a été particulièrement attentif à ce qu'une évaluation des résultats soit conduite pour mesurer la cohérence des

niveaux de bruit avec ce qui était prévu. Ceci répond à une demande tout à fait légitime des habitants de l'Ile-de-France et des départements frontaliers et en particulier de ceux des collectivités les plus concernées par les nouvelles trajectoires, comme le département de l'Aisne. Les mesures ont été menées sur une longue durée afin de garantir leur fiabilité. Les résultats de ces mesures sont aujourd'hui connus. Ils sont très largement conformes à ce qui était attendu, ce qui permet en premier lieu de souligner la qualité des outils de simulation utilisés par les services de l'État. Ils démontrent que les zones déjà survolées dans le précédent dispositif et où l'altitude de survol a été augmentée de 300 mètres avec le nouveau dispositif ont bien connu une réduction de bruit (entre 2 et 3 décibels). Toutefois, de nouvelles zones sont survolées, résultant de l'allongement des trajectoires pour permettre la descente depuis une altitude supérieure. Dans ces nouvelles zones, les riverains voient effectivement leur situation se dégrader, avec une augmentation du bruit qui est du même ordre de grandeur que la diminution constatée par ailleurs. Ce bilan, bien que démontrant une amélioration pour un nombre sensiblement supérieur de riverains, reste naturellement négatif pour ceux pour lesquels la situation s'est dégradée. Ce dispositif a par ailleurs fait l'objet d'un contentieux soulevé par des communes et associations de protection de l'environnement devant le Conseil d'État. Le Conseil d'État, statuant en référé sur les demandes de suspension de l'exécution des arrêtés du 15 novembre 2011, a rejeté les demandes de suspension en considérant que cette suspension compromettrait la continuité et la sécurité du trafic aérien et porterait ainsi à l'intérêt général une atteinte d'une particulière gravité. Le dossier du relèvement des altitudes en région parisienne est encore aujourd'hui dans une phase contentieuse et ne relève donc plus du seul pouvoir exécutif. Le Gouvernement étudiera avec attention la décision qui sera prise par le Conseil d'État avant d'en tirer les conséquences. Enfin, le Gouvernement accorde une importance toute particulière au maintien du haut niveau d'implication des services techniques afin de définir des solutions permettant de progressivement diminuer l'impact environnemental de l'activité aérienne, que ce soit dans le domaine du bruit ou des émissions gazeuses. Ainsi, la direction générale de l'aviation civile étudie actuellement, dans le cadre du programme de recherche européen SESAR (Single european sky air traffic management research - programme de recherche pour une gestion européenne unique du trafic aérien), l'amélioration de certains profils de vols d'avions rendue possible par l'arrivée de nouveaux progrès technologiques. Cette implication devrait permettre des avancées allant dans le sens de l'intérêt général dans les cinq prochaines années.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10301

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 novembre 2012](#), page 6675

Réponse publiée au JO le : [26 mars 2013](#), page 3389