



N° 3002

ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 avril 2001.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES ⁽¹⁾ SUR LES PROPOSITIONS DE LOI :

1. (n° 2946) DE M. YVES COCHET, *tendant à **interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français** ;*
2. (n° 2429) DE M. DENIS JACQUAT, *visant à **lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit** ;*
3. (n° 2716) DE M. FRANCIS DELATTRE, *tendant à la **fermeture de l'ensemble des aéroports français pendant une partie de la nuit**.*

PAR M. YVES COCHET,

Député.

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

La Commission de la production et des échanges est composée de : M. André Lajoinie, *président* ; M. Jean-Paul Charié, M. Jean-Pierre Defontaine, M. Pierre Ducout, M. Jean Proriol, *vice-présidents* ; M. Christian Jacob, M. Pierre Micaux, M. Daniel Paul, M. Patrick Rimbart, *secrétaires* ; M. Jean-Pierre Abelin, M. Yvon Abiven, M. Jean-Claude Abrioux, M. Stéphane Alaize, M. Damien Alary M. André Angot, M. François Asensi, M. Jean-Marie Aubron, M. Pierre Aubry, M. Jean Auclair, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, M. Jean-Pierre Balduyck, M. Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, M. Christian Bataille, M. Léon Bertrand, M. Jean Besson, M. Gilbert Biessy, M. Claude Billard, M. Claude Birraux, M. Jean-Marie Bockel, M. Jean-Claude Bois, M. Daniel Boisserie, M. Maxime Bono, M. Franck Borotra, M. Christian Bourquin, M. Patrick Braouezec, M. François Brottes, M. Vincent Burroni, M. Alain Cacheux, M. Dominique Caillaud, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean Charroppin, M. Jean-Claude Chazal, M. Daniel Chevallier, M. Yves Cochet, M. Gilles Cocquempot, M. Pierre Cohen, M. Alain Cousin, M. Yves Coussain, M. Jean-Michel Couve, M. Jean-Claude Daniel, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, M. Léonce Deprez, M. Jacques Desallangre, M. Éric Doligé, M. François Dosé, M. Marc Dumoulin, M. Dominique Dupilet, M. Philippe Duron, M. Jean-Claude Étienne, M. Alain Fabre-Pujol, M. Albert Facon, M. Alain Ferry, M. Jean-Jacques Filleul, M. Jacques Fleury, M. Nicolas Forissier, M. Jean-Louis Fousseret, M. Claude Gaillard, M. Robert Galley, M. Claude Gatignol, M. André Godin, M. Alain Gouriou, M. Hubert Grimault, M. Michel Grégoire, M. Lucien Guichon, M. Gérard Hamel, M. Patrick Herr, M. Francis Hillmeyer, M. Claude Hoarau, M. Robert Honde, M. Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, M. Aimé Kergueris, M. Jean Launay, Mme Jacqueline Lazard, M. Thierry Lazaro, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Jacques Le Nay, M. Patrick Lemasle, M. Jean-Claude Lemoine, M. Jean-Claude Lenoir, M. Arnaud Lepercq, M. René Leroux, M. Jean-Claude Leroy, M. Roger Lestas, M. Félix Leyzour, M. Guy Malandain, M. Daniel Marcovitch, M. Didier Marie, M. Alain Marleix, M. Daniel Marsin, M. Philippe Martin, M. Jacques Masdeu-Arus, M. Marius Masse, M. Roland Metzinger, M. Roger Meï, M. Yvon Montané, M. Gabriel Montcharmont, M. Jean-Marie Morisset, M. Bernard Nayral, M. Jean-Marc Nudant, M. Jean-Paul Nunzi, M. Patrick Ollier, M. Joseph Parrenin, M. Paul Patriarche, M. Germinal Peiro, Mme Geneviève Perrin-Gaillard, M. François Perrot, Mme Annette Peulvast-Bergeal, M. Serge Poignant M. Bernard Pons, M. Jean Pontier, M. Jacques Pélissard, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Jean-Luc Reitzer, M. Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, M. Jean Roatta, M. Jean-Claude Robert, M. Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, M. François Sauvadet, M. Jean-Claude Thomas, M. Léon Vachet, M. Daniel Vachez, M. François Vannson, M. Michel Vergnier, M. Gérard Voisin, M. Roland Vuillaume.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— L'EXPLOSION DU TRAFIC AÉRIEN ACCROÎT LES NUISANCES POUR LES POPULATIONS EXPOSÉES AU BRUIT DES AÉRONEFS	6
A.— L'ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN.....	6
1. Le trafic aérien civil	6
<i>a) Le trafic aérien civil connaît une croissance sans précédent</i>	6
<i>b) De très nombreux mouvements ont lieu de nuit</i>	7
2. La question des vols militaires	10
B.— UN PROBLÈME DE GRANDE AMPLEUR MOBILISANT LES POPULATIONS	11
1. Le nombre considérable des victimes du bruit des mouvements nocturnes d'aéronefs.....	11
2. Les nuisances sonores liées au trafic aérien suscitent de vives protestations des populations les subissant	12
II.— LE BRUIT DES AÉRONEFS CONSTITUE UN PROBLÈME DE SANTÉ PUBLIQUE MAJEUR	13
A.— LES EFFETS DU BRUIT SUR L'AUDITION.....	13
B.— LES AUTRES EFFETS DU BRUIT.....	16
C.— LA PERTURBATION DU SOMMEIL EST PARTICULIÈREMENT PRÉOCCUPANTE.....	19
III.— LA FRANCE RESTE EN RETRAIT DANS LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES NOCTURNES	22
A.— LES RÉCENTS PROGRÈS EN MATIÈRE DE MAÎTRISE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES RESTENT INSUFFISANTS.....	22
1. La réglementation internationale et européenne est largement inadaptée.....	22
<i>a) La réglementation internationale : les normes de l'OACI</i>	22
<i>b) Les normes européennes sont plus incitatives que contraignantes et ne constituent pas aujourd'hui un cadre opératoire</i>	23

2. Des dispositions ponctuelles s'appliquent à certains aéroports français	24
a) Aéroport d'Orly.....	24
b) Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle	24
c) Aéroport du Bourget.....	24
d) Aéroport de Toulouse-Blagnac.....	25
e) Aéroport de Nice – Côte d'Azur	25
f) Aéroport de Lyon-Satolas.....	25
3. Une avancée importante : la création de l'ACNUSA.....	25
B.— LES RIVERAINS DE NOMBREUX AÉROPORTS ÉTRANGERS SONT MIEUX PROTÉGÉS.....	26
1. Les dispositions en vigueur en Europe	27
a) <i>L'Italie se distingue par une législation applicable uniformément à l'ensemble du territoire.....</i>	<i>27</i>
b) <i>Des dispositions contraignantes existent dans de nombreux grands aéroports européens.....</i>	<i>27</i>
2. D'autres grands aéroports internationaux appliquent des couvre-feux totaux ou partiels.....	32
EXAMEN EN COMMISSION	35
I.— DISCUSSION GENERALE.....	35
II.— EXAMEN DES ARTICLES	41
<i>Article 1^{er} : Interdiction des mouvements nocturnes d'aéronefs</i>	<i>41</i>
<i>Article 2 : Dérogations</i>	<i>43</i>
<i>Article 3 : Interdiction des essais de moteur.....</i>	<i>44</i>
<i>Article 4 : Sanctions.....</i>	<i>45</i>
<i>Article additionnel après l'article 4 : Rapports du Gouvernement sur les initiatives communautaires et de l'OACI en matière de nuisances aéroportuaires nocturnes .</i>	<i>47</i>
<i>Titre.....</i>	<i>47</i>
TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.....	49
AMENDEMENT NON ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	53

MESDAMES, MESSIEURS,

Chaque nuit, des centaines de milliers de nos concitoyens subissent le bruit des décollages et des atterrissages d'avions. Cette situation n'est plus tolérable. L'exposition nocturne au bruit des avions constitue en effet un enjeu de santé publique qui n'est pas sérieusement contestable. Les pouvoirs publics ne peuvent donc accepter plus longtemps l'exposition massive et croissante des populations à cette pollution sonore.

A cet égard, la réglementation française, malgré des avancées récentes très significatives, en particulier avec la création par la loi du 12 juillet 1999, de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, apparaît peu protectrice des riverains en regard des dispositions en vigueur dans de nombreux Etats. Un véritable couvre-feu, c'est-à-dire une interdiction des décollages et des atterrissages nocturnes, n'existe en effet, dans notre pays, qu'à Orly alors que cette mesure s'applique dans beaucoup d'aéroports du monde. Une avancée significative de notre législation s'impose donc. Elle est d'ailleurs vivement souhaitée par de nombreuses associations d'élus et de riverains des aéroports.

Ce constat est aujourd'hui partagé par de très nombreux élus de toutes sensibilités. En atteste le dépôt à l'Assemblée nationale de trois propositions de loi tendant à interdire les décollages et les atterrissages nocturnes, l'une, la proposition de loi n° 2946, par votre rapporteur et les deux autres par des députés de l'opposition, M. Denis Jacquat pour la proposition de loi n° 2429 et M. Francis Delattre pour la proposition de loi n° 2716.

A l'initiative des députés Verts et dans le cadre de l'ordre du jour fixé par les groupes, l'Assemblée nationale est aujourd'hui saisie de cet enjeu majeur de santé publique.

I.— L'EXPLOSION DU TRAFIC AERIEN ACCROIT LES NUISANCES POUR LES POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT DES AERONEFS

A.— L'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN

1. Le trafic aérien civil

a) Le trafic aérien civil connaît une croissance sans précédent

L'explosion du trafic aérien constitue un phénomène mondial. Ainsi, selon les données provisoires de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la croissance du trafic régulier s'élèverait en 2000 à 8 % tant pour le fret (en tonnes-kilomètres) que pour les passagers (en passagers-kilomètres). Cette croissance serait, dans les deux cas, de 10 % pour le trafic international. Au total, en 2000, auraient ainsi été transportés par avion, sur des lignes régulières, 31 millions de tonnes de fret et 1,6 milliard de passagers.

En France également, la croissance du trafic est extrêmement vive. Tous les indicateurs la reflètent de manière convergente.

C'est en premier lieu le cas du nombre de vols. Comme l'indique la direction générale de l'aviation civile (DGAC)⁽¹⁾, le trafic IFR total, c'est-à-dire l'ensemble des vols contrôlés par les services français, commerciaux ou non et que ces vols soient au départ ou à destination de la France ou qu'ils se contentent de traverser notre espace aérien, s'est élevé en 1999 à 2 392 185 vols soit une croissance annuelle de 8 %. Avec 177 612 vols supplémentaires par rapport à 1998, la progression est la plus forte jamais enregistrée en valeur absolue. Cette croissance n'est pourtant pas exceptionnelle et prolonge celle des années précédentes. En 13 ans, de janvier 1987 à décembre 1999, le trafic IFR annuel en France a doublé.

Les données les plus récentes confirment la poursuite de cette tendance. Ainsi, selon les données communiquées mensuellement par la DGAC, en février 2001 « *les services français de navigation aérienne ont contrôlé 180 475 vols IFR ce qui représente une augmentation de 0,7 % par rapport à février 2000 (qui fut une année bissextile) et de 17,5 % par rapport à février 1998* ». Le trafic hebdomadaire moyen s'est ainsi élevé à 45 119 vols, contre 43 246 l'an dernier.

