



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

nuisances aéroportuaires

Question au Gouvernement n° 1339

Texte de la question

NUISANCES AÉROPORTUAIRES

M. le président. La parole est à Mme Michèle de Vaucouleurs, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

Mme Michèle de Vaucouleurs. Madame la ministre chargée des transports, le 8 novembre 2017, je vous interrogeais sur les nuisances aériennes dans la région Île-de-France, et plus particulièrement sur les nuisances sonores. Or, le trafic aérien est loin de devoir diminuer au cours des prochaines années.

La construction du terminal T4 de Roissy, dont la première tranche est prévue pour 2024-2025, devrait accueillir 7 à 10 millions de passagers par an, et 40 millions une fois le projet finalisé, ce qui entraînera, de fait, une hausse des survols. Les associations réclament, à juste titre, une enquête publique à grande échelle, et non une simple concertation limitée aux abords immédiats de l'aéroport, comme c'est prévu pour l'instant. Il nous semble primordial que, dans le cadre de la privatisation d'Aéroports de Paris, les enjeux écologiques et les préoccupations des citoyens soient largement pris en compte.

Le 10 octobre dernier, l'Organisation mondiale de la santé a publié de nouvelles lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement, qui réévaluent fortement les risques encourus par les personnes exposées aux bruits liés aux trafics ferroviaire et aérien. Gêne pour le sommeil, troubles de l'apprentissage, déficience auditive, santé mentale affectée : les troubles engendrés sont nombreux. Par ailleurs, le rapport fixe clairement des niveaux d'exposition à ne pas dépasser pour éviter ces troubles : pour le trafic aérien, il est fixé à 45 décibels (A), selon l'indicateur LDEN – niveau de bruit global pour une journée complète.

Dans ce cadre, il semble primordial que des mesures soient effectuées et des cartes de bruit réalisées dans les territoires concernés afin de s'assurer que ce niveau n'est pas dépassé. Par ailleurs, la descente douce reste une solution intéressante, mais sa généralisation prend du retard. Alors que les conclusions des assises du transport aérien devraient être rendues prochainement, et que nous avons acté la privatisation d'Aéroports de Paris, pouvez-vous nous préciser, madame la ministre, quelles mesures le Gouvernement entend mettre en œuvre afin de prévenir les risques liés aux nuisances du trafic aérien ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame la députée, le développement du transport aérien n'est possible que si l'on maîtrise ses conséquences environnementales, notamment en termes de nuisances sonores. J'ai souhaité, de ce fait, que cette question soit au cœur des assises du transport aérien, que je mène actuellement. Ma conviction est que l'on peut concilier le développement de nos aéroports et la

réduction des nuisances liées au trafic aérien. Je voudrais saluer l'implication de la députée Zivka Park, qui préside aux travaux engagés sur ce sujet. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Notre politique en la matière s'appuie sur quatre piliers. Le premier est la réduction du bruit à la source, grâce aux innovations technologiques et aux programmes de recherche que nous menons actuellement, lesquels doivent conduire à diviser par quatre l'énergie acoustique – autrement dit, le bruit produit par les avions – entre 2000 et 2030. Le deuxième pilier est la maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports et l'aide à l'insonorisation des bâtiments. La loi d'orientation des mobilités permettra en outre de renforcer l'information des acquéreurs de bâtiments autour des aéroports. Le troisième pilier est constitué par les restrictions d'exploitation des avions les plus bruyants. Enfin, le quatrième pilier repose sur l'optimisation des procédures de navigation aérienne. Je vous confirme que les descentes continues, qui sont déjà possibles à certains créneaux horaires sur l'aéroport Charles-de-Gaulle, seront généralisées dans les prochaines années.

Je voudrais également mentionner les travaux du projet Prisalt plus - prise d'altitude après le décollage - menés à Orly, dans ce même esprit, et saluer l'engagement de la députée Marie Guévenoux sur ce sujet.

(*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et quelques bancs du groupe MODEM.*)

Le projet de terminal T4, quant à lui, revêt une ampleur considérable. Je viens d'écrire au président d'Aéroports de Paris pour lui demander qu'il sollicite un cadrage préalable de l'autorité environnementale sur le contenu du projet, du dossier de consultation, ainsi que sur le périmètre de la concertation, qui doit associer toutes les populations concernées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et quelques bancs du groupe MODEM.*)

Données clés

Auteur : [Mme Michèle de Vaucouleurs](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 1339

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er novembre 2018](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [1er novembre 2018](#)