

15ème législature

Question N° : 8612	De M. Jean-Christophe Lagarde (UDI, Agir et Indépendants - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse >Restrictions d'exploitation Roissy-Charles de Gaulle	Analyse > Restrictions d'exploitation Roissy-Charles de Gaulle.
Question publiée au JO le : 22/05/2018 Réponse publiée au JO le : 07/05/2019 page : 4359 Date de changement d'attribution : 29/05/2018 Date de signalement : 18/12/2018		

Texte de la question

M. Jean-Christophe Lagarde attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les nuisances sonores générées par les aéronefs décollant ou atterrissant la nuit. Alors que les aéroports de Toulouse-Blagnac et de Nice-Côte-d'Azur font déjà l'objet de restrictions d'exploitation, un projet d'arrêté ministériel, qui entrera en vigueur le 31 mars 2019, limitera, dans des conditions similaires, l'utilisation par les avions les plus bruyants, notamment la nuit, de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Or, même si cela va évidemment dans le bon sens, l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle est une nouvelle fois oublié de ces restrictions, alors que l'impact sanitaire y est de toute évidence le plus fort. En effet, c'est en moyenne 150 mouvements d'avions qui ont lieu entre 22h et 6h. Roissy-Charles de Gaulle est de surcroît le deuxième aéroport européen en termes de populations impactées par les nuisances sonores aériennes. Aussi, il l'interroge sur les mesures que compte prendre le Gouvernement pour que les Franciliens subissant les nuisances aériennes puissent bénéficier du même traitement que les riverains des aéroports susmentionnés.

Texte de la réponse

La réduction des nuisances causées par les vols de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle constitue une préoccupation constante du ministère chargé des transports et de nombreuses mesures ont été prises afin d'en réduire les effets. Actuellement, les vols effectués entre 22 heures et 6 heures représentent environ 11 % du trafic annuel de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Ils concernent aussi bien le transport de passagers que celui de marchandises et de colis postaux entre Paris et les grandes agglomérations de province ou les principales métropoles internationales. Cette activité nocturne joue donc un rôle essentiel dans l'efficacité des échanges commerciaux et l'attractivité touristique et économique de la France. Cependant, de nombreuses mesures sont prises afin de concilier le développement de l'activité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et la nécessité de protéger ses riverains des nuisances sonores causées par les avions fréquentant cette plateforme. Ainsi, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle fait l'objet de cinq arrêtés de restrictions d'exploitation. Les arrêtés les plus récents ont été adoptés après la réalisation d'une étude d'approche équilibrée consistant à examiner les diverses mesures susceptibles de répondre aux problèmes de bruit, fonction de l'évolution attendue de la flotte fréquentant l'aéroport : les mesures préventives (maîtrise de l'urbanisme dont le plan d'exposition au bruit est le garant) ou curatives

(financement de l'insonorisation des riverains), les possibles améliorations opérationnelles et, en dernier recours, d'éventuelles restrictions d'exploitation. Parmi les dispositions intervenues depuis quelques années, figurent la limitation du nombre maximal de créneaux horaires attribuables aux départs entre 00h00 et 04h59 et aux arrivées entre 00h30 et 05h29 et l'impossibilité de conserver ceux des créneaux qui n'ont pas été utilisés par les compagnies (leur nombre a ainsi chuté de 22 500 en 2003 à 17 875 en 2018), le relèvement des trajectoires à l'arrivée, les volumes de protection environnementale visant à canaliser les vols, un dispositif de sanctions renforcé (celles relatives à des infractions aux normes acoustiques ou aux vols de nuit pouvant atteindre 40 000 euros désormais). La dernière étude d'approche équilibrée a permis d'instaurer des restrictions d'exploitation renforcées, entrées en vigueur en avril 2014, aux termes desquelles seuls les avions de marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 10 EPNdB peuvent effectuer des mouvements entre 22h et 06h00 du matin (plus la marge est élevée, plus l'avion est acoustiquement performant). Une étude récente sur l'édiction d'une restriction d'exploitation fondée sur une marge minimale de 13 EPNdB, la même que celle prochainement en vigueur à Nantes, sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, présentée en 2017 au comité de suivi du groupe de travail « Vol de nuit », a permis de mettre en lumière le fait que les transporteurs de fret ne pourront, pour des raisons de compétitivité économique, procéder à une modernisation de leur flotte qu'à long terme. L'efficacité des mesures en vigueur sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle peut être appréciée au regard de l'évolution de l'Indicateur global mesuré pondéré (IGMP) créé en 2003 qui permet de mesurer la réduction du bruit émis sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sous l'effet de ces diverses dispositions. La valeur de cet indicateur est calculée chaque année à partir de données fournies en temps réel par un réseau de stations de mesure placées dans l'axe des quatre pistes de l'aéroport. Si le bruit moyen constaté entre 1999 et 2001 était de 100, sa valeur, en baisse constante, s'élevait à 66,7 en 2017 alors que le trafic est à la hausse depuis plusieurs années. Enfin, suite à une longue et intense concertation impliquant les riverains, le groupe de travail « Vols de nuit à Paris-Charles de Gaulle » a émis des recommandations dans un rapport publié à la fin du mois septembre 2018. Le comité permanent de la commission consultative de l'environnement sera réuni périodiquement désormais afin de poursuivre le travail entamé et donner suite aux recommandations formulées. Ces quelques exemples illustrent la variété des mesures qui doivent permettre d'améliorer la situation et à la mise en œuvre desquelles le gouvernement attache la plus grande importance.