

15ème législature

Question N° : 37108	De M. Patrice Anato (La République en Marche - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Nuisances sonores engendrées par le trafic aérien	Analyse > Nuisances sonores engendrées par le trafic aérien.
Question publiée au JO le : 09/03/2021 Réponse publiée au JO le : 19/10/2021 page : 7712 Date de signalement : 11/05/2021		

Texte de la question

M. Patrice Anato attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les nuisances sonores liées au trafic aérien en Île-de-France et particulièrement dans le département de Seine-Saint-Denis. Depuis plusieurs années, les riverains de plusieurs communes aux alentours de l'aérodrome de Lognes-Emerainville se plaignent des nuisances sonores et de la difficulté de profiter de leur cadre de vie dans ces conditions. En effet, les mesures effectuées en 2011 par Bruitparif faisait état d'un niveau d'exposition au bruit de 47,2 db LEN pour 91 vols mensuels, ce qui constitue une moyenne et ne fait pas état des jours les plus actifs. Or l'OMS recommande pour des raisons de santé que les niveaux sonores soient maintenus à moins de 46 db LEN, une recommandation reprise par la directive européenne n° 2020/367. Si l'utilité de l'aérodrome n'est aucunement remise en cause et contribue au dynamisme du territoire, il convient d'apporter une réponse à la demande de droit à une jouissance paisible, à un environnement sonore sain et au repos réclamés par les riverains, ceci d'autant plus que la situation est aggravée par le non-respect de certaines des dispositions contenues dans le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome révisé en février 2019. En conséquence de quoi, il lui demande de bien vouloir préciser quel accompagnement est proposé aux élus locaux pour faire garantir un environnement sonore sain aux citoyens et pour faire respecter des environnements sonores conformes aux réglementations.

Texte de la réponse

L'aérodrome de Lognes-Emerainville n'accueille aucun vol commercial et n'entre donc juridiquement pas dans le champ d'application de la directive européenne n° 2002/49, dont la directive 2020/367/CE est une modification. En outre, les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en termes de valeurs limites d'exposition au bruit des transports n'ont pas de valeur réglementaire. Déterminée pour les principales plateformes, la valeur limite reconnue en droit français est fixée à 55 LDEN (article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement), valeur la plus contraignante prévue par la réglementation européenne. Même pour cette valeur, la contrainte qui s'applique est qu'en cas de dépassement, des mesures soient mises en œuvre pour maîtriser les nuisances sonores. Néanmoins, au-delà des seules obligations réglementaires, la recherche de la maîtrise des nuisances sonores autour de l'aérodrome de Lognes-Emerainville constitue une priorité pour l'État, notamment au travers du dialogue entretenu au sein des instances de concertation, et en particulier de la commission consultative de l'environnement (CCE). Les travaux

menés ces dernières années par la CCE de l'aérodrome, qui réunit les élus et les représentants des riverains et des usagers, ont ainsi permis la mise en place de mesures concrètes qui améliorent son insertion environnementale. C'est par exemple le cas des limitations sur les tours de piste à certains créneaux horaires ou de la publication d'un circuit d'aérodrome visant à limiter les nuisances subies par les populations riveraines. Par ailleurs, le plan d'exposition au bruit (PEB) à l'aéroport de Lognes- Emerainville, révisé en 2019, vise, en fixant des contraintes en matière de construction, à organiser et maîtriser le développement de l'urbanisation autour de l'aérodrome. Depuis le 1er juin 2020, le code de l'urbanisme a par ailleurs renforcé les obligations d'information, à l'égard des acheteurs et des locataires, concernant l'exposition au bruit dans le périmètre du PEB. Les collectivités locales qui sont chargées de veiller à la mise en cohérence des documents d'urbanisme avec les contraintes imposées par le PEB. Au-delà de l'aéroport de Lognes-Emerainville, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit pour les États-membres le cadre commun pour la lutte contre les nuisances sonores autour des grandes infrastructures de transports terrestres, des grands aéroports (plus de 50 000 mouvements commerciaux par an), ainsi que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Listées dans l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodromes mentionnés à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme, dix plateformes françaises sont actuellement concernées. Concernant les nuisances sonores liées au trafic aérien en Île-de-France et particulièrement dans le département de Seine-Saint-Denis, ce cadre commun s'applique autour des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, pour lesquels sont imposés l'établissement de cartes d'exposition au bruit (dites CSB) et, sur la base de ces cartes, l'adoption des plans d'actions en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (dit plan de prévention du bruit dans l'environnement - PPBE). Ces plans ont été adoptés respectivement en 2016 pour Paris-Charles de Gaulle et 2018 pour Paris-Le Bourget. Par ailleurs, même si le rapport de 2018 de l'OMS ne formule que des recommandations, les relations statistiques de l'OMS, qui font le lien entre l'exposition au bruit (selon les indicateurs Lden et Ln) et des effets nuisibles pour la santé humaine (forte gêne et fortes perturbations du sommeil pour l'aérien) ont été reprises dans la directive européenne 2020/367/CE qui a modifié la directive 2002/49/CE (plus précisément son annexe III) pour établir une méthodologie permettant d'évaluer les impacts sanitaires du bruit des transports sur les principaux aéroports, dont Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget. Ces évaluations ont vocation à figurer dans les prochains PPBE. Enfin, au niveau français, le programme de recherche DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des avions touchant la santé), financé en partie par l'État et mené par l'université Gustave Eiffel, contribue fortement à l'amélioration et à la diffusion des connaissances en matière d'impacts sanitaires du transport aérien.