



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>12569</b>	<b>De Mme Clémence Guetté</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Val-de-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > nuisances	<b>Tête d'analyse</b> >Conséquences des nuisances sonores sur la qualité de vie des Franciliens	<b>Analyse</b> > Conséquences des nuisances sonores sur la qualité de vie des Franciliens.
Question publiée au JO le : <b>31/10/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4947</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Clémence Guetté appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les conséquences des nuisances sonores sur la qualité de vie des Franciliennes et Franciliens. Les cartes stratégiques du bruit des élus de la Métropole du Grand Paris ont récemment mis en lumière la hausse du nombre moyen de mois de vie en bonne santé perdus à cause du bruit dans certaines zones de l'Essonne, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, notamment dans le secteur Sud de ce département, depuis 2017, date de la mise en place du dernier plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la collectivité. Par ailleurs, le Val-de-Marne est également le seul département où le nombre de personnes touchées par le bruit a augmenté. Dans les villes des établissements publics territoriaux du Grand-Paris Sud-Est Avenir (GPSEA) et du Grand Orly Seine-Bièvre (GOSB), regroupant de nombreuses communes du Val-de-Marne et quelques-unes de l'Essonne, la circulation routière et le trafic aérien nuisent encore plus intensément à la tranquillité et à la santé des riverains. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce dysfonctionnement, impliquant tour à tour les secteurs privés et publics. D'une part, le PPBE de la Métropole du Grand Paris, bien qu'ayant produit quelques mesures significatives comme la construction de murs acoustiques aux abords des axes routiers ou encore la facilitation du financement de l'insonorisation aérienne, n'a pas été suffisamment ambitieux en matière financière pour endiguer l'accroissement des impacts sanitaires du bruit sur les Val-de-marnais. Ainsi, des efforts conséquents restent à faire, notamment en permettant aux habitants des zones concernées d'équiper leurs logements en infrastructures adaptées à la protection aux décibels, ou encore en poursuivant l'amélioration des équipements de transports pour réduire leurs émissions sonores. D'autre part, les bailleurs privés continuent de construire de nouveaux logements à proximité immédiate des axes principaux de transports, en faisant fi des conditions d'habitation des futurs locataires. Par ailleurs, les compagnies aériennes circulant *via* l'aéroport d'Orly, théoriquement soumises à un couvre-feu légal allant de 23h15 à 6h pour les atterrissages et de 23h30 à 6h15 pour les décollages, ont dérogé pas moins d'une trentaine de fois à la règle au cours de l'été 2023. Il apparaît urgent de prendre des mesures pour faire respecter le cadre légal du couvre-feu par les compagnies aériennes qui augmentent leurs bénéfices au détriment de la santé des riverains, aussi bien en matière de nuisances sonores que de pollution de l'air. Elle appelle donc le ministère à prendre des mesures drastiques et immédiates pour réduire les impacts des nuisances sonores, afin de garantir la tranquillité et la santé de tous les Franciliens, sans exception.

### Texte de la réponse

En application de l'article L. 572-2 et L. 572-7 du code de l'environnement, les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Le PPBE doit être mis à jour tous les cinq ans, selon le principe des « échéances » issu de la mise en œuvre de la directive européenne de 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Pour l'échéance en cours, les PPBE doivent avoir été approuvés au plus tard le 18 juillet 2024. La Métropole du Grand Paris, en tant qu'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores, a la responsabilité d'élaborer le PPBE de l'agglomération. Aussi, il appartient à la Métropole du Grand Paris de fixer le niveau d'ambition de son PPBE. L'État est quant à lui mobilisé autour de l'élaboration des PPBE spécifiques des infrastructures ferroviaires, des aéroports et des infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national, lorsque ceux-ci sont concernés par la directive (ceci étant défini par des critères de trafic). S'agissant de la problématique spécifique des constructions de nouveaux logements à proximité immédiate des axes principaux de transports et conformément à l'article L. 571-10 du code de l'environnement, dans chaque département, l'État recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine notamment, après consultation des communes, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire. Ces prescriptions sont reportées dans les plans d'urbanisme des communes concernées. Il convient ensuite que les communes s'assurent de leur respect au moment de l'instruction des permis de construire. Concernant le couvre-feu à l'aéroport d'Orly, les services de la direction générale de l'aviation civile assurent une surveillance systématique du respect des dispositions réglementaires. La décision ministérielle de 1968 qui institue ce couvre-feu prévoit que des dérogations peuvent être délivrées à titre très exceptionnel par le directeur général de l'aviation civile. Le nombre de dérogations accordées fait l'objet d'un suivi rigoureux par ses services. Un bilan détaillé de l'application du couvre-feu a été présenté lors de la dernière Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris-Orly du 15 décembre 2023. En parallèle, en cas de suspicion de manquement, des procès-verbaux sont établis par des agents assermentés puis instruits par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui peut infliger des amendes administratives d'un montant maximal de 40 000 €.