

14ème législature

Question N° : 93347	De M. Jean-Pierre Blazy (Socialiste, républicain et citoyen - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports de Paris	Analyse > trafic. hausse. conséquences.
Question publiée au JO le : 16/02/2016 Réponse publiée au JO le : 03/05/2016 page : 3872		

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les déclarations d'Augustin de Romanet, PDG d'Aéroports de Paris, dans le journal *Le Figaro* daté du 15 janvier 2016, qui déclare que Roissy Charles de Gaulle a la capacité de passer de 1 500 à 3 000 mouvements par jour. Il annonce que le trafic doublera d'ici 2035 et que le nombre de voyageurs pourra passer de 65 millions à 150 millions par an. Prétextant que 39 des 47 méga hubs internationaux sont déjà au bout de leurs capacités, l'aéroport francilien serait l'un des mieux placés pour s'agrandir et augmenter son trafic. S'il pointe que les avions sont moins bruyants qu'auparavant (- 25 % de décibels en moins entre 2000 et 2014 selon lui), l'idée d'une croissance du trafic aérien est inacceptable compte-tenu de la saturation environnementale et de la sécurité du site que les contrôleurs aériens ne pourront assurer. Il lui demande s'il partage ces déclarations.

Texte de la réponse

L'objectif du Gouvernement est de permettre le développement du transport aérien en France, outil important au service de l'économie et du tourisme, tout en veillant à ce que ce développement ne se fasse pas au détriment de l'environnement et du cadre de vie des riverains des aéroports. Si l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle a connu, ces quinze dernières années, une augmentation de son trafic de passagers, de l'ordre de 2 % par an en moyenne, le nombre de mouvements d'avions reste inférieur en 2015 à celui de l'année 2000. Cette différence s'explique par l'utilisation d'avions de plus grande capacité et par l'augmentation des taux de remplissage. La tendance pour les prochaines années est une poursuite de la croissance du trafic de passagers en France, mais à un rythme plus modéré que dans d'autres régions du monde où le taux de pénétration du transport aérien est encore faible, comme en Asie, en Amérique latine ou en Afrique. Pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, les prévisions sont actuellement une augmentation du trafic de passagers d'environ 2,6 % par an d'ici 2035, et une hausse plus faible du nombre de mouvements de l'ordre de 1 % par an. Les progrès continus des services de la navigation aérienne apporteront leur contribution au bon traitement de ces vols supplémentaires et il va de soi que le Gouvernement ne transigera pas avec la gestion de la sécurité des vols. L'importance de cet aéroport pour l'économie francilienne et nationale conduit à rechercher des solutions toujours plus performantes pour concilier son activité et des conditions de vie acceptables pour les riverains. Les nuisances sonores résultant de l'activité aérienne à Paris-Charles-de-Gaulle font l'objet d'une réglementation spécifique pour les vols nocturnes limitant les décollages et les atterrissages. L'accès est ainsi interdit pour les avions les plus bruyants. L'énergie sonore produite par le trafic de la plateforme a baissé de 25 % depuis 2000. Elle est mesurée au moyen d'un indicateur spécifique, l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP), qui prend en compte le bruit produit par l'ensemble des décollages et atterrissages de

l'aéroport et pour lequel le niveau sonore de l'avion est majoré de 5 décibels pour les vols entre 18 heures et 22 heures et de 10 décibels pour les vols entre 22 heures et 6 heures, afin de tenir compte de la gêne plus forte pour les riverains pendant ces plages horaires. Cette évolution montre que les progrès continus en matière de performance acoustique des aéronefs sont plus rapides que le développement du trafic, ce qui permet d'envisager une évolution favorable en termes de bruit. Les travaux d'innovation technologique se poursuivent avec le soutien de l'État, notamment dans le cadre du conseil pour la recherche aéronautique civile, pour concevoir une aviation plus efficace et plus durable. L'accent est également mis sur l'optimisation des trajectoires, avec notamment le développement de procédures d'approche en descente continue, moins bruyantes pour les populations situées sous les trajectoires. Des progrès significatifs sont attendus dans ce domaine, dans le cadre du programme de recherche et développement européen SESAR.