



14ème législature

Question N° : 13517	De M. Philippe Armand Martin (Rassemblement - Union pour un Mouvement Populaire - Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >organisation	Analyse > couloirs aériens. tracé. Marne.
Question publiée au JO le : 11/12/2012 Réponse publiée au JO le : 30/04/2013 page : 4831 Date de renouvellement : 19/03/2013		

Texte de la question

M. Philippe Armand Martin attire 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 aériennes affectant certaines communes du sud-ouest du département de la Marne suite aux modifications du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne. Un arrêté du 5 septembre 2012 a annulé et remplacé celui du 15 novembre sans pour autant modifier profondément le dit dispositif. En conséquence, il lui demande, d'une part, de bien vouloir publier le bilan de l'efficacité des mesures visant à réduire la pollution sonore et atmosphérique en région parisienne et, d'autre part, de lui indiquer les conséquences exactes en terme de nuisances sonores et atmosphériques pour les communes du sud-ouest département de la Marne induites par ce nouveau plan de circulation aérienne.

Texte de la réponse

L'analyse des conditions de survol des communes du sud-ouest marnais indique qu'elles sont concernées par des survols d'avions, évoluant en descente entre 3 250 mètres et 2 400 mètres d'altitude, à destination de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et, dans une moindre mesure, de Paris-Le Bourget. Ces survols ont lieu en configuration de vent face à l'ouest, configuration établie en moyenne 60 % du temps sur une année. Le relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception des ILS (système d'aide à l'atterrissage) par les avions en région parisienne a engendré un recul du point d'interception des axes de pistes déplaçant les flux d'arrivée des avions concernés. Ceci a eu pour conséquence de déplacer vers l'est les trajectoires d'arrivée dans ce secteur. Certaines communes sont ainsi maintenant survolées par un nombre plus important d'avions. En matière de navigation aérienne, l'objectif d'un point de vue environnemental est d'agir, d'une part, sur les nuisances sonores et, d'autre part, sur la consommation de carburant et les émissions gazeuses. Cependant, lorsque ces deux champs d'actions peuvent avoir des effets concurrents, la règle fixée est de privilégier la réduction des nuisances sonores pour les avions évoluant à basse altitude et de privilégier la limitation des émissions gazeuses pour les avions évoluant à plus haute altitude. La mise en oeuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne est conforme à cette politique et a privilégié l'objectif de réduction des nuisances sonores pour les populations survolées. Cependant, l'impact en matière de polluants locaux pour la zone du sud-ouest marnais ne peut être que très faible, au regard de l'altitude de survol et du faible décalage des trajectoires par rapport au dispositif précédent. Concernant les nuisances sonores, des mesures de bruit in situ ont pu être menées sur une durée longue permettant de garantir leur fiabilité, et les résultats de ces mesures sont aujourd'hui connus. Les rapports de mesurage sont accessibles sur le site du ministère à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Rapports-des-campagnes-de-mesurage.html>.



Ils sont très largement conformes à ce qui était attendu et décrit dans le dossier d'enquête publique. Bien que ces mesures n'aient pas été effectuées à proximité des communes du sud-ouest marnais, les résultats peuvent être généralisés. Ainsi, les zones déjà survolées avec 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 comprise entre 2 décibels et 3 décibels. Toutefois, dans les zones nouvellement survolées les riverains voient effectivement leur situation changer, même si, dans le cas du sud-ouest de la Marne, le survol se fait à une altitude où le bruit induit au sol est très faible. Le Conseil d'État a rejeté le 16 avril 2012 la demande de suspension d'exécution introduite contre ce dispositif 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. A ce jour, il n'a pas encore rendu sa décision sur la demande d'annulation. Dans l'attente des jugements au fond, deux nouveaux arrêtés ont été publiés le 9 septembre 2012. Ces arrêtés abrogent ceux du 15 novembre 2011 et corrigent les vices relevés par le Conseil d'État tirés d'une part d'une consultation irrégulière de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome Paris-Charles de Gaulle et d'autre part d'un non-respect de l'objectif constitutionnel d'accessibilité et d'intelligibilité de la norme juridique. Ce dossier est toujours aujourd'hui dans une phase contentieuse. Le Gouvernement observera avec attention les décisions qui seront rendues par le Conseil d'État.