



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### La nécessité de réduire les nuisances sonores dues au trafic aérien

Question écrite n° 2779

#### Texte de la question

M. Emmanuel Maurel alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la nécessité de réduire les nuisances sonores du trafic aérien afin de préserver la santé des riverains des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget. En 2023, il y a eu 455 049 mouvements aériens à Charles-de-Gaulle et 58 610 mouvements en 2023 au Bourget. Les riverains de ces aéroports représentent plus d'un demi-million d'habitants et subissent un niveau sonore dépassant les seuils fixés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Or depuis plusieurs années, les professionnels de la santé alertent sur les impacts sanitaires de ces nuisances : troubles du sommeil, anxiété, maladies cardiovasculaires et perte de vie en bonne santé, pouvant atteindre trois ans dans les zones les plus affectées. C'est pourquoi face à ces nuisances il est impératif d'agir, avec des mesures concrètes de protection. L'interdiction des vols de nuit pourrait être une première étape pour préserver la santé des riverains de ces aéroports. Cette mesure déjà mise en œuvre à l'aéroport d'Orly depuis 1968 permettrait de préserver la qualité du sommeil des habitants. Cette restriction d'exploitation des vols pourrait également être plus restrictive pour les avions les plus bruyants en les interdisant de mouvements entre 22 h 00 et 6 h 00. Une baisse du nombre de créneaux attribuables pourrait également être une solution idoine. À cet égard, il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en œuvre pour répondre aux préoccupations légitimes des riverains quant à la préservation de leur santé.

#### Texte de la réponse

Le Gouvernement agit résolument pour définir des mesures concrètes permettant de protéger les riverains des aéroports, tout en favorisant l'essor d'un transport aérien durable et contrôlé. L'action de l'État pour limiter les nuisances sonores s'articule autour de quatre piliers, selon le principe d'« approche équilibrée » prôné par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et traduit dans le droit européen : la réduction du bruit à la source, la gestion de l'utilisation des terrains autour des aérodromes, les procédures opérationnelles de réduction du bruit (comme l'éco-pilotage et les descentes continues) et, lorsque c'est nécessaire, les restrictions d'exploitation qui limitent l'accès à un aéroport ou en réduisent la capacité opérationnelle. De manière générale, les pouvoirs publics examinent de manière régulière et au minimum tous les cinq ans, les effets acoustiques sur les populations des principales plateformes aéroportuaires nationales. La directive relative à la gestion du bruit dans l'environnement impose en effet une telle évaluation périodique des nuisances sonores aéroportuaires et l'établissement de plans d'action, qui en France prennent la forme de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui prévoient des actions sur les trois premiers piliers mentionnés ci-dessus en vue de maîtriser les nuisances sonores. S'agissant de l'introduction possible de restrictions d'exploitation, la réglementation européenne prévoit que toute restriction liée au bruit doit être précédée d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée sur l'aéroport concerné. Cette approche consiste à définir et à évaluer de nouvelles mesures permettant de répondre à l'objectif de réduction du bruit fixé dans l'étude de manière proportionnée à leurs effets socio-économiques. Peuvent ainsi être étudiées des mesures de limitation du nombre de mouvements, de couvre-feu, ainsi que des mesures portant sur les performances acoustiques exigées pour opérer sur l'aéroport concerné, ou incitant les compagnies aériennes desservant l'aéroport à renouveler leurs flottes par des avions moins bruyants. En vertu du décret n° 2023-375 du 16 mai 2023, cette évaluation est

menée sous l'égide du préfet de département, autorité compétente, qui s'assure en particulier de la consultation de l'ensemble des parties intéressées. Ce n'est qu'à l'issue de cette étude que le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement peuvent imposer des restrictions d'exploitation sur l'aéroport concerné. Une telle étude d'impact est actuellement conduite à Paris-CDG sous l'autorité du préfet du Val-d'Oise, qui a lancé une grande consultation publique par voie électronique accessible du 23 décembre 2024 au 18 mars 2025 sur le site du ministère, ayant donné lieu à 2 368 contributions provenant d'une pluralité d'acteurs. Même si un dispositif visant à maîtriser le bruit nocturne est en place depuis 2003, comme l'illustre notamment le plafonnement du nombre de créneaux horaires attribués à l'année durant le cœur de nuit, entre minuit et 5 heures pour les décollages et entre minuit 30 et 5 heures 30 pour les atterrissages, cette étude analyse la possibilité de renforcer le corpus actuel de mesures de restrictions. L'aéroport de Paris-Le Bourget est quant à lui d'ores et déjà soumis à un ensemble de contraintes à visée environnementale, avec notamment l'instauration depuis 1997 d'un couvre-feu nocturne dont l'étendue est fonction des performances acoustiques des appareils exploités. La plateforme est en effet caractérisée par son activité principalement orientée vers l'aviation d'affaires, qui recourt à des aéronefs de taille modeste et performants sur le plan acoustique dont une part significative répond aux tout derniers standards internationaux en la matière. Les travaux préparatoires à l'adoption de son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2024-2029, qui sera prochainement présenté pour avis à la Commission consultative de l'environnement et soumis à une consultation du public pour une durée de deux mois, viennent d'être engagés sous l'égide du préfet de la Seine-Saint-Denis. Le diagnostic du bruit établi à cette occasion dresse un constat à la baisse des populations soumises aussi bien à la forte gêne qu'aux fortes perturbations du sommeil, compte tenu des prévisions stables de trafic aérien pour les prochaines années.

## Données clés

**Auteur :** [M. Emmanuel Maurel](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (3<sup>e</sup> circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2779

**Rubrique :** Nuisances

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 17 mars 2025

**Question publiée au JO le :** [10 décembre 2024](#), page 6575

**Réponse publiée au JO le :** [29 juillet 2025](#), page 6882