

N° 603  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 mai 2023

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 34-1 DE LA CONSTITUTION,

*visant à préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne générée par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Île-de-France,*

PRÉSENTÉE

Par M. Rachid TEMAL,

Sénateur



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le 9 mai 2023, **plus de 300 élus, dont une cinquantaine présents lors d'un rassemblement devant le Ministère** des transports, ont demandé avec des associations concernées par les nuisances aériennes au Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports un plafonnement des vols et un couvre-feu nocturne pour les aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Cette initiative s'inscrivait dans le cadre d'une mobilisation nationale organisée du 9 au 14 mai, à l'appel de l'association européenne UECNA.

Les élus et les associations rappellent le bruit n'est pas qu'une question d'inconfort mais bien un problème de santé publique majeur : troubles du sommeil, troubles cognitifs, hypertension, maladies cardiovasculaires. De plus, son coût social a été estimé par l'Ademe à 6,1 milliards d'euros annuels pour le seul bruit aérien.

L'étude « *Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France* » conduite par Bruitparif, a également démontré que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à trois ans de vie en bonne santé.

Ce sont pourtant aujourd'hui 1,9 millions de Franciliens riverains d'Orly, Roissy et le Bourget qui sont exposés à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs-guide de l'OMS.

En seulement six ans, autour du seul aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition en journée a augmenté de 23 % et celle exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition de nuit de 80 %.

Pour les populations concernées, cette situation est une préoccupation quotidienne et a des conséquences concrètes. Voilà pourquoi en seulement un mois, une pétition demandant ces mesures de plafonnement et de couvre-feu à Roissy a recueilli plus de 20 000 signatures.

Si la présence de la première plateforme aéroportuaire de France – et seconde en Europe – qu’est celle de Roissy constitue un atout et une chance en matière d’emploi, de formation, de mobilité et donc de développement économique, les auteurs de la présente proposition regrettent toutefois le fait que cette chance ne se soit, pour l’heure, pas concrétisée en opportunités réelles pour le territoire.

Il s’agit donc, aujourd’hui, de trouver le juste point d’équilibre, qui n’existe pas à l’heure où cette proposition de résolution est rédigée et déposée, entre d’un côté la vie, la santé et l’environnement et, de l’autre, l’activité économique des aéroports et les emplois qu’elle génère.

Le 6 juillet 2023, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires appelait, elle, à la mise en œuvre de mesures immédiates afin d’éviter un nouveau dépassement du plafond des mouvements autorisés en cœur de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle. Celle-ci précisait que, les mouvements réalisés en cœur de nuit sur l’aéroport durant le mois de juin 2023 ayant été particulièrement élevés, le plafond pour lesdits mouvements serait largement dépassé si aucune mesure n’était prise. Dans son communiqué du 6 juillet 2023, l’ACNUSA appelait donc les compagnies aériennes disposant de quotas les autorisant à opérer en cœur de nuit, « *à respecter scrupuleusement leurs quotas ; les compagnies aériennes non autorisées à opérer en cœur de nuit, à ne réaliser aucun départ après minuit et aucune arrivée entre 00h30 et 5h29* » mais surtout et avant tout, « *l’administration de l’aviation civile à engager des poursuites lorsqu’elle constate un non-respect des dispositions réglementaires* ». Elle conclue en rappelant que sans ces poursuites l’administration « *favorise le contournement du dispositif réglementaire en vigueur depuis 2003 alors même que le Gouvernement a mandaté le préfet du Val-d’Oise pour envisager de nouvelles mesures de restrictions d’exploitation et soumettre celles-ci à étude d’impact* ».

Voilà pourquoi cette proposition de résolution s’attache à inviter le Gouvernement à faire respecter la loi actuelle ainsi qu’à prendre - sur le modèle des mesures adoptées par le Gouvernement Néerlandais qui a pris la décision de plafonner le trafic de l’aéroport d’Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements annuels afin d’en réduire les impacts sanitaires et climatiques - des mesures concrètes afin de protéger les millions de nos concitoyens qui subissent aujourd’hui ces nuisances qui ont un impact et des conséquences mesurables et dramatiques sur leur santé tout en garantissant l’activité économique.

