



15ème législature

Question N° : 17429	De Mme Marie-Pierre Rixain (La République en Marche - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Nuisances aériennes - Aéroport Paris Orly	Analyse > Nuisances aériennes - Aéroport Paris Orly.
Question publiée au JO le : 26/02/2019 Réponse publiée au JO le : 18/02/2020 page : 1317 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 Date de renouvellement : 10/09/2019 Date de renouvellement : 04/02/2020		

Texte de la question

Mme Marie-Pierre Rixain attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conséquences en matière de santé publique des nuisances aériennes dans l'Essonne. Les conséquences sanitaires du bruit sont aujourd'hui bel et bien démontrées au travers des différentes études publiées à ce sujet au niveau international. Elles dépassent la simple gêne occasionnée. Au-delà des effets sur le système auditif constatés à des niveaux sonores élevés, plusieurs effets extra-auditifs ont ainsi été identifiés : en particulier les perturbations du sommeil, les troubles cardio-vasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. Les études ont également montré que le bruit est un facteur qui renforce les inégalités sociales, les populations les plus exposées étant aussi généralement les plus défavorisées. D'après la dernière évaluation des impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense francilienne de Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France, l'impact du bruit ferait perdre 31,5 mois de vie en bonne santé aux habitants de Champlan, par exemple, la ville se situant dans l'axe des pistes de l'aéroport Paris Orly contre 1,9 mois en moyenne. Ces données soulignent à quel point il est important que la pérennité des garanties obtenues par les riverains de l'aéroport plafonnant les mouvements à 200 000 par an soit maintenue. De même, les aides à l'insonorisation, financées par les compagnies aériennes *via* la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), doit être en mesure de prendre en charge 100 % des dossiers d'aides à l'insonorisation et non seulement 80 %. À plusieurs reprises, Mme la députée a été interpellée par de nombreux administrés de Bruyères-le-Chatel, Courson-Monteloup, Champlan, Forges-les-Bains, Limours-en-Hurepoix, Longjumeau, Marcoussis, Nozay, Saulx-les Chartreux, Vaugrigneuse, Villiers-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-sur-Yvette qui voient les nuisances aériennes s'amplifier d'année en année sans qu'aucune mesure satisfaisante n'ait été déployée. Elle souhaiterait connaître les solutions envisagées pour mieux répartir le trafic aérien sur le territoire français et ainsi compenser les nuisances subies par les riverains de l'aéroport Paris Orly.

Texte de la réponse

La prise en compte de l'impact sanitaire du bruit sur les populations est un enjeu primordial. À ce titre, la lutte contre les nuisances sonores générées par les transports demeure l'une des priorités du Gouvernement. S'agissant du bruit engendré par le transport aérien, la situation de l'Île-de-France fait l'objet d'une attention particulière, notamment en raison de la présence d'aéroports majeurs. À ce titre, l'aérodrome de Paris-Orly fait l'objet de mesures significatives visant à limiter l'impact du trafic aérien sur les populations riveraines : un couvre-feu

quotidien interdit les décollages et atterrissages entre 23h30 et 6h et le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement est limité à 250 000. Afin de renforcer juridiquement ce dispositif et de garantir ainsi de manière pérenne la qualité de vie des riverains de cet aéroport, ces mesures initialement prises par voie réglementaire ont été inscrites dans la loi PACTE (loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises). Au niveau national, les assises du transport aérien, engagées par le Gouvernement en 2018, se sont conclues au premier trimestre 2019. Le fruit de cette concertation est décliné au travers de la Stratégie nationale du transport aérien 2025, dont l'un des principaux axes vise à assurer un développement durable du secteur, notamment grâce à la maîtrise des nuisances sonores et l'atténuation de leurs impacts. Par ailleurs, les rencontres d'Orly, qui ont eu lieu en mars-avril 2019, visaient à rassembler un cercle élargi de partenaires concernés afin d'inscrire l'évolution du pôle d'Orly dans une démarche de développement durable. Un large volet a été consacré aux mesures environnementales et notamment à la réduction effective des nuisances sonores. À l'issue de ces rencontres, plusieurs actions visant à contribuer à la réduction de la gêne sonore ont été engagées. Elles consistent notamment à étudier les conditions de mise en oeuvre de mesures qui permettraient de limiter les opérations des avions les plus bruyants en bordure de nuit, de faciliter et d'accélérer le recours des riverains à l'insonorisation lorsqu'ils sont éligibles au dispositif, et d'améliorer le couplage des aides en matière d'isolations thermique et acoustique. En parallèle, des réflexions se poursuivent dans le but de mener un travail concerté d'objectivation du bruit, notamment en étudiant l'évolution du trafic spécifique des appareils dit « gros-porteurs », ainsi que le renouvellement des flottes des compagnies aériennes avec des avions moins bruyants. L'ensemble de ces mesures s'inscrit dans l'objectif permanent des pouvoirs publics de concilier au mieux les développements économique et social des territoires, auxquels contribue l'activité aérienne, et la protection nécessaire des populations riveraines contre les nuisances aéroportuaires.