



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 17730

Texte de la question

M. Jean Tiberi demande à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer de l'informer sur l'état actuel des connaissances en matière de détection des nuisances sonores causées par l'activité aérienne au-delà d'un rayon de vingt-cinq à trente kilomètres des pistes.

Texte de la réponse

Afin de mieux informer les riverains et d'étudier les possibilités d'améliorer leur qualité de vie, des mesures de bruit sont effectuées autour des principaux aéroports. Des stations de mesures sont implantées de manière à établir les niveaux de bruit caractéristiques des différents types d'avion, au décollage et à l'atterrissage. Pour obtenir des mesures pertinentes, il est indispensable que l'émergence de l'événement sonore par rapport au bruit de fond soit nettement détectable et permette d'identifier l'avion source du bruit à l'aide des données fournies par les radars de contrôle de la circulation aérienne. Il est également nécessaire qu'à la verticale de la station de mesure la dispersion des trajectoires soit faible de façon à capter un pourcentage élevé de vols. Pour les avions au départ, la dispersion rapide des trajectoires ne permet de détecter à partir de stations situées à plus de dix kilomètres de la piste qu'une faible part des événements sonores liés aux décollages. A l'arrivée, à une distance située entre vingt et trente kilomètres de la piste, la concentration des trajectoires est assurée puisque les avions sont en cours d'alignement sur l'axe de guidage vers l'atterrissage. En revanche, à cette distance, leur altitude reste encore supérieure à 1 200 mètres. Dans ces conditions, le niveau de bruit d'un avion moyen porteur moderne comme l'Airbus A 320 est difficilement détectable dans le bruit de fond. Seuls les avions gros porteurs, tels les Boeing 747-400, pourraient être identifiés et leur niveau de bruit mesuré. Des campagnes de mesures de bruit réalisées en 1998 à Sannois, dans le Val-d'Oise, à vingt et un kilomètres du seuil des pistes de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, et en 2001 à Ozoir-la-Ferrière, en Seine-et-Marne, à vingt et un kilomètres du seuil des pistes de l'aéroport de Paris-Orly, ont confirmé cette analyse. Une autre campagne réalisée en 2001 à La Frette-sur-Seine, dans le Val-d'Oise, à vingt-sept kilomètres du seuil des pistes de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, a nécessité la présence permanente d'observateurs et un dépouillement manuel minutieux. Aucune détection automatique n'était en effet possible pour les faibles niveaux de bruit enregistrés à cette occasion. Dans ces conditions, au-delà d'une quinzaine de kilomètres, la mesure d'émergences sonores propres au trafic aérien et l'identification des avions deviennent singulièrement complexes. En tout état de cause, en application de l'article L. 227-5 du code de l'aviation civile, la définition des prescriptions techniques applicables aux stations automatiques de mesure de bruit à proximité des principaux aéroports nationaux relève de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (l'ACNUSA). Cette autorité indépendante présentera en 2004 les premières homologations de matériels de mesure.

Données clés

Auteur : [M. Jean Tiberi](#)

Circonscription : Paris (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17730

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 5 mai 2003, page 3454

Réponse publiée le : 10 août 2004, page 6360