



15ème législature

| | | |
|---|---|---|
| Question N° : 6202 | De Mme Naïma Moutchou (La République en Marche - Val-d'Oise) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports aériens | Tête d'analyse >Nuisances aériennes pour les riverains de l'aéroport CDG dans le Val-d'Oise | Analyse > Nuisances aériennes pour les riverains de l'aéroport CDG dans le Val-d'Oise. |
| Question publiée au JO le : 06/03/2018 Réponse publiée au JO le : 02/10/2018 page : 8896 Date de signalement : 11/09/2018 | | |

Texte de la question

Mme Naïma Moutchou 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 dramatiques en matière de santé publique du développement exponentiel du trafic aérien en Île-de-France. Alors que la décision de mettre fin définitivement au projet de construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes s'entend tout à fait, tant du point de vue environnemental, de la pertinence économique que de son acceptation sociétale, la question du désengorgement du trafic aérien en Île-de-France, dans un contexte d'augmentation constante et rapide des flux, demeure entière. En 2017, le trafic aérien a atteint 69,5 millions de passagers à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle dans le Val-d'Oise, dont Mme Naïma Moutchou est l'élue, ce qui représente une augmentation de 5,4 % par rapport à 2016. Une dynamique qui n'est pas prête de se tarir puisque l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle prévoit de nombreux travaux en 2018-2019 destinés à accueillir davantage et dans de meilleures conditions les passagers, en construisant notamment une aérogare dont la capacité d'accueil sera d'environ 35 millions de passagers. En Île-de-France, des millions de Franciliens sont survolés chaque jour à moins de 3 000 mètres d'altitude. La proximité de l'activité aérienne et son développement continu engendrent pour les riverains de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle de nombreuses nuisances aériennes (pollution, nuisances sonores) ce qui entraîne une dégradation inquiétante de leur santé (tant physique que psychique) et de leur cadre de vie. À plusieurs reprises, Mme Naïma Moutchou a été interpellée par les administrés qui voient les nuisances aériennes s'amplifier d'année en année sans qu'aucune mesure satisfaisante n'ait été prise. Elle souhaiterait connaître les solutions envisagées pour mieux répartir le trafic aérien sur le territoire français et compenser les préjudices subis par les riverains de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Texte de la réponse

De par son intérêt politique, économique et touristique, Paris demeure l'une des villes les plus attractives du monde ; il est difficile de détourner les vols dont le but est d'amener des passagers à destination de Paris sur d'autres parties du territoire. De plus, l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle est un hub européen ; c'est un lieu de passage privilégié pour canaliser les vols long-courriers et les répartir ensuite sur le territoire de l'Union européenne. Néanmoins, certains aérodromes de province sont aussi des portes d'entrée sur le territoire français pour les destinations plus proches (l'Europe, le bassin méditerranéen...). Mais la densité de population de la capitale entraîne



inévitavelmente une plus grande fréquentation des plateformes aéroportuaires parisiennes. Le trafic de passagers a certes augmenté de 5,4 % entre 2016 et 2017, augmentation qui justifie le projet de nouvelle aérogare à Paris-Charles-de-Gaulle. Mais cet accroissement du nombre de passagers s'est traduit par une augmentation moindre du nombre de mouvements (nombre d'arrivées et de départs) de 0,67 %. Les différences d'évolution entre le trafic de passagers et le trafic en termes de mouvements s'expliquent par l'augmentation du nombre de passagers transportés par vol. Cette tendance s'inscrit dans le long terme. Ainsi, sur les 5 dernières années, le nombre de passagers de Paris-Charles-de-Gaulle a augmenté de 12,8 % alors que le nombre de mouvements a diminué de 3,2 %. Dans ce contexte, les indicateurs de bruit habituellement utilisés ne font pas apparaître une augmentation de l'exposition au bruit. Ainsi, l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP), qui exprime l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, connaît une baisse continue depuis 2008. Par ailleurs, les mesures de bruit effectuées en permanence sur le terrain par Bruitparif et Groupe ADP confirment la pertinence de la modélisation du bruit aérien telle qu'elle se traduit par le plan de gêne sonore (PGS) et le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome. Pour autant, la question des nuisances aéroportuaires, notamment du bruit, constitue une préoccupation constante du Gouvernement. Ainsi, le principal système de compensation des nuisances sonores est le dispositif d'aide financière à l'insonorisation, qui assure la prise en charge entre 80 % et 100 % du coût des travaux d'insonorisation des logements des riverains, dans les zones définies par le PGS de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle. Les Assises nationales du transport aérien, qui se déroulent de mars à octobre 2018, sont d'ailleurs l'occasion de rechercher l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation au plan national. Ce dispositif, qui concerne les 11 principaux aérodromes français, est financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), taxe affectée payée par les compagnies aériennes fréquentant ces plateformes selon le principe pollueur-payeur : pour chaque départ réalisé sur une de ces plateformes, la compagnie aérienne est soumise à cette taxe, dont le montant varie selon les performances acoustiques de l'aéronef utilisé pour le vol ou de l'heure du décollage. Par ailleurs, des fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires (FCNA) sont en vigueur concernant les aérodromes de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle depuis 1999. Ces fonds, alimentés par une contribution volontaire du groupe ADP et une dotation de l'État, sont ensuite redistribués aux communes dont la population est incluse dans le PGS de l'aérodrome concerné, sous le pilotage du préfet de la région Île-de-France. Les communes peuvent disposer de cette ressource comme elles le souhaitent. À titre indicatif, le montant versé au FCNA de Paris-Charles-de-Gaulle a été de 9 millions d'euros en 2017. La lutte contre les nuisances sonores aériennes s'inscrit dans une démarche dite « d'approche équilibrée » définie par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) autour des quatre « piliers » suivants : réduction du bruit à la source, gestion des territoires autour des aérodromes, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et, en dernier ressort, restrictions d'exploitation. C'est ainsi que les trois principaux aérodromes franciliens (Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget) sont tous dotés d'un PEB (permettant de limiter le nombre des personnes exposées) et d'un PGS (à l'intérieur duquel les habitants peuvent bénéficier d'une aide financière à l'insonorisation), qu'ils font l'objet de procédures de navigation aérienne à moindre bruit (relèvement des altitudes d'interception de la pente d'atterrissage, atterrissages dits en « descente continue », etc.) et qu'ils connaissent des restrictions d'exploitation (limitation du trafic de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle, restrictions basées sur les performances acoustiques des aéronefs sur les trois plateformes, etc.). Il paraît également opportun de souligner les différents points suivants : - la direction générale de l'aviation civile (DGAC) soutient des programmes de recherche sur la réduction du bruit à la source ; - elle intervient également dans la mise en œuvre de la réglementation internationale et locale visant la protection environnementale, ainsi que dans la mise en œuvre des sanctions aux infractions en la matière ; - la question des vols de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle fait l'objet depuis plusieurs années de réflexions continues partagées entre l'ensemble des parties prenantes ; elles ont notamment permis la mise en place en 2016 de procédures de navigation aérienne très favorables à une réduction de l'exposition au bruit ; ces travaux vont se poursuivre dans le cadre du comité permanent de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome. Enfin, la DGAC vise à favoriser le dialogue entre les différentes parties prenantes dans différentes instances telles que la CCE de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, ou sa commission consultative d'aide aux riverains, qui se réunissent chacune deux fois par an.