(1) *Supplément à la Lettre de la direction de la navigation aérienne n° 8, mars 2000.*

Une évolution similaire est constatable quant aux mouvements d'aéronefs sur les principaux aéroports français.

A Orly et Roissy, le nombre de mouvements commerciaux a crû de 6,7 % entre 1998 et 1999 pour atteindre 708 100 mouvements. En 2000, selon les données provisoires du Conseil international des aéroports (ACI), le nombre de mouvements aurait été de 517 657 à Roissy et de 243 586 à Orly soit un total de 761 243 mouvements en progression de plus de 7 %. Il faut en outre noter que cette croissance est nettement plus rapide à Roissy, où elle a atteint 8,8 %, qu'à Orly.

La tendance est identique dans les grands aéroports de province qui ont connu en 1999 une augmentation de 7,3 % du nombre des mouvements commerciaux par rapport à 1998.

b) De très nombreux mouvements ont lieu de nuit

Selon les informations communiquées à votre rapporteur par Aéroports de Paris (ADP), en 2000, ont été enregistrés à Paris-Charles-de-Gaulle 57 566 mouvements nocturnes, c'est-à-dire réalisés entre 22 heures et 6 heures. Sur la plage horaire 23 heures-6 heures retenue par la proposition de loi de votre rapporteur, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a indiqué à votre rapporteur que 40 305 mouvements avaient eu lieu sur cet aéroport en 2000. Par comparaison, en 1999, « seulement » 36 346 mouvements avaient été enregistrés sur le même aéroport aux mêmes heures. Le nombre de mouvements nocturnes à Paris-Charles-de-Gaulle a donc augmenté de 10,89 % en 2000 ! Si ce rythme de croissance se maintenait, le nombre de mouvements nocturnes doublerait en sept ans...

**REPARTITION PAR COMPAGNIE DES MOUVEMENTS REALISES
ENTRE 22 HEURES ET 6 HEURES A ROISSY EN 2000**

Compagnie/Tranche horaire	22h-23h	23h-24h	00h-01h	01h-02h	02h-03h	03h-04h	04h-05h	05h-06h	Total
AIR FRANCE	7725	2541	1009	231	159	137	443	1945	14190
AEROPOSTALE	153	1365	1323	1383	935	301	184	60	5704
SOCIETE FINANCIERE AEROPOSTALE	95	1222	857	1064	462	36	104	16	3856
EXPRESS AIRWAYS	0	334	1103	332	37	581	927	129	3443
EUROPEAN AIR TRANSPORT	3	84	321	228	313	398	333	79	1759
FEDERAL EXPRESS	672	296	225	155	32	61	235	73	1749
AIRLINAIR	95	382	142	356	73	36	132	7	1233
Autres compagnies	8127	4799	3901	2315	2224	1476	1628	2180	16305
Total	16870	11133	8881	6064	4235	3026	3986	4489	58684

Source : ADP.

Nota : Compte tenu des liens existant entre différentes compagnies en matière d'affrètement, l'activité d'une compagnie peut ne pas se limiter aux mouvements de ses propres appareils.

Qu'en est-il au niveau national ? La DGAC a communiqué à votre rapporteur des éléments quant aux mouvements réalisés entre 23 heures et 6 heures sur 26 aéroports¹. 87 541 mouvements ont été enregistré en 2000, soit 5,1 % de l'ensemble des mouvements.

Il est vrai que les aéronefs réalisant ces mouvements sont de plus en plus modernes. Sont-ils pour autant moins bruyants ? Certains éléments pourraient conduire à le penser. Si l'on s'appuie sur la classification établie par l'OACI⁽²⁾, des progrès sensibles ont été réalisés. Ainsi, en 1989, selon les éléments communiqués par ADP, 2,57 % des mouvements à Roissy ont été réalisés par des appareils non certifiés, 36,54 % par des appareils « chapitre 2 » et 57,89 % par des appareils « chapitre 3 ». En 1999, 93,36 % des mouvements nocturnes ont été réalisés par des appareils « chapitre 3 », seulement 6,46 % par des appareils « chapitre 2 » et 0,19 % par des appareils non-certifiés. En ce qui concerne les seuls mouvements nocturnes, votre rapporteur ne dispose pas d'éléments d'information aussi précis. Il lui a toutefois été indiqué par ADP, à titre d'exemple, la répartition par type d'appareil des mouvements réalisés entre 22 heures et 6 heures pour une journée d'été. Sur 102 mouvements, seuls deux (soit 1,9 %) ont été réalisés par des appareils « chapitre 2 ».

Il n'est toutefois pas évident, loin s'en faut, qu'une telle évolution soit aussi significative qu'il y paraît. On sait tout d'abord que figurent parmi les appareils « chapitre 3 », des aéronefs conçus selon les normes du chapitre 2 mais munis de dispositif de réduction de bruit afin de permettre leur certification aux normes du chapitre 3. Or, ces appareils dits « *hushkittés* » sont plus bruyants que les avions conçus selon les normes du chapitre 3.

On sait également et surtout que du point de vue du bruit effectivement émis, la certification de l'OACI n'a qu'une valeur très relative. Le bruit mesuré au sol dépend en effet de nombreux paramètres dont la charge de l'appareil et la trajectoire qu'il emprunte. Compte tenu de la croissance explosive du nombre de mouvements nocturnes et de la portée limitée de la certification internationale, on ne saurait donc attendre d'améliorations suffisantes pour la qualité de vie des riverains du seul renouvellement des flottes. L'évolution du trafic civil nocturne implique donc que des mesures volontaristes soient prises. Il en est de même du trafic militaire.

(1) Il s'agit des aéroports d'Orly, de Roissy, de Nice, de Lyon, de Marseille, de Toulouse, de Bordeaux, d'Ajaccio, de Bâle-Mulhouse, de Bastia, de Beauvais, de Biarritz, de Clermont-Ferrand, de Dole, de Lille, de Limoges, de Montpellier, de Metz-Nancy, de Nantes, de Pau, de Perpignan, de Poitiers, de Rennes, de Strasbourg, de Toulon et de Tarbes.

(2) cf. pages 22 et 23

2. La question des vols militaires

Le trafic militaire répond à des caractéristiques tout à fait différentes de celles des vols civils. Il ne connaît pas, en premier lieu, la même évolution en volume. D'une manière générale, l'activité aérienne militaire est en effet plutôt en déclin. La situation est toutefois très variable selon les bases et évolue en outre selon les circonstances de manière beaucoup plus heurtée que le trafic civil. L'activité aérienne militaire reste en outre non négligeable en volume et entraîne des nuisances significatives en raison des caractéristiques des aéronefs.

A la demande de Mme Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, un groupe de travail a été créé en 1998 pour étudier les problèmes posés par le bruit dans les aéroports d'Etat. Le rapport de ce groupe de travail que présidaient MM. Dominique Moyen et Georges Burger a recensé le nombre de mouvements réalisés en 1998 entre 22 heures et 6 heures sur les principales plates-formes aéronautiques utilisées par le ministère de la défense. En 1998, 21 aérodromes ont connu un trafic militaire nocturne de plus de 2000 mouvements⁽¹⁾. Les aérodromes les plus actifs la nuit ont été la base de Cognac-Châteaubernard (Charente) avec 7 656 mouvements nocturnes, la base de l'aéronautique navale de Landivisiau (Finistère) avec 7 500 mouvements nocturnes, la base d'Avord (Cher) avec 7 471 mouvements nocturnes et la base du Luc (Var) avec 5 809 mouvements nocturnes.

Le nombre de mouvements nocturnes est donc très significatif sur certaines bases ; les nuisances qu'ils entraînent sont en outre particulièrement vives en raison des caractéristiques des aéronefs militaires.

Il faut à cet égard distinguer au sein des appareils utilisés par l'armée, les avions de combat. Ceux-ci sont en effet équipés de réacteurs à faible taux de dilution. Comme le rappelle le rapport précité⁽²⁾, « *cette caractéristique des avions militaires entraîne trois conséquences défavorables quand ils sont comparés aux avions civils modernes :*

- *le niveau de bruit à la source est plus élevé ;*
- *l'émission sonore est moins bien répartie : elle est due essentiellement au jet ;*
- *la directivité de l'émission est davantage orientée vers le sol ».*

(1) *Rapport sur la réduction des nuisances sonores générées par les aéronefs d'Etat de la mission d'inspection spécialisée de l'environnement du Conseil général des ponts et chaussées, pages 25 à 28.*

(2) *Ibid, page 44.*

Il semble en outre que les appareils de combat les plus récents ne tendent pas à être significativement moins bruyants que leurs prédécesseurs. Les riverains de la base de Landivisiau peuvent en témoigner pour ce qui concerne le Rafale...

Enfin, il faut noter que les spécificités en matière de bruit des aéronefs militaires ne concernent pas que les avions de combat équipés de réacteurs et que d'autres types d'aéronefs, notamment les hélicoptères, présentent des caractéristiques sonores particulières.

B. UN PROBLEME DE GRANDE AMPLEUR MOBILISANT LES POPULATIONS

1. Le nombre considérable des victimes du bruit des mouvements nocturnes d'aéronefs

Il est difficile de connaître avec précision le nombre des victimes des nuisances sonores liées aux mouvements nocturnes d'aéronefs. Selon une fédération d'associations très active sur cette question, l'Union française contre les nuisances aériennes (UFCNA), 6 millions de personnes seraient concernées en prenant en compte l'ensemble des aérodromes civils et militaires. Il s'agit manifestement là d'une fourchette haute. A l'inverse, si l'on se contente de prendre en compte les personnes vivant dans des lieux compris dans le périmètre des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, la population concernée serait de l'ordre de 500 000 personnes. Ce chiffre correspond quant à lui à une fourchette basse. En effet, les plans de gêne sonore ne concernent que quelques aéroports et ne couvrent en outre que les zones les plus exposées au bruit de sorte qu'il est tout à fait envisageable de vivre à proximité d'un aéroport et d'en subir une nuisance sonore significative sans habiter à l'intérieur du périmètre d'un plan de gêne sonore.

En l'absence d'un recensement plus précis, on se bornera donc à estimer qu'entre 500 000 et 6 millions de nos concitoyens souffrent de nuisances sonores liées au trafic aérien. Il est clair que les nuisances sonores sont d'une importance très variable.

Pour les aéroports civils, les nuisances les plus vives pour les riverains semblent liées au trafic au départ ou à destination des aéroports de Roissy, d'Orly, de Lyon, de Toulouse et de Metz. Cette liste n'est naturellement pas exhaustive et il importe en outre de rappeler que les nuisances peuvent être très significatives sur le trajet des avions, même à une distance relativement importante des aéroports.

Pour ce qui concerne les bases aériennes militaires, les nuisances semblent particulièrement ressenties à proximité des bases de Landivisiau, d'Orange, de Dijon, de Tours, d'Hyères et du Luc.

2. Les nuisances sonores liées au trafic aérien suscitent de vives protestations des populations les subissant

L'opposition des riverains des aéroports aux nuisances sonores liées au trafic aérien peut être constatée dans le monde entier. Les protestations sont particulièrement vives pour le trafic nocturne.

Ainsi, en Allemagne, on sait que c'est pour tempérer les craintes des riverains face aux conséquences de l'extension souhaitée de l'aéroport de Francfort qu'il a été proposé d'instituer en contrepartie un couvre-feu nocturne.

De même, en Italie, des associations de riverains ont obtenu l'annulation de la dérogation à l'interdiction générale des vols de nuit dont bénéficiaient les aéroports internationaux de Rome et de Milan.

En France, l'exemple récent d'une mobilisation très large a été donné par les habitants de Strasbourg inquiets de l'implantation prévue sur l'aéroport de leur ville du transporteur DHL. Une manifestation a ainsi rassemblé 15 000 personnes dans les rues de Strasbourg en septembre 1996 conduisant à l'abandon du projet.

En Ile-de-France, des mobilisations significatives ont également été constatées. Tel a notamment été le cas de la manifestation du 17 octobre 1997 à Paris contre l'extension de l'aéroport de Roissy.

Il existe d'ailleurs dans notre pays un réseau assez dense d'associations très actives qui dénoncent et combattent les conséquences néfastes pour les riverains du trafic aérien. Beaucoup des associations consacrées spécifiquement à cette question sont rassemblées au sein de l'Union française contre les nuisances aériennes (UFCNA). Des associations dont le champ est plus large agissent également pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur cette question. Tel est notamment le cas des Amis de la terre France, association qui, dans le cadre de la campagne européenne « Ciel vert » a récemment organisé une manifestation devant le ministère des transports pour demander un couvre-feu entre 23 heures et 6 heures sur tous les aéroports français.

Entendus par votre rapporteur, les représentants de l'UFCNA et des Amis de la terre France lui ont d'ailleurs fait part du total soutien que leurs associations apportaient à la présente proposition de loi, soutien également

exprimé par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

La vigueur des protestations des victimes des nuisances sonores liées au trafic aérien atteste de l'importance du problème. Elle traduit également une demande sociale à laquelle le législateur ne peut rester insensible. Une action des pouvoirs publics s'impose donc. Elle apparaît même dans l'intérêt du secteur du transport aérien tout entier que la pérennisation du *statu quo* réglementaire ou des réformes trop limitées risquent d'exposer, à terme, à une réaction de rejet global.

Les souhaits des populations comme les intérêts bien compris des acteurs industriels imposent donc une action. Mais si votre rapporteur a décidé de se saisir du problème, c'est d'abord et avant tout en raison du problème de santé publique lié au bruit des mouvements nocturnes d'aéronefs.

II.— LE BRUIT DES AERONEFS CONSTITUE UN PROBLEME DE SANTE PUBLIQUE MAJEUR

« La croissance des nuisances sonores est insupportable, parce qu'elle a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés » estime l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁽¹⁾. Ces effets sont aujourd'hui bien connus comme commencent à l'être ceux spécifiquement liés au bruit des mouvements nocturnes d'aéronefs. Si l'on distingue souvent les effets auditifs des effets non auditifs du bruit, il convient de préciser que beaucoup de ces derniers peuvent être liés à la perturbation du sommeil qu'entraîne, pour les riverains des aérodromes, les mouvements nocturnes d'aéronefs.

A.— LES EFFETS DU BRUIT SUR L'AUDITION

Les effets auditifs du bruit peuvent être :

— des atteintes de l'oreille moyenne. Des lésions apparaissent dès lors que le niveau sonore dépasse 120 décibels (A)⁽²⁾. Elles se manifestent par une rupture du tympan ou une luxation des osselets ;

— des lésions de l'oreille interne. Elles résultent notamment de l'exposition à un bruit intense [dépassant 85 décibels (A)], de manière prolongée et répétée. Il existe alors un risque de surdité progressive et

(1) OMS, *Résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*, 1999.

(2) *Décibels acoustiques prenant en compte les caractéristiques de l'oreille humaine*.

irréversible. Si la perte d'audition concerne principalement les fréquences aiguës, elle peut entraîner des troubles de compréhension de la parole. Des lésions de l'oreille interne peuvent également apparaître après une exposition courte à un niveau sonore très élevé, supérieur à 105 décibels (A) [par exemple, une explosion]. Dans ce cas, des cellules dites « ciliées » peuvent être détruites, ce qui provoque alors une surdité traumatique. Les lésions de l'oreille interne sont en outre la conséquence d'un processus complexe et ne dépendant pas uniquement de l'intensité du bruit, mais aussi de ses fréquences vibratoires, de sa durée, de la brusquerie de son déclenchement, de sa répétition ou du milieu dans lequel il est émis. Ainsi, la durée d'exposition au bruit est-elle un facteur de nocivité de ce dernier, de même que les bruits répétés sont plus nocifs que les bruits continus.

Il convient également de noter que si la douleur n'apparaît qu'à un seuil de 120 décibels (A), la fatigue auditive ou la surdité passagère surviennent bien en deçà de cette valeur et peuvent être accompagnées de « bourdonnements ».

Le tableau ci-après permet de hiérarchiser les sources de bruit selon l'intensité de ce dernier. On constate que les effets auditifs du bruit, qui apparaissent dès lors que le seuil de 85 décibels (A) est atteint ou dépassé, se manifestent essentiellement dans des milieux professionnels ou dans des circonstances particulières (discothèques, concerts, etc.). Ce seuil peut toutefois également être dépassé à proximité des aéroports.

HIÉRARCHISATION DES SOURCES D'ÉMISSIONS SONORES

Possibilité de conversation	Sensation auditive	Nombre dB	Bruits intérieurs	Bruits extérieurs	Bruits des véhicules
	Seuil d'audibilité	0			
A voix chuchotée	Silence inhabituel	5	Laboratoire d'acoustique		
	Très calme	10	Studio d'enregistrements	Feuilles légères agitées par vent doux dans un jardin silencieux	
		15	Cabine de prise de son		
	Calme		20	Studio de radio	
25			Conversation à voix basse à 1,50 m		
30			Appartement dans quartier tranquille		
35				Bateau à voile	
A voix normale	Assez calme	40	Bureau tranquille dans quartier calme		
		45	Appartement normal		
A voix assez forte	Bruits courants	50	Restaurant tranquille Grands magasins	Rue très tranquille	Auto silencieuse
		60	Conversation normale	Rue résidentielle	Bateau moteur
	Bruyant mais supportable	65	Appartement bruyant	Circulation importante	Wagons-lits modernes
		70	Restaurant bruyant musique		
		75	Atelier dactylo Usine moyenne		Métro sur pneus
Difficile	Pénible à entendre	85	Radio très puissante Atelier d'ajustage	Circulation intense à 1 m	Bruits de métro en marche
		95	Atelier de forgeage	Rue trafic intense	Klaxons d'autos Avions de transports à hélices à faible distance
Obligation de crier pour se faire entendre	Très difficilement supportable	100	Scie à ruban	Marteau piqueur dans une rue à 5 m	Moto sans silencieux à 2 m
		105	Presse à découper de moyenne puissance Raboteuse		
		110	Atelier de chaudronnerie		
Impossible	Seuil de douleur	120	Banc d'essais de moteurs		Moteurs d'avion à quelques mètres
	Exige une protection spéciale	130	Marteau-pilon		
		140	Turbo-réacteur au banc d'essais		

Source : ministère de l'emploi et de la solidarité, Les effets du bruit sur la santé, 1998.

Il faut d'ailleurs souligner que selon l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), à proximité de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaule, 15 % des mouvements d'aéronefs donnent lieu à des mesures au sol supérieures à 85 décibels à la frontière des zones B et C des plans d'exposition au bruit, cette proportion passant à 44 % pour une mesure au sol de 80 décibels.

Très logiquement au regard de ces chiffres, plusieurs études mettent en évidence les dommages à l'audition subies par les riverains d'aéroport et en particulier par des enfants. Des études successives réalisées à Taiwan ont notamment établi chez des enfants d'âge scolaire que des dommages aux organes cochléaires périphériques¹ mais également au canal auditif central² étaient corrélés de manière significative à l'exposition au bruit des aéronefs.

Néanmoins, les conséquences sanitaires potentiellement les plus inquiétantes pour les riverains d'aérodromes concernent les effets non auditifs du bruit.

B. LES AUTRES EFFETS DU BRUIT

L'effet du bruit sur la santé le plus évident est la **gêne** qui a été définie comme « *une sensation perceptive et affective négative exprimée par des personnes qui entendent du bruit* »³. Elle constitue bien un problème de santé publique. La santé n'est en effet pas l'absence de maladies et l'on sait d'ailleurs depuis la thèse de Georges Canguilhem⁴ la difficulté qu'il peut y avoir à tenter de distinguer les états normaux et pathologiques. La santé doit être entendue comme un état de complet bien-être physique, mental et social conformément à la définition qu'en donne la charte de l'Organisation mondiale de la santé.

Cette gêne n'est pas contestable. On a vu qu'elle conduisait à la mobilisation des victimes des nuisances sonores aéroportuaires. Elle a été récemment analysée de manière approfondie au voisinage des aéroports d'Orly et de Roissy par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

(1) T.J.Chen, S.S.Chen, *Effects of aircraft noise on hearing and auditory pathway function of school-age children*, *International archives of occupational and environmental health*, 1993, 65(2), pages 107-11

(2) T.J.Chen, S.S.Chen, P.Y.Hsieh, H.C.Chian, *Auditory effects of aircraft noise on people living near an airport*, *Archives of environmental health*, janvier-février 1997, 52(1), pages 45-50.

(3) Ministère de l'emploi et de la solidarité, *Les effets du bruit sur la santé*, 1998, page 12.

(4) Georges Canguilhem, *Le normal et le pathologique*, Presses universitaires de France, 1993.

Elle met en évidence l'importance de cette gêne. Ainsi, 44 % des riverains interrogés déclarent avoir l'intention de déménager, le bruit des avions étant de très loin la première raison invoquée pour expliquer cette décision. Il apparaît en outre que *« pour plus de 20 % des habitants des zones aéroportuaires, le bruit des avions produit de l'énerverment et a un effet néfaste sur la santé »*.

Pour ce qui concerne la perception du bruit nocturne, on peut noter que 16 % des personnes interrogées déclarent dormir assez mal, mal ou très mal, résultat dont il faut toutefois nuancer la pertinence puisque d'une part, la perception subjective de la qualité du sommeil ne coïncide pas nécessairement avec la qualité réelle de celui-ci et que, d'autre part, il est évident que d'autres facteurs que le bruit des aéronefs interviennent.

La gêne liée au bruit des avions a également pour conséquence d'empêcher, parfois ou fréquemment, 40 % des personnes interrogées d'ouvrir les fenêtres en soirée et 30,2 % de le faire la nuit. Il convient d'analyser ce chiffre en se rappelant que plus de 40 % des personnes auxquelles un questionnaire a été adressé vivent à proximité d'Orly et il serait utile de connaître le résultat correspondant pour les seuls riverains de Roissy...

Le premier effet du bruit des mouvements nocturnes d'aéronefs sur la santé est donc la gêne qu'ils entraînent. Cette gêne n'est toutefois manifestement pas la seule conséquence sanitaire.

Ainsi, comme l'explique Alain Muzet, directeur de recherches au CNRS dans un remarquable ouvrage de vulgarisation¹, *« les différents systèmes physiologiques réagissent au phénomène sonore, dont la répétition peut constituer une véritable agression pour l'organisme »*. Ces réponses de l'organisme au stimulus que constitue le bruit sont appréhendées par la littérature scientifique à partir de la notion de *« stress »*. Il peut en résulter des effets variés sur la santé, le bruit pouvant ainsi être notamment responsable de troubles du système digestif ou de l'affaiblissement des défenses immunitaires. Certaines études semblent également attester d'une influence de l'exposition des femmes enceintes au bruit, et notamment à celui des avions, sur le développement du fœtus. Les effets non auditifs du bruit les mieux établis semblent toutefois essentiellement concerner la circulation sanguine, d'une part, et la santé mentale, d'autre part.

Il apparaît en premier lieu que le bruit peut avoir des **effets cardiovasculaires** significatifs. En effet, *« le bruit entraîne une réponse non-spécifique au niveau du système cardio-vasculaire en accélérant la*

(1) Alain Muzet, *Le bruit*, Flammarion, 1999, page 30.

fréquence cardiaque et en provoquant une vaso-constriction (diminution du calibre des petites artères). Ces modifications cardio-vasculaires sont propices à l'élévation de la pression artérielle, qui peut être élevée de façon permanente dans les populations soumises de manière chronique à des niveaux de bruit élevés»¹. L'influence du bruit dans l'apparition d'hypertensions artérielles et plus généralement de pathologies cardio-vasculaires, bien établie en laboratoire, est également confirmée par de nombreuses études épidémiologiques conduites pour l'essentiel, il est vrai, auprès de personnes exposées au bruit au travail.

Le ministère de l'emploi et de la solidarité rappelle toutefois que de nombreuses études « *suggèrent une relation entre exposition aux bruits d'avion et hypertension artérielle* »² et note que « *la prescription de médicaments destinés à lutter contre l'hypertension artérielle a évolué parallèlement à l'augmentation du trafic de l'aéroport d'Amsterdam* »³ dans les zones exposées à des niveaux de bruit variant de 69 à 78 dB(A). Alain Muzet ajoute que « *dans une étude réalisée au début des années 90 autour de l'aéroport de Munich, il a été montré que les adultes et les enfants exposés au bruit des avions présentaient une élévation du taux des hormones du stress associée à une augmentation de leur pression artérielle* »⁴. L'OMS estime pour sa part que « *la conclusion globale [des études réalisées] est que des conséquences cardio-vasculaires sont associées à l'exposition de long terme au bruit du trafic aérien ou routier à un niveau acoustique équivalent sur 24 heures (Leq,24h) de 65 à 70 dB(A) ou davantage. Toutefois, l'association est faible et l'effet semble plus fort pour les maladies cardio-vasculaires ischémiques que pour l'hypertension. Néanmoins, de tels risques limités sont potentiellement importants compte tenu du grand nombre de personnes exposées à ces niveaux de bruit ou susceptibles de l'être* »⁵.

Le bruit peut également avoir des effets négatifs significatifs sur **la santé mentale**. Sans être la cause directe du développement de maladies mentales, il semble être susceptible d'aggraver ces maladies ou d'accélérer leur développement en particulier pour des personnes fragiles. De nombreuses études ont mis en évidence une corrélation entre l'exposition au bruit et divers indicateurs de la santé mentale dont la consommation de médicaments psychotropes et notamment de tranquillisants ou l'admission dans les hôpitaux psychiatriques. Alain Muzet évoque par exemple des résultats « *observés au Danemark autour de l'aéroport de Copenhague où les consultations et les hospitalisations en service psychiatrique sont*

(1) *Ibid*, page 37.

(2) Ministère de l'emploi et de la solidarité, *op. cit*, page 46.

(3) *Ibid*, page 36.

(4) A. Muzet, *op. cit*, page 39.

(5) OMS, *Guidelines for community noise, 1999, page 48 (trad. pers.)*

nettement plus nombreuses dans les zones exposées au bruit que dans les zones témoins » et précise que « la consommation de tranquillisants montre la même différence (...), l'exposition au bruit entraînant une surconsommation de ces produits. »¹

L'enquête de gêne sonore autour d'Orly et de Roissy citée plus haut fait d'ailleurs apparaître que le recours très fréquent à des somnifères est trois fois plus important parmi les personnes ayant participé à l'enquête et vivant à proximité de Roissy que parmi celles vivant à proximité d'Orly. Il est vrai qu'au cœur de la problématique sanitaire du bruit des aéronefs se trouve la question de la perturbation du sommeil.

C. LA PERTURBATION DU SOMMEIL EST PARTICULIEREMENT PREOCCUPANTE

Les enquêtes de gêne sonore mettent en évidence les perturbations du sommeil ressenties par les riverains qui, quoique très significatives, sont parfois moins importantes qu'on pourrait s'y attendre quand on connaît le bruit qu'ils subissent. Ce décalage s'explique par une certaine adaptabilité psychologique.

Mais cette adaptation n'est que subjective et il est essentiel de souligner que l'organisme, lui, ne s'habitue pas au bruit, le système auditif étant constamment en alerte, de jour comme de nuit. Les études menées sur les perturbations du sommeil en cas d'exposition au bruit en attestent.

On pourrait multiplier les exemples tant les études sont nombreuses, conduisant les synthèses tant de l'OMS que du ministère de l'emploi et de la solidarité qui les répertorient à des analyses sans ambiguïté. Rappelons simplement l'un des résultats les plus frappants : selon une étude⁽²⁾ menée en 1974, l'arrêt des vols nocturnes sur l'aéroport de Los Angeles a eu pour conséquence une nette amélioration de la qualité du sommeil des riverains de l'aérodrome. Notamment, la durée du sommeil lent profond a augmenté de 5 % une semaine seulement après la cessation des vols de nuit.

Or le sommeil est une nécessité physiologique vitale. Il est en effet nécessaire de dormir et il est également nécessaire de bien dormir faute de quoi peut en résulter, au réveil, un ensemble d'effets négatifs.

(1) A. Muzet, *op. cit.*, pages 41-42.

(2) J. Friedmann, *Effects of cessation of late night landing noise on sleep electrophysiology in the home, 1974.*

Les études réalisées sur les conséquences sur le sommeil de l'exposition au bruit montrent que celle-ci peut diminuer significativement le temps de sommeil, en retardant voire en empêchant l'endormissement, en réveillant le dormeur et en l'empêchant le cas échéant de retrouver le sommeil. Mais, comme nous le disions, à ces effets directement ressentis par les personnes qui en sont victimes, il faut en ajouter d'autres car la qualité du sommeil peut également être affectée. Les phases de sommeil et la profondeur du sommeil peuvent ainsi être altérées, une réduction de la proportion du sommeil paradoxal ayant particulièrement été mise en évidence. Il est en effet aujourd'hui certain que l'exposition chronique au bruit moderne a pour conséquence une modification de la structure globale du sommeil, semblable d'ailleurs à celle que l'on considère comme caractéristique des patients dépressifs.

ECHELLE DES TROUBLES DU SOMMEIL EN FONCTION DU BRUIT

décibels (A)	
≥ 75	Endormissement impossible
≥ 65	réveil de l'adulte
≥ 55	réveil de l'enfant
≥ 45	sommeil paradoxal altéré
≥ 35	perturbations de l'électroencéphalogramme

Source : Ministère de la santé, <http://centre.sante.gouv.fr/environ/bruit/brsante3.htm>

Il résulte de ces effets directs du bruit sur le sommeil dits effets primaires, des effets secondaires après le réveil. Il s'agit bien évidemment d'une fatigue accrue, d'un sentiment de bien-être moindre, voire d'un état dépressif, et plus généralement de performances réduites.

Il n'est pas aisé de faire la part de cette fatigue générale de l'organisme dans l'apparition des autres effets négatifs du bruit sur la santé. On peut en revanche raisonnablement penser qu'elle a un rôle important dans l'effet particulièrement préoccupant du bruit qui a été constaté sur les capacités d'apprentissage des enfants.

Il faut à cet égard distinguer deux types d'effets convergents. En premier lieu, le bruit, au domicile comme à l'école, pèse sur la compréhension auditive et sur l'acquisition du langage et constitue, en outre, une source de distraction susceptible de nuire à la capacité

d'accomplir des tâches complexes comme le rappelle l'OMS¹. En outre et surtout, l'exposition prolongée et la fatigue qui en découle, notamment compte tenu de la perturbation du sommeil, favorise l'apparition d'états dépressifs et la démotivation. L'OMS relève ainsi que des études réalisées à proximité de l'aéroport de Los Angeles, d'une part, et de Munich, d'autre part, avaient mis en évidence les effets négatifs du bruit des avions sur les capacités d'apprentissage. Ces résultats ont en outre été très récemment confirmés par une étude conduite sur huit écoles de la région de Londres, dont quatre situées dans des zones très exposées au bruit, qui a montré que l'exposition chronique au bruit des avions était corrélée à une capacité de lecture anormalement faible compte tenu des autres paramètres statistiquement significatifs.² L'Organisation estime donc que « *pour le bruit des avions, il a été montré qu'une exposition chronique durant la prime enfance semble nuire à l'acquisition de la lecture et réduire les capacités de motivation* »³.

Il est en effet indéniable, compte tenu de l'intensité des émissions sonores des avions au décollage et à l'atterrissage, que la gêne ressentie par les riverains d'aérodromes lors des vols de nuit est réelle.

Qu'on en juge plutôt : l'OMS⁴, qui a récemment publié ses directives relatives au bruit dans l'environnement, estime que pour éviter des effets négatifs sur le sommeil, le « bruit de fond » en intérieur ne doit pas excéder 30 décibels (A) et les crêtes, 45 décibels (A). Il est précisé qu'un niveau inférieur doit être préféré pour protéger les personnes les plus sensibles. Telles sont les recommandations internationales qui visent à protéger la santé publique.

Rappelons en regard les éléments communiqués par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et déjà mentionnés selon lesquels, à proximité de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaule, 15 % des mouvements d'aéronefs donnent lieu à des mesures au sol supérieures à 85 décibels à la frontière des zones B et C des plans d'exposition au bruit, cette proportion passant à 44 % pour une mesure au sol de 80 décibels.

Lorsque l'on sait que l'isolation phonique sophistiquée d'un domicile (dont le résident ne profitera naturellement qu'à la condition de vivre calfeutré chez lui, ce qui n'ira pas sans engendrer d'autres conséquences sanitaires liées à la qualité de l'air intérieur) ne permet, au

(1) OMS, *op. cit.*, page 49.

(2) Haines, Stansfeld, Job et alii, *Chronic aircraft noise exposure, stress responses, mental health and cognitive performance in school children*, *Psychological medicine*, février 2001.

(3) OMS, *op. cit.*, page 50.

(4) *ibid.* page 48.

mieux, que de réduire d'environ 30 décibels le bruit constaté à l'extérieur, on mesure le caractère inacceptable de la situation actuelle.

Seuls les plus chanceux des riverains, à savoir ceux dont le domicile est éloigné des pistes et correctement isolé, subissent des niveaux de bruit « satisfaisants » au regard des normes internationales.

Mais qu'en est-il des autres ? Et peut-on considérer comme normales et saines des conditions de vie qui imposent de vivre constamment dans un espace hermétiquement clos ?

Votre rapporteur en est convaincu, l'interdiction des vols de nuit constitue un enjeu majeur de santé publique. Les prévisions de croissance du trafic aérien, la multiplication des mouvements enregistrés sur les plates-formes aéroportuaires sont telles que les nuisances supportées par les riverains vont rapidement devenir insupportables ; elles le sont déjà dans certaines zones.

Il ne paraît pas, dans ce contexte, déraisonnable de permettre à ces populations de bénéficier, au moins, d'un sommeil réparateur. Les nombreux exemples de couvre-feux, aux modalités certes variables, institués à l'étranger, illustrent d'ailleurs le retard de la France en matière de protection des populations.

III.— LA FRANCE RESTE EN RETRAIT DANS LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES NOCTURNES

A.— LES RECENTS PROGRES EN MATIERE DE MAITRISE DES NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES RESTENT INSUFFISANTS

1. La réglementation internationale et européenne est largement inadaptée

a) La réglementation internationale : les normes de l'OACI

Les normes acoustiques internationales se fondent sur une définition commune de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) insérée dans l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Elle définit des niveaux de bruit maximaux en fonction des différentes catégories d'aéronefs et de la masse au décollage. Les normes, établies au début des années 1970 et énoncées dans le chapitre 2 de

l'Annexe 16, ont été remplacées en 1977 par des normes plus sévères, constituant le chapitre 3 de cette Annexe.

Ainsi, les avions sont classables en trois catégories :

- avions non certifiés ;
- avions certifiés selon les normes du « chapitre 2 », dits appareils « chapitre 2 » ;
- avions certifiés selon les normes « chapitre 3 », dits appareils « chapitre 3 ».

La certification intervient en fonction de l'année de construction des appareils, mais surtout de leur niveau de bruit à différentes étapes de leur utilisation et de niveaux de bruit en fonction du type d'appareil et de leur masse au décollage. Elle impose ainsi un certain nombre de contraintes de conception, de production et d'exploitation des aéronefs.

Pour autant, ce classement n'est pas toujours opérationnel d'un point de vue « sonore », puisque certains appareils « chapitre 3 » sont néanmoins très bruyants.

En effet, certains appareils « chapitre 2 » ont été « *hushkittés* », c'est-à-dire munis de dispositifs atténuateurs de bruit pour répondre aux normes du « chapitre 3 ». Ces avions, de conception ancienne, demeurent ainsi relativement bruyants par rapport aux autres avions du « chapitre 3 » et par rapport à certains petits appareils du « chapitre 2 ».

L'OACI, consciente des limites de la réglementation existante, travaille actuellement à la mise en place d'une nouvelle norme d'encadrement des nuisances sonores plus pertinente.

b) Les normes européennes sont plus incitatives que contraignantes et ne constituent pas aujourd'hui un cadre opératoire

En Europe, des normes plus incitatives ont été mises en place, mais elles sont, là encore, insuffisamment restrictives en ce qui concerne les nuisances sonores nocturnes, puisqu'aucune réglementation européenne n'interdit les vols de nuit, même uniquement pour les avions les plus bruyants.

Les avions les plus anciens (non certifiés) ont été interdits d'exploitation dès 1989. L'adjonction d'avions « chapitre 2 » à une flotte européenne a été interdite en 1990 et la directive n° 92-14 du 2 mars 1992

impose leur retrait progressif d'exploitation. Ce retrait doit être achevé au 1^{er} avril 2002.

Le règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil autorise le retrait anticipé des appareils « chapitre 2 » sur les aéroports européens en période nocturne. Il en est de même pour les avions « *hushkittés* », c'est-à-dire les appareils « chapitre 2 » munis d'atténuateur de bruit pour répondre aux normes du « chapitre 3 ». Plusieurs Etats-membres ont utilisé ces possibilités.

2. Des dispositions ponctuelles s'appliquent à certains aéroports français

En France, un certain nombre de mesures existent déjà, mais elles n'ont pas de portée générale puisque les arrêtés ministériels en vigueur s'appliquent aéroport par aéroport.

a) Aéroport d'Orly

La décision du 4 août 1968 instaure un couvre-feu total entre 23h30 et 6 heures. L'arrêté du 6 octobre 1994 pris par le ministre chargé de l'aviation civile limite à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement tout en confirmant le maintien d'un couvre-feu total de 23h30 à 6h00.

b) Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

Suite à la décision d'ouvrir deux nouvelles pistes, M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, a annoncé des mesures d'accompagnement permettant de réduire les nuisances sonores générées par l'accroissement du trafic qui en découlera (plus connues sous le nom de « plan Gayssot »). L'arrêté du 17 décembre 1997 portant restriction d'usage de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, complété par l'arrêté du 18 juin 1998 et modifié le 31 août 1999, dispose que seuls les appareils relevant du « chapitre 3 » peuvent atterrir entre 23h30 et 6h15 et décoller entre 23h15 et 6h00. Ces appareils doivent en outre respecter des procédures particulières de décollage et de montée initiale entre 23h15 et 6h00. Les tests moteurs sont par ailleurs interdits de 22h00 à 6h00.

c) Aéroport du Bourget

Un arrêté du ministre chargé des transports du 17 décembre 1997, modifié le 31 août 1999, interdit aux avions à hélices d'un poids supérieur à 9 tonnes et non classés « chapitre 3 » de décoller ou d'atterrir entre 23h00 et

6h15. Les avions à réaction ne peuvent en aucun cas décoller à l'intérieur de ce créneau horaire.

d) Aéroport de Toulouse-Blagnac

Un arrêté du ministre chargé des transports du 9 septembre 1998 modifié le 31 août 1999, interdit l'atterrissage des appareils autres que « chapitre 3 » entre 23h30 et 6h15 et le décollage de ces mêmes appareils entre 23h15 et 6h00 sauf exceptions (urgence médicale ou technique, problème météorologique).

e) Aéroport de Nice – Côte d'Azur

Un arrêté du ministre chargé des transports du 8 mars 1999, modifié le 31 août 1999 interdit l'atterrissage des avions non certifiés « chapitre 3 » entre 23h30 et 6h15 et leur décollage entre 23h15 et 6h00 sauf exceptions (urgence médicale ou technique, problème météorologique).

f) Aéroport de Lyon-Satolas

Un arrêté du ministre chargé des transports du 30 juin 1999 interdit l'atterrissage des avions non certifiés « chapitre 3 » entre 23h30 et 6h15 et leur décollage entre 23h15 et 6h00 sauf exceptions (urgence médicale ou technique, problème météorologique).

3. Une avancée importante : la création de l'ACNUSA

La création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) par la loi n 99-588 du 12 juillet 1999 que votre rapporteur a fermement soutenue, fut un premier pas dans le sens d'une régulation plus globale de ces nuisances. Ses compétences sont surtout consultatives (information des riverains, recommandation aux pouvoirs publics, conciliation entre les différentes parties). Elle dispose toutefois de pouvoirs de sanctions, sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances.

La proposition de loi de votre rapporteur s'inscrit dans la même logique : l'interdiction générale des vols de nuit permettrait de mieux contrôler les nuisances sonores aéroportuaires au niveau national et d'effacer les inégalités de traitement générées par des arrêtés ne s'appliquant qu'à un seul aéroport.

B. LES RIVERAINS DE NOMBREUX AEROPORTS ETRANGERS SONT MIEUX PROTEGES

Les exemples étrangers sont nombreux de couvre-feux totaux ou partiels permettant une réduction significative des nuisances sonores aéroportuaires nocturnes.

Le site Internet de Boeing qui contient une base de données actualisée sur les mesures en vigueur pour limiter les nuisances sonores dans 600 aéroports dans le monde¹ souligne que des restrictions sont applicables au trafic nocturne dans 224 de ces 600 aéroports soit plus du tiers d'entre eux.

Ces restrictions sont d'une rigueur très variable (certains aéroports se bornant à interdire le décollage et l'atterrissage la nuit des avions les plus bruyants) et recouvrent des réalités très diverses (l'interdiction totale du trafic nocturne sur certains aéroports traduisant leur incapacité technique à gérer celui-ci ou l'absence de demande). Il apparaît pourtant que des restrictions similaires à celle que la proposition de loi a pour objet d'instituer existent dans certains aéroports internationaux.

En Europe, l'Italie est la seule à avoir mis en place un couvre-feu s'appliquant à l'ensemble des aéroports du pays. Dans les autres pays européens, les restrictions nocturnes de mouvements sont édictées aéroport par aéroport. Les grands aéroports allemands (Francfort, Düsseldorf, Berlin, Hambourg) disposent d'un système de couvre-feu assez strict.

D'autres grands aéroports étrangers utilisent également ce système avec plus ou moins de possibilités de dérogations : les aéroports japonais de Tokyo-Narita et d'Osaka, par exemple, appliquent un couvre-feu strict. Il en est de même pour l'aéroport australien d'Adelaïde alors que celui de Sydney, tout comme l'aéroport international de Montréal-Dorval au Canada, acceptent les dérogations pour les appareils de petite taille, peu bruyants.

(1) <http://www.boeing.com/assocproducts/noise/airports.html>

Le détail des dispositions en vigueur figure ci-après.

1. Les dispositions en vigueur en Europe

a) L'Italie se distingue par une législation applicable uniformément à l'ensemble du territoire

Une interdiction générale des mouvements de nuit a été édictée en Italie.

Le décret n° 496 du 11 décembre 1997 du Président de la République italienne prévoyait l'interdiction des mouvements aériens entre 23h et 6h dans tous les aéroports civils à l'exception des aéroports de Rome-Fiumicino et de Milan-Malpensa et des vols gouvernementaux, sanitaires et d'urgence. De plus, par décret conjoint du ministre de l'environnement et des transports, pour les appareils « chapitre 3 » assurant le transport du fret postal et pour les vols en retard, une dérogation pouvait être accordée.

En outre, des dérogations peuvent également être accordées par les pouvoirs publics pour certains aéroports lorsque le bruit du décollage ou de l'atterrissage des appareils mesuré au sol n'excédait pas 60 dB(A).

Ce décret a été modifié par le décret n° 476 du 9 novembre 1999 suite à un recours des habitants vivant à proximité de l'aéroport de Milan-Malpensa devant le tribunal administratif régional de la Vénétie. Le tribunal a annulé les dispositions dérogeant pour ces deux aéroports à l'interdiction générale.

Conformément à ce décret, le couvre-feu s'applique aujourd'hui à tous les aéroports civils et militaires (lorsqu'il sont ouverts au trafic civil) et à tous les mouvements d'aéronefs civils, sous réserve des possibilités de dérogations prévues dans le décret de 1997 pour certains appareils ou en cas de circonstances exceptionnelles.

b) Des dispositions contraignantes existent dans de nombreux grands aéroports européens

• Allemagne

– aéroport de Dusseldorf (16 millions de passagers en 1999)

Pour les appareils « chapitre 2 », les décollages sont interdits de 21h00 à 6h00 et les atterrissages de 21h00 à 5h00.

Pour les appareils « chapitre 3 », les décollages ne sont pas autorisés entre 21h00 (ou, par dérogation exceptionnelle, 22h00) et 5h00 et les atterrissages entre 22h00 (ou pour 22h30 pour les vols charters et les vols retardés) et 5h00.

– *aéroport de Francfort (7^{ème} aéroport du monde pour le trafic passagers avec près de 46 millions de passagers en 1999)*

Les appareils « chapitre 2 » ne sont pas autorisés à décoller et à atterrir la nuit (de 19h00 à 7h00). De plus, depuis le 1^{er} avril 2001, ils ne peuvent ni décoller ni atterrir du vendredi 19h00 au lundi 7h00.

Les appareils « chapitre 3 » ne peuvent atterrir ou décoller entre 21h00 et 5h00, sauf à en informer les autorités compétentes au moins 24 heures à l'avance. Les vols tests et les vols d'entraînement sont interdits entre 22h00 et 5h00.

Par ailleurs, dans le cadre du projet d'extension de l'aéroport, un compromis semble s'être dessiné entre les autorités et les riverains : en contrepartie de cette extension le principe retenu par la commission de médiation et le Parlement du Land de Hesse serait l'instauration d'un couvre-feu total (y compris pour le fret postal) entre 23h et 5h.

– *aéroport de Berlin-Tegel (environ 9,6 millions de passagers)*

Les appareils « chapitre 2 » ne sont pas autorisés.

L'atterrissage et le décollage des appareils « chapitre 3 » sont interdits entre 22h00 et 6h00 (23h00 en cas de vols retardés, après accord des autorités).

Ces dispositions ne s'appliquent pas au fret postal, aux circonstances exceptionnelles ou en cas d'urgence.

– *aéroport de Hambourg (environ 9,5 millions de passagers)*

Pour les avions non certifiés, les décollages et atterrissages ne sont pas autorisés de 19h00 à 6h00.

Pour les appareils « chapitre 2 », les décollages sont interdits de 19h00 à 6h00 et les atterrissages de 20h00 à 6h00.

Pour les appareils « chapitre 3 », les décollages et les atterrissages ne sont pas autorisés entre 22h00 et 5h00.

Ces dispositions ne s'appliquent pas au fret postal et aux circonstances exceptionnelles.

- **Belgique**

– *aéroport de Bruxelles*

La ministre belge de la mobilité et des transports a, le 31 décembre 1999, pris un arrêté instaurant un quota de bruit par mouvement qui avait pour effet d'interdire l'accès à l'aéroport aux avions les plus bruyants entre 23h00 et 7h00. Il prévoyait en outre une réduction globale et progressive du bruit, étalée sur 7 saisons, allant de 1 % pour l'été 2000 à 20 % pour l'été 2003. De 1h00 à 5h00, la réduction était plus sévère, allant de 1 % pour l'été 2000 à 100 % pour l'été 2003. Il s'agissait donc d'interdire totalement les décollages et atterrissages entre 1h00 et 5h00 du matin à partir de 2003.

Cet arrêté a ultérieurement été suspendu, un programme d'action contre le bruit ne prévoyant pas de couvre-feu total se substituant à lui. Seuls les « vrais chapitres 3 », c'est-à-dire les appareils répondant aux normes du chapitre 3 sans recourir aux « *hushkits* », pourront toutefois atterrir et décoller entre 23h00 et 6h00 à compter de 2003.

- **Danemark**

– *aéroport de Copenhague*

Entre 23h00 et 6h00, les avions décollant ou atterrissant ne doivent pas dépasser une moyenne de 85 dB sur les 6 stations de mesure situées autour de l'aéroport.

- **Luxembourg**

Pour les appareils « chapitre 2 », les décollages et les atterrissages ne sont pas autorisés entre 22h00 et 7h00.

Pour les appareils « chapitre 3 », les décollages et les atterrissages ne sont pas autorisés entre 23h00 et 6h00.

Les vols retardés peuvent toutefois atterrir ou décoller nonobstant ces dispositions.

- **Pays-Bas**

– *aéroport d'Amsterdam-Schipol*

Un mécanisme compliqué a été institué pour limiter les nuisances sonores nocturnes. Il combine les normes de l'OACI et le taux de dilution des moteurs des appareils qui est un des principaux déterminants du bruit qu'ils produisent. Les restrictions qui en découlent peuvent s'analyser comme une limitation des décollages et atterrissages de nuit aux appareils répondant à des normes plus rigoureuses que le chapitre 3, bref à la mise en place nationale d'une sorte de « chapitre 4 ».

Ainsi depuis le 25 mars 2001,

– pour les appareils « chapitre 2 » :

* dont le taux de dilution des moteurs est inférieur ou égal à 2, le décollage et l'atterrissage sont interdits entre 18h00 et 8h00 ;

* dont le taux de dilution des moteurs est supérieur à 2, le décollage et l'atterrissage sont interdits entre 23h00 et 6h00 ;

– pour les appareils « chapitre 3 » pour lesquels la différence entre la somme des trois niveaux de certification de bruit et la somme des trois niveaux limites du chapitre 3 est inférieure à 5 EPNdB¹ :

* dont le taux de dilution des moteurs est inférieur ou égal à 3, le décollage et l'atterrissage sont interdits entre 18h00 et 8h00 ;

* dont le taux de dilution des moteurs est supérieur à 3, le décollage et l'atterrissage sont interdits entre 23h00 et 6h00 ;

– pour les appareils « chapitre 3 » pour lesquels la différence entre la somme des trois niveaux de certification de bruit et la somme des trois niveaux limites du chapitre 3 est supérieure à 5 EPNdB, les décollages et atterrissages de nuit sont possibles.

- **Royaume-Uni**

– *aéroports de Heathrow, Gatwick et Stansted*

Un système de quotas de mouvements nocturnes est en vigueur.

¹ *Effective perceived noise decibel = bruit effectif perçu en décibel.*

Pour chaque appareil, un niveau de bruit est défini deux fois par an par le ministère britannique des transports à partir de mesures réalisées au sol, au décollage et à l'atterrissage. En fonction de ce niveau, le décollage et l'atterrissage de chaque appareil « coûte » un certain nombre de points selon le tableau de correspondance ci-après :

Niveau de bruit certifié (EPNdB)	Nombre de points
Plus de 101.9	16
99-101.9	8
96-98.9	4
93-95.9	2
90-92.9	1
Moins de 90	0.5

Pour chaque aéroport, un nombre de total de points disponibles par saison est défini par le ministère et ces points sont ensuite répartis entre les opérateurs. Ce quota est applicable aux mouvements réalisés entre 23 heures 30 et 6 heures.

Pour l'été 2001, le quota total pour l'aéroport d'Heathrow est de 5610 points.

De 23 heures à 7 heures, les décollages et les atterrissages des appareils dont le niveau de bruit certifié dépasse 99 EPNdB ne sont pas autorisés. A partir de la mi-2002, cette interdiction sera étendue et s'appliquera aux appareils dont le niveau de bruit certifié dépasse 96 EPNdB.

En cas de retard, le décollage est permis jusqu'à 23 heures 30 et l'atterrissage sans limite horaire.

Si leur niveau de bruit certifié est inférieur à 87 EPNdB, les appareils à turboréacteurs de petite taille (poids maximum certifié inférieur à 11,6 tonnes) et les appareils à turbopropulseurs ne sont pas soumis à ces règles.

Les gestionnaires des aéroports peuvent en outre accorder des dérogations dans les hypothèses suivantes :

- urgences présentant un risque immédiat pour la santé humaine ou animale ;
- retards risquant d’entraîner une congestion majeure de l’aéroport ou des nuisances sérieuses pour les passagers ou les animaux. Ce dernier cas vise les situations dans lesquelles les terminaux seraient surpeuplés et les hôtels saturés, une simple gêne pour les passagers étant insuffisante ;
- retards résultant de perturbations étendues et prolongées du trafic aérien et appareils détournés en raison de l’impossibilité d’atterrir à leur destination prévue ;
- vols officiels ;
- vols visant à acheminer d’urgence du fret pour des raisons humanitaires ;
- vols militaires sous réserve d’une autorisation spéciale.

2. D’autres grands aéroports internationaux appliquent des couvre-feux totaux ou partiels

• Australie

– *aéroport international d’Adelaide*

Un couvre-feu total est en vigueur de 23h00 à 6h00. Il n’est pas applicable aux vols répondant à des nécessités urgentes pour des raisons médicales ou de sécurité civile ainsi qu’aux appareils rencontrant une urgence en vol. Il est toutefois prévu que les appareils détournés vers cet aéroport devront attendre 6 h pour atterrir si leurs réserves de carburant le leur permettent. Des dérogations peuvent être accordées par les autorités.

– *aéroport de Sydney (22 millions de passagers en 98/99, plus de 280 000 mouvements dont 7 000 de fret)*

Un couvre-feu est en vigueur de 23h00 à 6h00.

Il n’est pas applicable aux appareils de petite taille peu bruyants. Une dérogation est accordée pour un quota (fixé à 74 mouvements par semaine) d’appareils de taille moyenne « chapitre 3 ». Enfin, des dérogations sont également accordées pour des vols internationaux par des appareils « chapitre 3 » entre 5h00 et 6h00. Seuls les atterrissages sont

autorisé et seulement entre 5h00 et 6h00, dans la limite de 24 mouvements par semaine et de 5 par jour.

Des dérogations peuvent être accordées en cas de circonstances exceptionnelles.

La violation du couvre-feu peut entraîner des amendes pouvant aller jusqu'à 110 000 dollars australiens (soit plus de 400 000 francs).

- **Canada**

– *aéroport international de Montréal-Dorval (en 1999, 221 319 mouvements d'aéronefs et 8 296 887 passagers).*

L'atterrissage des appareils « chapitre 2 » est interdit entre 23h30 et 7h00, celle des appareils « chapitre 3 » entre 1h00 et 7h00.

Le décollage des appareils « chapitre 2 » est interdit entre 23h00 et 7h00, celui des appareils « chapitre 3 » entre minuit et 7h00.

Ce couvre-feu ne s'applique pas aux appareils « chapitre 3 » pesant moins de 45 000 kilogrammes ainsi qu'aux avions à hélices qui sont autorisés à décoller ou atterrir en tout temps, compte tenu du peu de bruit qu'ils génèrent.

– *aéroport international de Toronto (environ 28 millions de passagers en 1999)*

L'atterrissage et le décollage des appareils non certifiés est interdit entre 20h00 et 8h00.

L'atterrissage et le décollage des appareils « chapitre 2 » est interdit entre minuit et 7h00.

L'atterrissage et le décollage des appareils « chapitre 3 » est interdit entre 0h30 et 6h30.

Ce couvre-feu ne s'applique pas aux appareils légers peu bruyants.

- **Etats-Unis**

Aux Etats-Unis, depuis le 1^{er} janvier 2000, les appareils « chapitre 2 » sont interdits de décollage et d'atterrissage de jour comme de nuit (avant et depuis 1996 : interdits entre 0h00 et 6h29)

Les chiffres indiqués sont ceux de 2000.

