



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 75397

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de Mme la ministre déléguée aux affaires européennes sur les vols d'avions de nuit en Europe. Aujourd'hui, 10 millions d'Européens subissent les nuisances sonores provoquées par les vols de nuit. L'Europe cumule à elle seule 550 000 mouvements annuels de nuit, pour dix à douze aéroports très bruyants. Compte tenu des perspectives de croissance du trafic (une hausse de 220 % d'ici à vingt ans), il demande si elle envisage de prendre des mesures afin de lutter contre ces nuisances sonores. - Question transmise à Mme la ministre de l'écologie et du développement durable.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux nuisances sonores provoquées par les vols de nuit et aux mesures qu'il est envisagé de prendre pour les réduire. Le trafic aérien provoque incontestablement des nuisances sonores importantes. Celles-ci perturbent les conditions de vie des populations riveraines, qui réclament des réductions drastiques du nombre de mouvements, voire leur interdiction. Une telle interdiction générale, pour tous les aéroports, risquerait toutefois de remettre en cause l'équilibre entre les trois éléments clés du développement durable que sont l'environnement, les aspects économiques et les aspects sociaux. La directive européenne 2002/30 CE du 26 mars 2002, fondée sur le principe de l'approche équilibrée, permet aux États membres de prendre des mesures appropriées telles que des restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports de l'Union européenne. Cette directive a été transposée en droit français par le décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004 relatif à l'introduction de restrictions d'exploitations liées au bruit de certains aérodromes. De nombreuses restrictions sont actuellement en vigueur en France. Elles consistent soit en couvre-feu total, en général au cours de la tranche 0 heure à 5 ou 6 heures (Paris-Orly, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Strasbourg), soit en une interdiction, durant la même tranche horaire, des mouvements des avions les plus bruyants du chapitre III (Paris - Charles-de-Gaulle, Nice - Côte d'Azur, Toulouse - Blagnac - Lyon - Saint-Exupéry, ainsi que Bâle-Mulhouse et Beauvais-Tillé, 2 heures avant et après le couvre-feu). Sont en outre interdits les essais moteurs de 22 heures à 6 heures (Nice, Bâle et Toulouse), l'emploi des inverseurs de poussée, ou du moins la limitation de leur utilisation de 22 heures à 6 heures (Lyon, Mulhouse ainsi que Toulouse toute la journée). À ce jour, parmi les grands aérodromes seuls Nantes, Marseille et Bordeaux n'ont pas fait l'objet d'un arrêté de restriction de vols de nuit. Les restrictions d'exploitation peuvent compléter des mesures tendant à la réduction à la source du bruit généré par les avions, à la mise en oeuvre de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » ainsi qu'à une véritable planification et gestion de l'utilisation des sols. À ce titre, le strict respect des règles d'urbanisme fixées par les plans d'exposition au bruit est indispensable afin de ne pas laisser les populations s'installer trop près des aérodromes et s'exposer ainsi aux nuisances sonores liées au trafic aérien. Par ailleurs, depuis le 1er janvier, les avions nouvellement certifiés doivent répondre à des critères de niveaux de bruit plus contraignants (avions du chapitre IV). Enfin, des mesures spécifiques au traitement des vols de nuit pourront être prises dans le cadre de la directive n° 2002/49/CE qui vient d'être transposée en droit français (articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement, décret n° 2006-361 et arrêtés des 3 et 4 avril 2006). En effet,

cette directive met en place un dispositif qui concerne notamment les aéroports en agglomération et les aéroports de plus de 50 000 mouvements annuels, à l'exclusion des mouvements militaires et des mouvements d'écologie sur les avions légers. Il repose sur l'élaboration de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de bruit prennent en compte de la nuit par le biais du Lden, un indicateur de bruit composite basé sur les niveaux de bruit moyen de journée (de 6 heures à 18 heures), soirée (de 18 heures à 22 heures) et nuit (de 22 heures à 6 heures). Les niveaux de bruit de soirée et nuit sont respectivement majorés d'un coefficient de 5 et 10. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement listent les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit pour les cinq années à venir.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Roubaud](#)

Circonscription : Gard (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 75397

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : affaires européennes

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 11 octobre 2005, page 9332

Réponse publiée le : 18 juillet 2006, page 7539