



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Nuisances aériennes

Question orale n° 84

Texte de la question

Mme Gabrielle Cathala interroge Mme la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche et de la prévention des risques sur le trafic aérien. Depuis la fin de la crise du covid, celui-ci a connu un fort rebond jusqu'à dépasser son niveau d'avant crise. Cela a des répercussions sur la santé des citoyens : l'exposition au bruit et aux particules fines fait perdre jusqu'à 3 ans d'espérance de vie en bonne santé aux habitants d'Île-de-France. Le gouvernement démissionnaire n'était encore une fois pas cohérent puisqu'il prévoyait dans son budget une hausse du trafic et en même temps, une « transition écologique ». Des communes de la circonscription de Mme la députée dans le Val-d'Oise se trouvent sous le couloir aérien de Roissy. Certaines habitations sont survolées par 450 avions par jour, 680 000 par an, un vol toutes les cinq minutes au beau milieu de la nuit et on prévoit que le trafic aérien devrait doubler d'ici à 20 ans. Les habitants sont à l'heure actuelle oubliés par l'État. Malgré leur mobilisation, le plan de prévention du bruit dans l'environnement de Roissy ne contient aucune mesure digne de ce nom pour limiter les nuisances sonores. En l'absence de couvre-feu à Roissy, Mme la députée interroge Mme la ministre sur les leviers qu'elle compte actionner pour réduire les nuisances sonores, notamment nocturnes, générées par cet aéroport. De plus, elle lui demande de lui faire part de ses propositions visant à la réduction générale du trafic aérien, nécessaire à la fois pour la santé des Français et pour que la France puisse atteindre ses objectifs climatiques.

Texte de la réponse

NUISANCES AÉRIENNES

M. le président . La parole est à Mme Gabrielle Cathala, pour exposer sa question, no 84, relative aux nuisances aériennes.

Mme Gabrielle Cathala . Le bruit et le silence constituent des sujets éminemment politiques. Dans ma circonscription du Val-d'Oise, les communes concernées par le plan de gêne sonore ou par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy sont gravement touchées par ces nuisances : une étude de l'association Advocnar montre que le bruit y dépasse largement les seuils préconisés par l'Organisation mondiale de la santé pour garantir un sommeil réparateur. Je citerai Andilly, Deuil-la-Barre, Enghien-les-Bains, Margency, Montmagny, Saint-Gratien, Sannois et particulièrement Soisy-sous-Montmorency, survolée par des avions jusqu'à 450 fois par jour : un vol toutes les cinq minutes, même en pleine nuit.

Voudriez-vous que les intéressés se résignent à voir leur vie gâchée par des vibrations si intenses qu'un triple vitrage ne les arrête pas ? Chaque année, le bruit tue prématurément 2 400 personnes et coûte à notre société, selon l'Agence de la transition écologique, plus de 150 milliards d'euros ; 25 millions de Français sont exposés à des niveaux sonores nocifs, 87 % considèrent le silence comme un privilège désormais réservé à une minorité ; dans les quartiers pauvres, où il constitue la première pollution, 50 % des habitants se plaignent du bruit, contre 25 % dans les quartiers résidentiels non prioritaires.

Pourtant, ce poison peut être efficacement traité par des mesures simples. Notre proposition de loi visant à la mise en œuvre de la bifurcation écologique du transport aérien, déposée le 19 novembre, prévoit ainsi un couvre-feu national, c'est-à-dire l'interdiction des vols entre vingt-trois heures et six heures, accompagné de plans de maintien dans l'emploi des salariés du fret aérien, dont l'activité est nocturne. Lors des débats budgétaires, nous avons obtenu la création d'un organe chargé de faire respecter les réglementations ayant trait aux nuisances sonores aériennes : vous avez, avec l'aide du RN, rejeté cette mesure. Nous proposons un plan national en vue d'indemniser les victimes de ces nuisances. Nous agissons contre le bruit. Pourquoi ne pas soutenir ces mesures de santé consensuelles ?

À la pollution sonore s'ajoute la pollution de l'air : celui de l'aéroport de Roissy est aussi saturé de particules fines que l'atmosphère du périurbain parisien ! En France, 9 % de la mortalité est directement liée à ces particules, qui suscitent des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Les Français doivent-ils accepter de respirer un air de moins en moins respirable ?

Monsieur le ministre, nos concitoyens ont droit au silence, à un environnement sain. Agirez-vous de manière à faire cesser ces nuisances aériennes aux lourdes conséquences sanitaires, ou votre gouvernement sera-t-il le prochain à être condamné par le Conseil d'État pour inaction climatique et en raison de la pollution de l'air, comme cela s'est déjà produit cinq fois depuis 2020 ?

M. le président . La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Philippe Tabarot, *ministre chargé des transports* . Vous appelez mon attention sur les nuisances aériennes qu'entraîne, pour les habitants du Val-d'Oise, l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il se trouve que j'y étais lundi : j'ai échangé à ce sujet avec un certain nombre d'acteurs. Comme vous, je mesure l'importance de protéger concrètement les riverains des aéroports, tout en favorisant l'essor d'un transport aérien durable et contrôlé. Quant aux particules fines, mon rapport d'information sénatorial « Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : sortir de l'impasse » traitait entre autres de leurs conséquences sur la santé de nos concitoyens.

En vertu de l'« approche équilibrée » prônée par l'Organisation de l'aviation civile internationale et adoptée au sein du droit européen, l'action de l'État en matière de nuisances sonores repose sur quatre piliers : réduction du bruit à la source ; gestion de l'utilisation des terrains ; procédures opérationnelles de réduction du bruit, comme l'écopilotage et les descentes continues ; restrictions d'exploitation si nécessaire.

Cette approche a par exemple inspiré la taxe sur les nuisances sonores aériennes, qui obéit au principe pollueur-payeur : acquittée par les compagnies, son produit est directement affecté aux exploitants aéroportuaires et destiné à l'insonorisation des locaux situés aux abords des aéroports et aérodromes. Pour chacun d'eux, une commission consultative d'aide aux riverains se prononce au sujet de la distribution de ces aides. Il s'agit là de l'un des principaux outils existants en vue de réduire les nuisances sonores générées par le trafic aérien. Élus et associations sont très demandeurs, car ce dispositif, même si certains l'estiment insuffisant, contribue à améliorer la qualité de vie de la population ; de leur côté, les compagnies aériennes, qui, je le répète, le financent, le voient d'un bon œil en tant qu'il concourt à l'acceptabilité de leur activité.

S'agissant d'éventuelles restrictions d'exploitation liées au bruit, la réglementation européenne prévoit qu'elles doivent être précédées, toujours suivant l'approche équilibrée, d'une étude d'impact ; le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement peuvent ensuite imposer des restrictions à l'aéroport concerné. Je vous rassure : une telle étude est actuellement conduite à Paris-Charles-de-Gaulle sous l'autorité du préfet du Val-d'Oise, qui a lancé une consultation publique par voie électronique, accessible jusqu'au 28 février sur le site du ministère – je profite de cette occasion pour en faire la publicité !

M. le président . La parole est à Mme Gabrielle Cathala.

Mme Gabrielle Cathala . Je me permets de vous poser la question du couvre-feu : êtes-vous favorable à l'interdiction des vols entre vingt-trois heures et six heures, assortie de mesures de compensation pour les

salariés du fret aérien ?

Données clés

Auteur : [Mme Gabrielle Cathala](#)

Circonscription : Val-d'Oise (6^e circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 84

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche

Ministère attributaire : Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 janvier 2025](#)

Réponse publiée le : 22 janvier 2025, page 280

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [7 janvier 2025](#)