



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Gestion du bruit des aéronefs et « approche équilibrée »

Question écrite n° 27016

Texte de la question

Mme Corinne Vignon attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur « l'approche équilibrée » de la gestion du bruit des aéronefs. Cette approche consiste à identifier les différents problèmes de bruit d'un aéroport puis à analyser les moyens disponibles permettant de l'atténuer. À Toulouse, cette démarche sera portée par l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB). Cependant, les associations de riverains interrogent fortement la légitimité de l'aéroport quant à la neutralité de la conduite de cette démarche et celle de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui ne semblerait pas pouvoir prétendre à l'indépendance préconisée dans le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil (Item 13). Nettement impactés par la proximité de l'activité aérienne et son développement, les habitants soulignent la nécessité de mener une étude ouvrant la voie à une expertise indépendante des mesures pour rendre compatible l'exploitation d'un aéroport urbain et la vie des populations environnantes. En conséquence, elle souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement compte mettre en place afin de garantir l'impartialité de l'aéroport Toulouse-Blagnac dans la conduite de l'approche équilibrée.

Texte de la réponse

La prise en compte des nuisances aéroportuaires sur les populations est un enjeu majeur et constitue une priorité du Gouvernement. La stratégie nationale du transport aérien 2025, publiée en 2019, définit les axes stratégiques des politiques publiques en matière de transport aérien. Le premier de ces axes vise à assurer un développement durable du secteur, notamment grâce à la maîtrise des nuisances qu'il génère au sein des territoires et l'atténuation de leurs impacts. En ce qui concerne les nuisances sonores aériennes, la France œuvre en premier lieu au renforcement des normes internationales portant sur les émissions sonores des aéronefs. D'un point de vue opérationnel, la généralisation des descentes continues constitue également une priorité au regard des gains significatifs qu'elles démontrent en matière d'émissions sonores et gazeuses. La situation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac fait l'objet d'une attention particulière du fait de sa situation géographique à proximité de l'agglomération toulousaine. Au-delà de la réduction effective du bruit, l'activité, notamment nocturne, de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est déjà encadrée par différentes dispositions et restrictions. Compte tenu du contexte et suite aux échanges qui ont eu lieu avec les élus, l'Etat a décidé de lancer une étude d'« approche équilibrée » de la gestion des aéronefs. Cette approche consiste, à partir de l'identification des différents problèmes de bruit d'un aéroport, à analyser les moyens disponibles permettant de l'atténuer. Cette démarche constitue le seul moyen réglementaire permettant, si elle aboutit à une telle conclusion, de mettre en place des restrictions, proportionnées à l'objectif de réduction des nuisances recherché. Cette démarche sera portée par l'aéroport de Toulouse-Blagnac, dont la légitimité est remise en cause par certaines associations de riverains. Il s'agit pourtant du cas de figure le plus habituel, étant entendu que, si l'exploitant d'aéroport est maître d'œuvre de la démarche, il la conduit sous le contrôle des services de l'Etat, qu'il s'agisse du préfet ou du représentant de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Certaines associations de riverains s'interrogeraient sur l'indépendance de la DGAC au regard d'un considérant du règlement (UE) 598/2014. Or, il appartient bien aux services de la DGAC en charge d'exercer des missions

régaliennes, notamment dans le domaine de l'environnement, de s'assurer d'un traitement équilibré de cette étude qui tienne compte des différents intérêts en présence, et à la préfecture de Haute-Garonne de s'assurer de la régularité et de la transparence de ce processus. L'item 13 dudit règlement précise d'ailleurs que « cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux Etats membres de modifier leur structure administrative ou leur processus de prise de décision ». Enfin, il faut noter que la démarche d'approche équilibrée fera l'objet d'une présentation et d'un suivi en Commission consultative de l'environnement (CCE) sous la présidence du secrétaire général de la préfecture. L'ACNUSA, Autorité indépendante en matière de nuisances sonores aéroportuaires, sera également consultée. Le directeur de la DSAC/Sud reste à la disposition des citoyens et des élus afin de présenter la démarche adoptée et les modalités de concertation prévues pour garantir l'impartialité de la démarche. En complément, le Ministre chargé des Transports a missionné le CGEDD afin d'accompagner cette démarche d'étude et d'approche équilibrée, afin d'apporter toute l'expertise nécessaire sur ce sujet complexe.

Données clés

Auteur : [Mme Corinne Vignon](#)

Circonscription : Haute-Garonne (3^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27016

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 février 2020](#), page 1415

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7601