**Proposition de résolution visant à préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne générée par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Île-de-France**

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2121-29,
- ④ Vu la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui dispose que chaque État membre élabore, tous les cinq ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des cartes stratégiques de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement,
- ⑤ Vu sa transposition en droit français et notamment les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-12 du code de l'environnement,
- ⑥ Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE,
- ⑦ Vu la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- ⑧ Vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »),
- ⑨ Vu le communiqué de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires du 6 juillet 2023 appelant à des mesures immédiates pour éviter un nouveau dépassement du plafond des mouvements autorisés en cœur de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle,
- ⑩ Considérant la procédure d'adoption en cours du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle pour la période 2022-2026 ;

- ⑪ Considérant l'élaboration en cours des PPBE d'Orly et du Bourget pour la période 2024-2028 ;
- ⑫ Considérant qu'en six ans :
  - ⑬ – autour de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 23 % et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 80 % ;
  - ⑭ – autour de l'aéroport d'Orly, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 34 % et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 91 % ;
- ⑮ Considérant qu'1,9 million de Franciliens riverains d'Orly, de Roissy et du Bourget sont exposés à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs-guide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) au-delà desquelles les atteintes à la santé et au sommeil sont avérées ;
- ⑯ Considérant qu'aucun objectif de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés n'est fixé dans les projets de PPBE ;
- ⑰ Considérant les quatre grands piliers définis dans le cadre du concept de l'approche équilibrée :
  - ⑱ – la réduction du bruit des avions à la source ;
  - ⑲ – la planification et la gestion de l'utilisation des sols ;
  - ⑳ – les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit ;
  - ㉑ – et, en dernier recours, les restrictions d'exploitation ;
- ㉒ Considérant que le quatrième pilier de l'approche équilibrée doit être mis en œuvre de manière concomitante aux trois premiers piliers compte tenu de l'augmentation du bruit constaté autour des trois aéroports majeurs franciliens ;
- ㉓ Considérant les conclusions de l'étude nationale « Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé (DEBATS) » qui démontre que « l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Cette augmentation de l'exposition au bruit est associée également à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire » ;

- ②④ Considérant l'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France », démontrant que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à trois ans de vie en bonne santé ;
- ②⑤ Considérant le bilan des émissions polluantes en Île-de-France établi par Airparif en octobre 2022 sur la base des données de 2019, faisant état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Île-de-France de plus 18 % entre 2005 et 2019, pollution représentant 11 % du total de la région, faisant du secteur aérien le deuxième pollueur aux oxydes d'azote d'Île-de-France et le seul qui soit en hausse ;
- ②⑥ Considérant la nécessité de préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne ;
- ②⑦ Considérant le rapport de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) « Scénarios de transition écologique pour le secteur aérien », paru en 2022, démontrant que seule une réduction du trafic aérien en France de 13 % entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80 % ses émissions de CO<sub>2</sub>, objectif inscrit dans le cadre de la stratégie nationale « bas carbone » ;
- ②⑧ Considérant la position de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, soulignant qu'à défaut d'engager des poursuites vis-à-vis des compagnies qui opèrent en cœur de nuit (départs et arrivées), sans disposer des quotas de créneaux les autorisant à opérer, l'administration de l'aviation civile favorise le contournement du dispositif réglementaire en vigueur depuis 2003, alors même que le Gouvernement a mandaté le préfet du Val-d'Oise pour envisager de nouvelles mesures de restrictions d'exploitation et soumettre celles-ci à étude d'impact ;
- ②⑨ Considérant que le Gouvernement néerlandais a pris la décision de plafonner l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements annuels afin d'en réduire les impacts sanitaires et climatiques, cet aéroport international ayant un trafic comparable à celui de Roissy-Charles-de-Gaulle ;

- ③⑩ Invite le Gouvernement à engager les procédures nécessaires pour faire respecter le droit actuel ainsi qu'à étudier les mesures suivantes, dans le cadre de l'application du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 précité, ainsi qu'à envisager leur adoption et leur inscription dans les PPBE, permettant de protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées :
- ③⑪ Pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle :
- ③⑫ – le plafonnement du trafic à 440 000 mouvements annuels ;
- ③⑬ – l'instauration d'un couvre-feu entre 22 h et 6 h ;
- ③⑭ Pour l'aéroport d'Orly :
- ③⑮ – le plafonnement du trafic à 200 000 mouvements annuels ;
- ③⑯ – l'allongement significatif du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6 h ;
- ③⑰ Pour l'aéroport du Bourget :
- ③⑱ – le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements annuels ;
- ③⑲ – l'instauration d'un couvre-feu entre 22 h et 6 h ;
- ④⑰ Pour ces trois aéroports franciliens :
- ④⑱ – la détermination d'objectifs de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés, de jour comme de nuit ;
- ④⑲ – l'utilisation de nouvelles valeurs limites de  $L_{den45}$  et  $L_{night40}$ , recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (carte stratégique de bruit, plan de gêne sonore, plan d'exposition au bruit) ;
- ④⑳ – l'interdiction des avions les plus bruyants.