



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 75226

Texte de la question

M. Georges Mothron appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le problème des nuisances aériennes en Île-de-France, et tout particulièrement dans le Val-d'Oise. Ce sujet est une des préoccupations de nos populations régulièrement survolées. Il constate qu'une augmentation du trafic aérien est inéluctable et que la politique actuelle de maîtrise des nuisances sonores n'est pas à la hauteur des enjeux réels. Roissy est la première plate-forme européenne en nombre de mouvements et c'est aussi l'un des aéroports les plus concernés par l'activité nocturne du fret. Les 160 vols de nuit à moins de 1 000 mètres d'altitude sont particulièrement agressifs pour nos administrés qui sont souvent confrontés à des troubles du sommeil, voire à des pathologies anxio-dépressives. Il demande en conséquence quelles sont les intentions concernant l'instauration, comme à Orly, d'une période de couvre-feu aérien la nuit, et les nouvelles mesures de prévention du bruit qui tardent à être mises en oeuvre.

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. Suite aux orientations fixées le 25 juillet 2002, arrêtées au terme d'une concertation préalable avec les élus, les associations et les professionnels directement concernés, le Gouvernement s'est engagé à plafonner les nuisances sonores globales engendrées par l'activité aérienne de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle à leur niveau moyen des années 1999-2000-2001. Ce plafonnement, instauré par l'arrêté du 28 janvier 2003, est fondé sur un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité de cette plate-forme. 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, il a été procédé sur cet aéroport à un retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 et 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 Paris - Charles-de-Gaulle entre 23 h 30 et 6 heures. En parallèle, le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains des dix principales plates-formes aéroportuaires nationales a récemment fait l'objet d'une importante réforme. D'une part, les périmètres éligibles à cette aide ont été élargis ; le nombre de logements éligibles au dispositif d'aide est ainsi passé de 13 510 à 63 260 depuis la révision du plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle finalisée le 12 juillet 2004. D'autre part, la gestion du dispositif a été transférée aux exploitants des aérodromes concernés. Par ailleurs, le financement des aides a été pérennisé avec le remplacement du volet « transport aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) par une taxe entièrement affectée au dispositif, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Soucieux d'accélérer le rythme de l'insonorisation des logements riverains, le Gouvernement a décidé de revaloriser, une nouvelle fois, les ressources affectées aux aides financières considérées. Le décret n° 2005-1604 du 21 décembre 2005 et un arrêté ministériel du même jour modifient les coefficients de

modulation de la TNSA et la classification acoustique des aéronefs. Ces nouvelles dispositions sont en vigueur à compter du 1er janvier 2006. Enfin, 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 cœur de la nuit entre 0 heure et 5 heures. Outre le retrait des avions les plus bruyants déjà cité, ce dispositif comporte le plafonnement du nombre de créneaux horaires attribuables dans la tranche horaire considérée et le principe de nonde tout créneau inutilisé. L'arrêté du 6 novembre 2003 instituant ce plafonnement a fixé le nombre maximal de créneaux attribuables à 22 500 pour une période annuelle correspondant à deux saisons de planification aéronautique, alors que plus de 25 000 créneaux étaient exploités auparavant. Depuis lors, des créneaux ont effectivement été inutilisés ou abandonnés, et le plafond s'établit à 20 577 créneaux attribuables pour les deux saisons de planification aéronautique d'hiver 2005-2006 et d'été 2006, soit la période allant du 30 octobre 2005 au 28 octobre 2006. Ce dispositif comporte également une limitation stricte des émergences sonores, principales responsables des perturbations du sommeil. Compte tenu de l'enjeu économique de l'activité actuelle du transport de fret et notamment de fret express, un couvre-feu total entre 0 heure et 5 heures n'est pas envisagé en complément de ce dispositif. L'ensemble des sociétés de transport de fret express représente un nombre total de 3 200 emplois directs sur la plate-forme et environ 12 000 emplois indirects ou induits, dans la région parisienne.

Données clés

Auteur : [M. Georges Mothron](#)

Circonscription : Val-d'Oise (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 75226

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 11 octobre 2005, page 9392

Réponse publiée le : 23 mai 2006, page 5547