



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroports

Question écrite n° 98921

### Texte de la question

Mme Anne-Marie Comparini souhaite appeler l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le dossier des vols de nuit. Le comité des riverains de l'aéroport Saint-Exupéry, membre de l'Union française contre les nuisances des aéronefs, lui a rappelé que les vols de nuit sont un problème majeur pour les 3,6 millions de citoyens de l'Union européenne habitant à la périphérie des aéroports européens et de ce fait exposés à des niveaux sonores élevés engendrés par les 600 000 vols de nuit (soit 5 % du trafic total). Or, selon son rapport publié en 2005 *Assessing the Economic Costs of Night Flight Restrictions*, la Commission européenne admet que la plupart de ces avions ne sont pas tenus de voler de nuit. Par ailleurs, l'OMC recommande que le niveau sonore maximal soit de 45 décibels (à l'intérieur) et de 60 décibels (à l'extérieur) pour tout événement sonore se produisant pendant la nuit. Cependant la grande majorité des vols de nuit dépasse ces niveaux sonores. L'Union européenne a publié une directive sur le bruit en 2002. Elle ne fixe pas d'objectifs chiffrés à atteindre par les États membres pour les niveaux sonores, elle enjoint seulement les États membres à établir des cartographies sonores et à élaborer des plans d'action en vue d'indiquer de quelle manière ils comptent agir dans les zones les plus touchées par le bruit. Sachant qu'une version révisée de la directive sur le bruit sera publiée en 2007, elle lui demande d'intervenir afin que dans les cinq années à venir, cette directive impose aux États membres de donner des objectifs chiffrés pour les niveaux sonores de nuit recommandés par l'OMC et afin que les États membres appliquent des restrictions strictes aux vols de nuit afin d'atteindre les objectifs de réduction des niveaux sonores.

### Texte de la réponse

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 et les textes de transposition de cette directive dans le droit français prévoient effectivement que les États membres publient, avant fin juin 2007, des cartes stratégiques de bruit pour les grandes infrastructures de transport et les grandes agglomérations et que, sur la base de cette cartographie, soit établi un plan de prévention du bruit dans l'environnement avant le 18 juillet 2008. La vocation de ces plans de prévention est d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et de préserver les qualités des zones remarquables. Dans le domaine du transport aérien, le champ d'application des mesures envisageables a fait l'objet d'une directive européenne n° 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Celle-ci est basée sur le concept « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit qui préconise une méthode d'action s'articulant autour de quatre éléments essentiels : la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation spécifiques à chaque aéroport. L'esprit de la directive est de fixer des objectifs environnementaux propres à chaque plate-forme, afin de mieux prendre en compte les spécificités locales. En effet, ce n'est qu'à l'échelle locale que peuvent être trouvés les équilibres entre le développement de la capacité aéroportuaire et les objectifs de diminution de bruit. Ainsi, selon les enjeux socio-économiques, les types d'activité de la plate-forme, les flottes d'aéronefs utilisés, les enjeux environnementaux, les sensibilités environnementales locales et de multiples autres considérations, les objectifs environnementaux peuvent varier dans des proportions significatives et être exprimés selon des critères très différents. Selon les plates-formes, la

priorité peut être donnée à la limitation de l'énergie sonore, ou du nombre de mouvements, ou des émergences sonores, ou à tout autre critère ou combinaison de critères, et il convient de conserver cette souplesse afin de s'adapter au mieux aux réalités locales.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Anne-Marie Comparini](#)

**Circonscription :** Rhône (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 98921

**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 :** 4 juillet 2006, page 6980

**Réponse publiée le :** 31 octobre 2006, page 11428