



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 84693

Texte de la question

M. Jean Bardet appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Roissy. Si certaines mesures comme la réduction des vols de nuit, l'interdiction de vols des aéronefs les plus bruyants vont dans le bon sens, elles ne peuvent malheureusement qu'être insuffisantes face à la situation. Les habitants du Val d'Oise se plaignent de vols de plus en plus nombreux, et à des altitudes de plus en plus basses, tant le jour que la nuit. Cette atteinte à leur qualité de vie est aussi et avant tout un enjeu de santé publique comme l'a montré l'étude « Insomnia ». Elle a souligné l'existence de troubles de sommeil liés aux nuisances sonores de l'aéroport Roissy-Charles qui peuvent entraîner des troubles psychiques tels que la dépression ou l'anxiété. Rappelant son action pour l'arrêt de tout vol de nuit et la création d'un troisième aéroport, il lui demande s'il entend prendre des mesures pour améliorer les conditions de vie des riverains.

Texte de la réponse

Pour préserver son développement et stimuler son attractivité, la France doit disposer d'une desserte aérienne performante et donc d'une infrastructure aéroportuaire à la hauteur de ses ambitions et de ses besoins. L'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle a naturellement vocation à assurer une grande partie des besoins nationaux. Toutefois, cette infrastructure ne peut fonctionner et se développer au détriment de la qualité de vie des populations riveraines. Conscient des nuisances sonores engendrées par l'activité de cette plate-forme, le Gouvernement a fixé en juillet 2002 un objectif clair en termes de gêne sonore à ne pas dépasser. Ainsi, il s'est engagé à plafonner les nuisances sonores globales engendrées par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle à son niveau moyen des années 1999-2000-2001. Ce plafonnement, instauré par l'arrêté du 28 janvier 2003, met en place un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité de l'aéroport. Un coefficient multiplicateur est appliqué à l'énergie sonore mesurée le soir et la nuit, périodes pendant lesquelles la gêne est la plus fortement ressentie. Par ailleurs, le Gouvernement a procédé sur cet aéroport à un retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3, qui sera total à l'automne 2008. Il s'agit d'un cas unique en Europe. La priorité ayant été donnée à la réduction des nuisances la nuit, ces avions sont d'ores et déjà totalement interdits sur l'aérodrome entre 23 heures 30 et 6 heures. De même, une mesure très incitative à la réduction du trafic entre 22 heures et 6 heures a été mise en oeuvre, en augmentant significativement la fiscalité relative au bruit nocturne (taxe sur les nuisances sonores aériennes, TNSA). Ainsi, les taux de cette taxe ont été substantiellement relevés au 1er janvier 2006, renforçant l'effet incitatif, d'une part, et la ressource pour l'aide à l'insonorisation des logements, d'autre part. Conjointement à cette mesure d'incitation financière, un dispositif d'ensemble a été mis en oeuvre, après avoir obtenu un avis favorable de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), afin de protéger plus strictement le coeur de la nuit entre 0 heure et 5 heures. Ce dispositif est couplé à des mesures visant à imposer des procédures à moindre bruit la nuit. Après un abandon volontaire de tous les vols de la compagnie Air France (à l'exception du vol quotidien en provenance de Tokyo-Narita) et de 25 % des vols de La Poste, effectif depuis le 30 juin 2003, le Gouvernement a fixé, par arrêté du 6 novembre 2003, un plafond de 22 500 créneaux

attribuables entre 0 heure et 5 heures. De plus, sur cette période, tout créneau non utilisé par une compagnie ne peut être réattribué à un autre transporteur aérien. Les restrictions introduites dans cette plage horaire ont eu pour effet de supprimer totalement les émergences sonores, principales responsables des perturbations du sommeil, et d'inverser durablement la tendance à la croissance du trafic nocturne. Celui-ci avait connu une progression moyenne de 11 % par an entre 1996 et 2001 pour atteindre 26 000 mouvements avant de revenir, grâce à ces mesures pour l'année écoulée entre le 1er octobre 2004 et le 30 septembre 2005, à 21 359 mouvements. Cette décroissance se poursuit : 20 577 créneaux ont été attribués pour les saisons aéronautiques d'hiver 2005/2006 et d'été 2006. Les vols en infraction par rapport à ces réglementations donnent lieu à des sanctions pouvant atteindre 20 000 euros par vol. Conjointement à la limitation de l'activité nocturne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, le Gouvernement entend promouvoir une desserte aéroportuaire équilibrée du territoire national s'appuyant sur le réseau des grands aéroports régionaux et sur le troisième réseau de plates-formes de taille moyenne, telles que Châlons-Vatry ou Beauvais-Tillé. Au niveau opérationnel, les services de navigation aérienne s'attachent à identifier des perspectives d'amélioration et à mettre en oeuvre les solutions appropriées. À court et moyen terme, celles-ci consistent à relever les hauteurs de survol là où il existe encore des marges de manoeuvre et à modifier les procédures de circulation aérienne dans le plan vertical, sans modifications dans le plan horizontal, qui se traduiraient par des transferts de nuisances au-dessus de communes nouvellement survolées. Toute évolution doit, bien entendu, s'envisager dans le respect des exigences de sécurité et, en particulier, des contraintes de séparation verticale entre les flux de départ et d'arrivée des différents aéroports. Par ailleurs, la dimension environnementale est aujourd'hui largement prise en compte dans la formation, tant initiale que continue, des pilotes et des contrôleurs aériens. D'importantes actions sont dans ce domaine menées en collaboration avec l'ACNUSA. Localement, des commissions de retour d'expérience ont été créées sur les aéroports parisiens pour renforcer la connaissance des professionnels sur les dossiers environnementaux et identifier des axes d'amélioration. Enfin, dans un souci de transparence et d'information du public sur les conditions de survol en région parisienne, un nouvel outil de visualisation du bruit et des trajectoires d'avions, dénommé VITRAIL (visualisation des trajectoires et des informations en ligne), est utilisé depuis juillet 2005 dans les maisons de l'environnement d'Orly et de Roissy. L'utilisation de cet outil peut aujourd'hui être étendue aux collectivités locales qui en font la demande.

Données clés

Auteur : [M. Jean Bardet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 84693

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 janvier 2006, page 900

Réponse publiée le : 11 juillet 2006, page 7389