



TRIBUNE

«La prise en compte des nuisances aériennes: une obligation!»

CHANTAL BEER-DEMANDER

PRÉSIDENTE, UNION FRANÇAISE CONTRE LES NUISANCES DES AÉRONEFS

Le bruit aérien constitue une nuisance majeure, particulièrement intrusive, dont les effets sont avérés mais largement laissés de côté. Loin d'être régulée, l'aviation bénéficie d'une tolérance exceptionnelle, injustifiée au regard des enjeux de santé publique.

Les plans d'exposition au bruit¹ qui concernent surtout l'aviation commerciale, fondés sur une moyenne de bruit (Lden 55 dB), minimisent les nuisances. L'aviation générale (hélicoptères, ULM, vols de loisirs ou d'affaires) survole librement les riverains, sans aucune contrainte environnementale.

Dès le début du développement du transport aérien à grande échelle, les riverains se sont rassemblés en associations autour des aéroports et aérodromes. L'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA), qui a 45 ans d'existence, regroupe des dizaines de milliers de personnes.

L'étude Debats (2020), initiée par la Direction générale de la santé et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, décline les effets délétères du bruit aérien

sur la santé. Le dernier rapport de l'Ademe² chiffre le coût social du bruit en France : soit 6,1 milliards d'euros par an imputables à l'aviation. Les enfants grandissant dans certaines communes de la région parisienne perdent trois ans d'espérance de vie. C'est donc bien un enjeu de santé publique majeur.

Selon l'article R. 1334-31 du code de la santé publique « aucun bruit particulier ne doit, par sa durée, sa répétition ou son intensité, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme ». Ce principe ne s'applique pas tel quel aux infrastructures/modes de transport, qui relèvent chacun de dispositifs réglementaires spécifiques. Cela peut se justifier, encore faut-il que ces régimes particuliers assurent un niveau de protection effectif. Or, s'agissant de l'aviation, le curseur est placé très bas : pour l'aviation commerciale, les règles sont toujours conçues dans l'intérêt du secteur, comme leur application par les pouvoirs publics. Quant à l'aviation générale, c'est bien plus radical : elle n'est encadrée par aucune exigence environnementale.

Des citoyens incités à se tourner de plus en plus vers la justice. Ainsi, en 2021, le Conseil d'État annule un arrêté ministériel concernant l'aéroport de Beauvais-Tillé en vertu du principe de non-régression environnementale³. Pris au détriment des habitants par le ministre des Transports, il autorisait les vols en retard à atterrir pendant toute la période de couvre-feu. Cependant, en 2022 un deuxième arrêté ministériel, plus restrictif que le premier, était validé par le Conseil d'État⁴.

En 2022 le Conseil d'État, juge que la Direction du transport aérien n'est pas une autorité compétente indépendante pour la gestion du bruit autour des aéroports⁵. C'est une administration technique financée par le transport aérien et soutenant sa croissance.

Les avis des commissions consultatives de l'environnement (CCE) sur des enjeux majeurs sont régulièrement ignorés par les préfets, avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en sous-main. Ainsi, à Orly, le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE 2018-2023), trop permissif, est très majoritairement ●●●

1. Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme qui vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire.

2. Ademe, *Le coût social du bruit en France*, 22 juill. 2021.

3. CE 9 juill. 2021, req. n° 439195.

4. CE 25 janv. 2023, req. n° 463812.

5. CE 5 avr. 2022, req. n° 454440.



●●● rejeté, mais le préfet passe outre : quatre ans pour un tel résultat ! Quant au plan suivant, qui devrait être plus exigeant, il est mis en panne. À Lille-Lesquin, l'autorisation d'extension de l'aéroport a été délivrée en 2024, malgré l'avis défavorable de la Ville et une intense mobilisation citoyenne.

À Toussus-le-Noble, il faut recourir à un avocat pour révéler que la DGAC sous-estimait de 20 % les chiffres réels des mouvements annuels.

Partout, ces recours traduisent une forte défiance des citoyens face au parti pris des autorités, sous l'influence des *lobbies* aéronautiques. Les CCE, là où elles existent, dysfonctionnent et occupent élus et citoyens avec des mises en scène pseudo-participatives. Ce tandis qu'en coulisse se décident, dans les grands aéroports, les extensions de terminaux et les augmentations de trafic, ou, dans les aérodromes secondaires tout et n'importe quoi dès lors que ça vole.

Les enjeux environnementaux globaux sont ignorés et les habitants des territoires survolés, souvent en situation de paupérisation, sont sacrifiés au mythe d'une ultramobilité sur fond de marketing trompeur teinté de *greenwashing*.

Des atteintes à la santé publique en progression constante. Un A320 brûle plus de 800 kilogrammes de kérosène à chaque décollage/atterrissage : 2,5 tonnes de CO₂, 11 kilogrammes de NOx, 700 grammes de SO₂, sont émis sur nos têtes. Chaque année, des milliers de tonnes de gaz toxiques sont rejetés sur les populations survolées.



L'aviation de loisir brûle encore de l'essence plombée ! Les plans de protection de l'atmosphère exemptent l'aviation de toute contrainte et entérinent l'augmentation de la pollution. Un règlement européen spécifique à l'aérien l'affirme : il n'y a pas d'indicateurs de performance obligatoire en matière d'environnement⁶.

Les émissions de CO₂ de l'aviation mondiale dépassent celles de la France et l'Allemagne réunies, et augmentent plus que tous les secteurs enregistrés ces dix dernières années (+ 3,4 % par an), avec un doublement de l'impact climatique en vingt ans.

Dernier scandale, l'eau potable de 60 000 riverains de l'aéroport Bâle-Mulhouse a été interdite à la consommation aux personnes « sensibles » pour la cause de présence dans le sang de PFAS

dus aux mousses anti-incendie utilisées sur l'aéroport.

L'État manque ainsi à son devoir élémentaire de protection des populations au bénéfice du secteur aérien

Des mesures concrètes pour rompre avec l'irresponsabilité actuelle. L'intégration des enjeux sanitaires et environnementaux dans les filières aéronautiques constituerait un premier pas : les professionnels du secteur doivent cesser d'opérer en vase clos, comme si les nuisances n'existaient pas. Les passagers doivent être systématiquement et honnêtement informés de l'impact de chaque vol sur les riverains, sur l'environnement sonore, sur la qualité de l'air, de l'eau et sur le climat.

Mais l'essentiel reste à faire : un véritable rééquilibrage institutionnel s'impose. Il est urgent de réduire la toute-puissance de l'aérien au cœur de l'État. Cela implique, par exemple, de rendre obligatoires les CCE pour tous les aéroports et aérodromes dépassant un certain seuil d'activité, et, en deçà, de rétablir le droit commun du contrôle environnemental. Il faut également conférer une portée contraignante à leurs délibérations, et créer une autorité indépendante, dotée des compétences et des moyens nécessaires pour fixer des plafonds de bruit, encadrer les trafics et réguler les usages du ciel incompatibles avec l'intérêt général.

Replacer les habitants au cœur des priorités n'est pas une option : c'est la condition d'une société démocratique, consciente de ses responsabilités, et capable de protéger la santé, le climat et la dignité des territoires. ■

6. Règl. (UE) n° 691/2010 du 29 juill. 2010, JOUE L 201/1 du 3 août.