



15ème législature

Question N° : 22379	De Mme Béatrice Piron (La République en Marche - Yvelines)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Nuisances sonores aériennes en Île-de-France	Analyse > Nuisances sonores aériennes en Île-de-France.
Question publiée au JO le : 06/08/2019 Réponse publiée au JO le : 03/12/2019 page : 10627 Date de changement d'attribution : 08/10/2019		

Texte de la question

Mme Béatrice Piron attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les moyens mis en œuvre pour lutter contre les nuisances aériennes dans la région Île de France. La région Île-de-France accueille deux aéroports internationaux, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ainsi qu'un aéroport pour voyages d'affaires, Paris-Le Bourget. Parmi les plus importants dans leur catégorie au niveau européen, ces trois aéroports, génèrent un nombre élevé de survols de la région : 778 000 mouvements d'avions en 2018 selon ADP. En plus des aéroports, la région accueille une vingtaine d'aérodromes. Avec la construction du terminal 4 de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, qui devrait progressivement ouvrir entre 2024 à 2037, avec pour objectif d'accueillir 35 à 40 millions de voyageurs supplémentaires, ce sont 500 mouvements d'avions en plus par jour. Les Franciliens sont déjà très exposés aux nuisances aériennes et cette augmentation du trafic aérien fait craindre une augmentation des nuisances sonores aériennes. Au-delà de la gêne occasionnée, les conséquences sanitaires du bruit ne sont plus à démontrer. Des niveaux sonores élevés ont des effets sur le système auditif notamment. Outre les effets auditifs, les nuisances sonores perturbent le sommeil, augmentent les troubles cardio-vasculaires et favorisent la baisse des capacités d'apprentissage. Le bruit est aussi un facteur qui renforce les inégalités sociales, les populations les plus exposées étant aussi généralement les plus défavorisées. Elle souhaiterait connaître les solutions envisagées pour compenser les nuisances subies par les riverains des aéroports et aérodromes d'Île-de-France alors que la région se prépare à ouvrir un nouveau terminal à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Texte de la réponse

La prise en compte de l'impact sanitaire du bruit sur les populations est un enjeu majeur. 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. 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 leur impact. Ainsi, en premier lieu, afin de réduire le volume sonore généré par le transport aérien, la France œuvre au renforcement des normes internationales portant sur les émissions sonores des aéronefs. Sous pilotage du conseil pour la recherche

aéronautique civile (CORAC), la direction générale de l'aviation civile (DGAC) apporte par ailleurs son support aux travaux de recherche sur les technologies permettant de réduire le bruit des avions. Grâce aux progrès technologiques, les avions produisent d'ores et déjà quatre fois moins de bruit que ceux en service dans les années 60 et les programmes de recherches engagés permettent de penser qu'un nouvel effet notable se produira à l'horizon 2025, avec l'entrée en service d'avions deux fois moins bruyants que ceux produits en 2005. D'un point de vue opérationnel, la généralisation des descentes continues constitue également une priorité au regard des gains significatifs qu'elles démontrent en matière d'émissions sonores et gazeuses. Au-delà de la réduction effective du bruit, la prévention de nouvelles expositions par la maîtrise de l'urbanisme et l'atténuation des nuisances par des mesures d'insonorisation constituent également des leviers privilégiés. Ainsi, l'optimisation du dispositif d'insonorisation des locaux à proximité des plateformes a été engagée, tant en termes de financement du dispositif qu'en termes de modalités de fonctionnement. Le relèvement du niveau de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, taxe dont les recettes sont allouées à l'insonorisation des logements des riverains, a été entériné et une augmentation de ses tarifs est entrée en vigueur le 1er juillet 2019. En Ile-de-France, le tarif pour Paris-Charles de Gaulle est passé de 23,5 € à 27 € ce qui devrait constituer un surplus de recettes de l'ordre de 4 millions d'euros par an. En parallèle, des réflexions se poursuivent pour étendre le dispositif au plus grand nombre, mieux l'articuler avec le dispositif des aides dédiées à la rénovation thermique des bâtiments voire permettre le relogement des riverains dans certains cas particuliers. Alors que le groupe Aéroports de Paris (ADP) a pour ambition de construire un nouveau terminal sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, une concertation préalable relative à ce projet s'est déroulée au premier trimestre 2019, à son initiative. Le bilan qui en a été fait par l'exploitant traduit un souci de considérer très en amont de la réalisation du projet les nuisances sonores qu'il générerait et leur impact. Suite à cette première phase de concertation, le groupe ADP s'est engagé à conduire une étude afin d'identifier les mesures les plus adaptées à la maîtrise des nuisances sonores et dont pourrait découler un renforcement des restrictions d'exploitation en vigueur, notamment en période nocturne.