

15ème législature

Question N° : 23974	De M. Christian Jacob (Les Républicains - Seine-et-Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Construction pistes 3 et 4 aéroport CDG	Analyse > Construction pistes 3 et 4 aéroport CDG.
Question publiée au JO le : 22/10/2019 Réponse publiée au JO le : 04/02/2020 page : 918		

Texte de la question

M. Christian Jacob attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le décret du 27 mars 1997 autorisant la construction des pistes 3 et 4 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et notamment à l'article 3-2. Il est dit que, afin de contrôler les nuisances sonores induites par le développement des installations aéroportuaires, « Un document retraçant les engagements pris par les diverses parties intéressées à l'exploitation de l'aéroport Charles-de-Gaulle en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation sera établi par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre de l'environnement dans le délai d'un an à compter de la publication du présent décret. Ce document sera rendu public ». Aujourd'hui, à l'heure de pointe, les décollages vers l'est sur la piste 3 sont de plus en plus nombreux et bruyants et paraissent en contradiction avec la volonté affichée par les pouvoirs publics de l'époque de limiter les nuisances sonores des riverains. Il lui demande d'obtenir de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle les statistiques d'utilisation de la piste 3 en nombre de mouvements par jour, par exemple sur le mois de juillet 2019. Par ailleurs, il lui demande de lui détailler quels sont les engagements des pouvoirs publics pris afin de limiter les nuisances sonores auprès de la population et les actions entreprises pas le Gouvernement pour limiter le nombre des décollages de la piste 3.

Texte de la réponse

La piste n° 3, piste extérieure du doublet Nord de Paris-Charles de Gaulle, est dédiée aux atterrissages. Toutefois, en fonction de certaines contraintes comme une fermeture temporaire ou une inspection de piste, par exemple, les avions peuvent décoller de la piste n° 3. En configuration Est nominale, les décollages sont effectués de la piste n° 1 pour le doublet Nord, et de la piste n° 2 pour le doublet Sud. La configuration Est a été utilisée 56 % du temps au mois de juillet 2019, soit davantage que la moyenne annuelle statistique constatée de 40 %. Il y a eu 17 décollages de la piste n° 3 pour tout le mois de juillet 2019. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) publie chaque mois sur le site internet du Ministère de la Transition écologique et solidaire un bulletin d'information sur le trafic aérien en Ile-de-France qui comporte notamment les utilisations des seuils de piste par configuration de vent. Au-delà de la seule question de l'utilisation de la piste n° 3, le Gouvernement a adopté un ensemble de mesures environnementales visant à limiter l'impact de l'aviation civile, parmi lesquelles les Plans d'exposition aux bruits (PEB), les Plans de gêne sonore (PGS) et les procédures NIGHT : - en premier lieu, les PEB constituent le volet préventif qui vise à empêcher l'accroissement de la population soumise au bruit généré par les activités aéroportuaires. Le PEB en vigueur sur l'aérodrome de Roissy Charles de Gaulle a été approuvé par l'arrêté inter-préfectoral n° 07-44 du 3 avril 2007 ; - les PGS constituent, quant à eux, le volet curatif pour améliorer les conditions de vie des riverains en définissant les modalités d'aide à l'insonorisation. Le PGS en vigueur sur



l'aérodrome de Roissy Charles de Gaulle a été approuvé par l'arrêté inter-préfectoral n° 2013-1167 du 11 décembre 2013 ; - les procédures NIGHT concernent la mise en place de descentes douces de 00h30 à 05h00. Pendant ce créneau horaire, Paris-Charles de Gaulle fonctionne avec un seul doublet de pistes, rendant possibles les descentes douces. Ces procédures sont opérationnelles depuis l'automne 2016. Enfin, une instance de dialogue et de concertation est prévue dans la réglementation française. Ainsi, la Commission consultative de l'environnement (CCE) est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions.