



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Aéroports : Ile-de-France

Question écrite n° 8614

Texte de la question

M Pierre-Andre Wiltzer attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur les declarations recemment faites (cf. Le Monde du samedi 31 decembre 1988) par M Jacques Block, directeur general de l'association internationale des aeroports civils, organisation regroupant 279 aeroports du monde entier. Analysant les consequences de la dereglementation sur le transport aerien, M Block annonce un accroissement important et continu du nombre des voyageurs et il constate qu'aucun pays en Europe ne dispose des moyens permettant de faire face a cette augmentation. Plus grave, il predit que la concurrence entre les transporteurs non seulement conduira a l'accroissement du nombre des vols a bon marche mais encore qu'elle poussera les transporteurs a faire decoller leurs avions aux memes heures, le plus souvent de nuit. Et il conclue que « l'ouverture nocturne des aeroports est indispensable ». De telles declarations recoupant certaines etudes realisees par l'organisation de l'aviation civile internationale, ont de quoi susciter des interrogations voire des doutes sur la valeur qu'il convient d'apporter aux explications diffusees actuellement par Aeroports de Paris pour rassurer la population riveraine d'Orly devant l'accroissement des derogations au « couvre-feu ». Cet etablissement public indique en particulier que l'accroissement constate est la consequence de problemes strictement conjoncturels (greves dans la navigation aerienne notamment) qui ne devraient pas se renouveler et il ajoute que diverses mesures vont etre prises pour reduire encore le nombre actuel des vols de nuit (transfert progressif de l'aeropostale a l'aeroport Charles-de-Gaulle). Devant cette apparente contradiction, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour analyser et rendre publiques les perspectives de trafic aerien et leurs consequences sur le fonctionnement des aeroports francais. S'agissant notamment de la region parisienne, il considere qu'il est indispensable de disposer rapidement de toutes les informations utiles a ce sujet, au moment ou le schema directeur d'aménagement et d'urbanisme de la region Ile-de-France va etre mis en revision et ou l'Etat et les collectivites locales vont devoir tenir compte de toutes les contraintes previsibles avant de definir de nouvelles regles du jeu en matiere d'urbanisation.

Texte de la réponse

Reponse. - Les declarations de M Jacques Block, directeur general de l'Association internationale des aeroports civils a propos des consequences de la dereglementation du transport aerien sur les capacites des aeroports europeens, et notamment francais, n'engagent que leur auteur. Ainsi en ce qui concerne notre pays, il n'y a pas d'aeroports fonctionnant a la limite de leur capacite : malgre une forte croissance du trafic aerien (+ 12 p 100 en 1988), le patrimoine aeroportuaire est apte a satisfaire une telle demande, notamment les aeroports parisiens dont la reserve de capacite est importante : 50 millions de passagers pour un trafic de 40 millions de passagers en 1988. Une meilleure repartition du trafic entre les deux aeroports et les differentes aerogares est toutefois a l'etude, Aeroports de Paris a par ailleurs etudie un important programme d'investissement sur les cinq annees a venir afin de faire face aux besoins d'ores et deja recenses, etant precise que l'essentiel de la croissance previsible du trafic aerien s'operera sur l'aeroport Charles-de-Gaulle qui dispose des reserves de capacite necessaires. En ce qui concerne l'aeroport d'Orly, le couvre-feu instaure en 1968 sera maintenu et ses regles ne seront pas modifiees. De meme, apres la resolution des problemes de saturation de l'espace aerien de l'ete

dernier par un certain nombre de mesures de regulation du trafic, des consignes ont ete donnees par la direction generale de l'aviation civile pour limiter au maximum le nombre de derogations au couvre-feu. Ces consignes ont ete suivies d'effet et le nombre de derogations accordees est redevenu tout a fait comparable a celui des annees precedentes. On peut en consequence affirmer que l'impact de l'evolution du trafic aerien sur le futur schema directeur d'aménagement et d'urbanisme de la region d'Ile-de-France devrait etre faible dans la mesure ou le systeme aeroportuaire parisien offre d'importantes reserves de capacite. En revanche, les aeroports de province, disposant d'une moindre marge de manoeuvre, envisagent des maintenant les investissements a realiser afin de faire face a cette croissance : creation d'une deuxieme piste a Lyon-Satolas, extension des aerogares passagers des principaux aeroports de province avant 1993. En conclusion, on peut ajouter que la cause principale de la saturation constatee l'ete dernier reside en realite dans l'inadequation des capacites de controle de la navigation aerienne dans differents pays europeens a la suite de la reprise de la croissance du trafic. Les ministres des transports europeens se sont preoccupes de la situation et ont retenu en octobre 1988 un ensemble de mesures a court et moyen terme pour garantir l'utilisation optimale des capacites de controle disponibles et promouvoir leur developpement de facon coordonnee.

Données clés

Auteur : [M. Wiltzer Pierre-Andr•](#)

Circonscription : - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8614

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 janvier 1989, page 347