– *aéroport international de San Diego (12 millions de passagers, 88 000 tonnes de fret et 27 000 tonnes de courrier)*

Les appareils « chapitre 3 » ne peuvent pas décoller entre 23h30 et 6h30, sauf urgence ou raison médicale, mais ils peuvent atterrir à toute heure.

– *aéroport international de San José (11,5 millions de passagers, 238 000 tonnes de fret)*

Les appareils « chapitre 3 » de passagers ne peuvent décoller et atterrir entre 23h30 et 6h30 sauf exceptions (avions particulièrement silencieux, avions fédéraux) et urgence (médicale, météorologique, technique).

Le tests moteurs de grande puissance sont interdits de 23h30 à 6h30 ou 4h30 pour les avions décollant avant 6h30.

• **Japon**

– *aéroport de Tokyo-Narita (plus de 25,6 millions de passagers)*

Les décollages et atterrissages sont interdits entre 23h00 et 6h00 sauf circonstances exceptionnelles.

– *aéroport international d’Osaka (près de 16 millions de passagers)*

Les décollages et atterrissages sont interdits entre 23h00 et 7h00 sauf circonstances exceptionnelles.

• **Nouvelle-Zélande**

– *aéroport de Wellington (132 000 mouvements et 3,6 millions de passagers en 2000)*

Pour les vols domestiques, l’atterrissage et le décollage sont interdits entre minuit et 6h00.

Pour les vols internationaux, le décollage est interdit entre minuit et 6h00 et l’atterrissage entre 1h00 et 6h00.

Des dérogations peuvent être accordées en cas d’urgence et, sous certaines conditions, pour les vols subissant des retards (dans cette hypothèse, la dérogation n’est possible qu’au plus tard, 30 minutes après le couvre-feu).

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GENERALE

Lors de ses réunions du 18 avril et du 24 avril 2001, la commission a examiné, sur le rapport de M. Yves Cochet, sa proposition de loi tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français (n° 2946), et celles de M. Denis Jacquat visant à lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit (n° 2429) et de M. Francis Delattre tendant à la fermeture de l'ensemble des aéroports français pendant une partie de la nuit (n° 2716).

Lors de la réunion de la commission du 18 avril, M. Yves Cochet, rapporteur, a rappelé que le dépôt de cette proposition de loi avait été motivé par deux constatations. En premier lieu, devant l'accroissement important du trafic aérien au cours des dernières années, il est nécessaire de protéger la santé des populations subissant le bruit des aéronefs. D'autre part, les comparaisons européennes et internationales dans le domaine des restrictions de trafic aérien nocturne ne sont pas flatteuses pour la France.

M. Yves Cochet a souligné que le trafic aérien ayant crû très fortement pour différentes raisons, on constate une explosion du trafic dans de nombreux aéroports, notamment les aéroports internationaux. Cette croissance du trafic est également perceptible la nuit. Les riverains des aéroports français sont donc, depuis quelques années, exposés à une croissance importante des nuisances sonores aéroportuaires.

Le rapporteur a jugé que ce problème, s'il est sensible pour les riverains le jour, l'est encore plus la nuit. Le nombre des victimes de ces nuisances est très élevé. Il est possible de déterminer une fourchette de la population concernée : les estimations les plus basses font état de 500 000 personnes, ce qui correspond au nombre de personnes vivant dans le périmètre des plans de gêne sonore, mais ce serait, selon les associations, entre 5 et 6 millions de personnes qui seraient en réalité touchées par les nuisances sonores aéroportuaires.

De plus, des mouvements de riverains, d'élus, d'associations dénonçant la gêne sonore croissante se sont développés ces derniers temps, soulignant l'importance et la réalité du problème. La présente proposition de loi vise à répondre à ces demandes récurrentes.

Le trafic aéroportuaire nocturne est d'abord un grave problème de santé publique. En effet, le bruit a des effets tant directs qu'indirects sur la santé de nos concitoyens. Les effets directs peuvent par exemple concerner le système auditif, comme le soulignent de nombreuses études. Le Gouvernement a d'ailleurs pris des mesures pour restreindre les bruits amplifiés pour les baladeurs ou dans les discothèques.

Les décollages et les atterrissages de nuit engendrent surtout des perturbations du sommeil. Or il est nécessaire pour l'organisme que ce repos soit réparateur. Dans le cas contraire, de nombreuses conséquences, notamment cardiaques et psychologiques, peuvent en découler.

Le rapporteur a souligné que de nombreuses recherches menées sur ce sujet montrent qu'un sommeil perturbé est source de fatigue, de stress, voire de dépression. Les bruits entendus pendant la nuit, même s'ils ne réveillent pas, provoquent une réaction somatique qui peut avoir des conséquences plus ou moins lourdes sur l'activité diurne.

M. Yves Cochet a rappelé qu'il convenait en outre de comparer notre réglementation à celles en vigueur dans les autres pays européens. Dans ce domaine, globalement, les aéroports français disposent plutôt de restrictions moins sévères que leurs voisins, par exemple italiens, allemands ou belges.

Il a précisé qu'il n'était pas dans son intention de créer des distorsions de concurrence entre aéroports européens ou des restrictions excessives aux activités aériennes. C'est pourquoi, a-t-il indiqué, au vu des dispositions existantes dans de nombreux aéroports et des remarques des différentes personnes auditionnées, quelques changements à la rédaction initiale de sa proposition de loi lui ont semblé opportuns afin de mettre en place un système acceptable pour tous et améliorant les conditions de vie des riverains.

M. Yves Cochet a souligné que le hasard avait voulu que l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, rende aujourd'hui ses premières recommandations au Gouvernement. Ces recommandations vont dans le sens d'une restriction des vols de nuit les plus bruyants. Il a indiqué s'en être inspiré dans le dispositif des amendements qu'il avait déposés à sa proposition de loi.

A la demande de M. Patrick Rimbart, formulée au nom du groupe socialiste, la commission a suspendu ses travaux.

A la reprise de ceux-ci, M. André Lajoinie, président, a estimé que la communication à tous les commissaires du rapport de l'ACNUSA dont M. Yves Cochet et lui-même avaient pu prendre connaissance lui semblait souhaitable à la fois par respect pour le travail de cette autorité indépendante et pour éclairer la discussion.

Il a donc proposé, afin de laisser aux commissaires le temps de prendre connaissance de ce rapport, de reporter l'examen de la proposition de loi de M. Yves Cochet à une réunion ultérieure de la commission.

M. Patrick Rimbart a rappelé que le groupe socialiste était conscient de la nécessité de réduire les nuisances sonores liées aux aéronefs et que c'est, à cette fin, qu'il avait souhaité la mise en place de l'ACNUSA. Il a estimé que ne pas prendre en compte les recommandations de cette institution risquerait de la décrédibiliser. Il lui est donc apparu opportun de laisser aux commissaires le temps de prendre connaissance de celles-ci avant d'examiner la proposition de loi de M. Yves Cochet, dont le groupe de socialiste soutient tout à fait le principe, et les amendements proposés par le rapporteur qui lui ont semblé judicieux.

En conséquence, la commission a décidé de reporter l'examen des propositions de loi de M. Yves Cochet tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français (n° 2946), de M. Denis Jacquat visant à lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit (n° 2429), et de M. Francis Delattre tendant à la fermeture de l'ensemble des aéroports français pendant une partie de la nuit (n° 2716) à sa réunion du mardi 24 avril.

Lors de sa réunion du 24 avril 2001, la commission a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Yves Cochet, de sa proposition de loi tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français (n° 2946), et de celles de M. Denis Jacquat visant à lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit (n° 2429) et de M. Francis Delattre tendant à la fermeture de l'ensemble des aéroports français pendant une partie de la nuit (n° 2716).

M. Yves Cochet, rapporteur, a rappelé que l'examen de la proposition de loi, entamé la semaine précédente, avait été reporté en raison de la publication d'un rapport de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Il a également rappelé que le dépôt de la proposition de loi dont il était l'auteur était motivé par trois constats :

- l'explosion du trafic aérien, notamment nocturne, a pour corollaire une forte augmentation des nuisances sonores qui suscite les

protestations des riverains, ceux-ci considérant que la gêne sonore devient insupportable ;

- les nuisances sonores constituent un problème majeur de santé publique. Les nombreuses études médicales menées sur les perturbations du cycle du sommeil en raison de ces nuisances mettent en évidence un impact sanitaire, direct et indirect, très négatif. Cela est d'autant plus préoccupant que des millions de personnes sont concernés ;

- la France se situe en retrait par rapport à de nombreux pays européens qui ont élaboré une législation plus restrictive en matière de limitation des nuisances sonores aéroportuaires. Même si la création de l'ACNUSA en 1999 constitue une avancée, il convient de rattraper le retard accumulé par la réglementation française.

Puis, le rapporteur a signalé que la publication du rapport de l'ACNUSA, qui comporte des recommandations aux pouvoirs publics pour limiter le bruit nocturne des aéronefs, avait donné lieu à une réflexion commune de la part des députés, d'experts et du Gouvernement. Il a enfin indiqué que ces travaux avaient abouti à la rédaction d'amendements reprenant l'esprit et en partie la lettre des recommandations de l'ACNUSA et a invité les commissaires à les adopter.

Puis, M. Yves Bur a souligné que le problème des nuisances générées à proximité des aéroports était bien connu et que de nombreuses études avaient porté sur les perturbations du sommeil liées aux nuisances sonores nocturnes. Il a également souligné que toute réflexion sur ce sujet devait tenir compte du rôle des aérodromes en tant que facteurs de développement économique.

Indiquant que l'objectif de limitation des vols nocturnes était largement partagé, il a relevé que celui-ci était également affirmé dans les conclusions du rapport de l'ACNUSA. Par ailleurs, il a estimé que la fermeture arbitraire des aérodromes la nuit était une mesure peut-être trop sévère et difficile à obtenir et qu'il convenait de fonder la réflexion menée sur les propositions émises par l'ACNUSA, particulièrement intéressantes car elles prennent en compte le niveau sonore réellement constaté au sol, donc la gêne ressentie par les riverains. Observant que la France était « en retard » par rapport à ses voisins européens en matière de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, il s'est néanmoins félicité que l'ACNUSA ait été créée et a jugé urgent que le Gouvernement prenne en compte les conclusions de cette dernière.

Enfin, il a souligné qu'il ne fallait pas réduire la part laissée à la négociation locale pour limiter les nuisances sonores aéroportuaires. Prenant pour exemple le cas de l'aérodrome de Strasbourg et du conflit d'intérêts

apparu lorsque le transporteur DHL avait décidé de s'y implanter, il a indiqué que ce conflit avait été résorbé grâce aux négociations engagées par les élus avec l'autorité gestionnaire de l'aéroport, qui ont abouti à la création d'une commission de voisinage coprésidée par le président de la chambre de commerce et d'industrie et lui-même. Il a également indiqué que ces négociations avaient permis d'aboutir à un accord prévoyant la non-utilisation de la plate-forme aéroportuaire de minuit à 6 heures.

Usant de la faculté offerte par l'article 38 du Règlement de l'Assemblée nationale, M. Denis Jacquat a estimé que la discussion de ces propositions de loi tendant à lutter contre les nuisances aéroportuaires engendrées par les vols de nuit représentait un réel progrès et que les amendements proposés par M. Yves Cochet paraissaient raisonnables. Il a néanmoins tenu à souligner que l'adoption de cette proposition n'était qu'une première étape et qu'il faudrait aboutir à une harmonisation de la législation européenne concernant les vols de nuit des avions afin d'éviter les risques de délocalisation d'activités économiques notamment dans les zones frontalières.

Prenant acte des progrès réalisés en matière de nuisances sonores aéroportuaires notamment avec la création de l'ACNUSA, il a enfin souhaité que des accords locaux soient encouragés pour définir des solutions adaptées aux contraintes économiques locales tout en limitant au maximum les nuisances sonores pour les riverains des aéroports.

M. Jean Besson a rappelé que les aéroports disposaient d'une autonomie de gestion leur permettant de définir des solutions négociées avec les partenaires économiques et les associations de riverains qui lui paraissaient bien préférables à l'adoption d'une norme définie unilatéralement et uniformément pour l'ensemble du territoire national alors que les réalités locales sont très diverses. Il a souligné que la définition de solutions librement consenties par les parties prenantes permettait aussi d'éviter les délocalisations d'activités économiques. Il a enfin évoqué la nécessité de limiter les nuisances sonores nocturnes engendrées par le transport ferroviaire et le trafic des poids lourds.

M. Patrick Rimbert s'est félicité qu'il ait été possible de réaliser une synthèse entre les propositions de l'ACNUSA et celles de M. Yves Cochet afin de parvenir à une meilleure prise en compte des contraintes environnementales dans la limitation des nuisances sonores engendrées par les vols de nuit. Il s'est cependant interrogé sur la nécessité d'intervenir par voie législative pour mettre en œuvre des procédures visant à réduire les nuisances sonores dans les zones aéroportuaires, estimant préférable que des accords locaux, s'inspirant des recommandations de l'ACNUSA soient élaborés en concertation avec les associations de riverains et les partenaires

économiques locaux afin de mieux tenir compte des spécificités des territoires. C'est pourquoi il a fait part de son souci d'aboutir à un régime souple et donc de son intention de sous-amender en ce sens l'amendement n° 1 de M. Yves Cochet.

M. Claude Billard a estimé que le report de la discussion des articles avait permis la prise en compte du rapport de l'ACNUSA et que les amendements proposés par le rapporteur témoignaient d'une réelle avancée. Il a fait valoir que si les nuisances engendrées par les vols de nuit existent, l'interdiction n'est cependant pas sans soulever des difficultés.

Il a ensuite approuvé l'observation formulée par M. Patrick Rimbart à propos de la référence aux conditions météorologiques dans le dernier alinéa du premier amendement du rapporteur. Il a jugé cette précision inutile et fait valoir qu'il était préférable de donner plus de souplesse au Gouvernement dans la rédaction du décret d'application. Ainsi, a-t-il indiqué, la charge des avions peut avoir des incidences très importantes sur le bruit des avions.

M. Yves Cochet, rapporteur, a tout d'abord salué le souci d'un développement durable animant les interventions des commissaires. Il a ensuite indiqué partager la volonté de M. Yves Bur de parvenir à une réduction de l'ensemble des nuisances sonores, indépendamment de leur source. Rappelant que le bruit, peut être parce que plus aisément perceptible que d'autres pollutions, était la nuisance la plus vivement ressentie par nos concitoyens, il a indiqué que le gouvernement avait mis en œuvre un plan de résorption des points noirs en matière de bruit auquel des moyens significatifs sont consacrés. Ainsi, plus de 100 millions de francs seront consacrés cette année à la lutte contre les nuisances sonores ferroviaires essentiellement par la réalisation de murs anti-bruit que peuvent également entreprendre les conseils régionaux comme le fait d'ores et déjà le Conseil régional d'Ile-de-France.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Interdiction des mouvements nocturnes d'aéronefs

Cet article pose le principe de l'interdiction générale des décollages et atterrissages d'aéronefs sur l'ensemble des aérodromes français. La rédaction retenue quant au champ de cette interdiction est aussi large que possible.

En premier lieu, cette disposition n'est pas codifiée au sein du code de l'aviation civile. Il en découle qu'elle est pleinement applicable aux aéronefs qui ne sont, conformément à l'article L. 1102 de ce code, soumis que partiellement à ses règles et qui sont « les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ».

En second lieu, cette disposition s'applique en principe à tous les aéronefs, donc à tous les avions mais également aux hélicoptères. Les dérogations dont la possibilité est reconnue par l'article 2 doivent être accordées vol par vol afin que leur nécessité soit clairement établie.

En troisième lieu, le créneau horaire retenu interdit les vols entre 23 heures et 6 heures. Le créneau retenu tente de concilier la santé des riverains (pour lesquels 7 heures de sommeil apparaissent comme un minimum incompressible) et les impératifs notamment économiques liés au fonctionnement des aéroports.

Enfin, l'interdiction concerne l'ensemble des aérodromes français.

Les propositions n°2429 et n°2716 respectivement déposées par MM. Denis Jacquat et Francis Delattre prévoient également dans leurs articles premier une interdiction générale, non codifiée dans le code de l'aviation civile. Elles retiennent en revanche une tranche horaire moins importante en prévoyant :

– l'interdiction des atterrissages entre 23 heures trente et 6 heures quinze, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement et

– l'interdiction des décollages entre 23 heures quinze et six heures, heures locales de départ à l'aire de stationnement.

Cette plage horaire, plus restreinte, apparaît à votre rapporteur insuffisamment protectrice du sommeil des riverains des aéroports. Il lui semble en outre que l'application de l'interdiction pourrait être rendue plus complexe par le choix d'horaires fixés en fonction de positions à l'aire de stationnement.

La commission a examiné un amendement du rapporteur portant rédaction globale de cet article et prévoyant que :

– sur les grands aérodromes, visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes, les décollages et atterrissages d'aéronefs ne peuvent être autorisés, sur une durée de 7 heures consécutives, s'ils provoquent un bruit supérieur à 85 décibels (A), mesuré à la limite extérieure de la zone B des plans d'exposition au bruit (PEB) ;

– cette disposition peut être étendue à d'autres aérodromes, sur proposition de l'ACNUSA et de la commission consultative de l'environnement compétente, dès lors qu'ils sont couverts par un plan d'exposition au bruit ;

– il revient à un décret de déterminer les modalités de mesure de la valeur de bruit, dans le cadre des conditions météorologiques de référence qu'il définit.

M. Jean-Yves Le Déaut a fait valoir que l'amendement du rapporteur allait parfaitement dans le sens de la réduction des nuisances sonores aéroportuaires mais s'est interrogé, comme MM. Patrick Rimbert et Claude Billard, sur la référence, dans la loi, aux conditions météorologiques.

Il a ensuite demandé des précisions sur la notion de décibels acoustiques et souhaité savoir combien d'aéroports seraient concernés par le dispositif du premier alinéa de l'article.

M. Yves Bur s'est interrogé sur l'opportunité d'une mesure du bruit au sol à la limite extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit. Il a fait observer que le rapport de l'ACNUSA s'appuyait sur une mesure en dehors des zones A et B.

Puis, la commission a été saisie d'un sous-amendement de M. Patrick Rimbert supprimant des conditions de référence la référence explicite aux conditions météorologiques.

Après avoir indiqué que le décibel acoustique était une unité de mesure permettant de pondérer le volume sonore pour prendre en compte les caractéristiques de l'oreille humaine et que seuls les plus grands aéroports

étaient visés à l'article 266 *septies* du code des douanes, M. Yves Cochet, rapporteur, a rectifié son amendement pour indiquer que le décret d'application est pris après avis conforme de l'ACNUSA et a accepté le sous-amendement de M. Patrick Rimbart qui a été adopté.

La commission a alors *adopté* l'amendement de *rédaction globale* du rapporteur ainsi modifié.

Article 2

Dérogations

Cet article, qui n'est pas non plus codifié, dispose que le principe de l'interdiction générale des décollages et atterrissages d'aéronefs sur l'ensemble des aérodromes français peut faire l'objet de dérogations ponctuelles.

La rédaction retenue implique que ces dérogations doivent avoir un caractère « exceptionnel », et garantit ainsi qu'elles seront peu nombreuses, accordées au cas par cas après examen par l'autorité administrative compétente, dans des conditions qu'il appartiendra à un décret de préciser, et que leur nécessité devra être strictement et clairement établie.

Deux types de causes majeures peuvent être à l'origine de dérogations :

En premier lieu, il est possible de déroger au principe général posé à l'article 1 en cas d'urgence médicale, humanitaire ou militaire. On entend par urgence médicale aussi bien le transport à caractère purement sanitaire d'une personne que la mission nouvelle d'un vol dont l'objet initial était commercial pouvant résulter de la présence à bord d'une personne soudainement malade.

En second lieu, une dérogation pourra également être accordée en cas de retard, indépendant de la volonté du transporteur, entraîné par un incident technique ou par les circonstances météorologiques.

La rédaction de cet article reprend les dispositions prévues par la plupart des textes étrangers instaurant des couvre-feux nocturnes sous le vocable de « circonstances exceptionnelles » ou d'« urgence ».

L'article 3 de la proposition de loi n°2429 de M. Denis Jacquat prévoit des hypothèses de dérogation très voisines de celles retenues par la proposition de loi de votre rapporteur. Elle prévoit toutefois qu'une

dérogation sera possible en cas de retard non seulement lorsque celui-ci résulte de raisons techniques mais également de toute raison « purement indépendante de la volonté du transporteur. La proposition de loi de votre rapporteur n'admet, pour sa part, outre l'avarie technique que les circonstances météorologiques comme causes de retard susceptibles de permettre une dérogation. Une différence importante entre ces deux rédactions est que celle proposée par M. Denis Jacquat peut permettre l'autorisation de dérogations dans toutes les hypothèses de retard liées soit au contrôle aérien (encombrement du ciel), soit à des retards au décollage dus à la saturation de l'aéroport de départ.

La proposition de loi n°2716 de M. Francis Delattre ne prévoit pas de possibilités de dérogations.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur portant *rédaction globale* de cet article et prévoyant que l'autorité administrative peut, à titre exceptionnel, autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef en cas de force majeure, pour lui permettre d'accomplir une mission urgente à caractère sanitaire ou humanitaire, pour des missions liées à la défense nationale, à la sécurité civile ou publique, ou enfin en cas de retard dû à des raisons techniques indépendantes de la volonté du transporteur ou aux conditions météorologiques.

Article 3

Interdiction des essais de moteur

Cet article, qui n'est pas non plus codifié, pose le principe de l'interdiction des essais de moteurs sur l'ensemble des aérodromes français, interdiction générale et stricte entre 23 heures et 5 heures et susceptible de dérogations entre 22 heures et 23 heures et entre 5 heures et 6 heures.

En premier lieu, les dérogations dont la possibilité est reconnue par l'article 2 doivent, là encore, être accordées pour chaque essai de moteur afin que leur nécessité soit clairement établie par les autorités compétentes.

En second lieu, la possibilité de dérogation à l'interdiction des essais de moteurs n'est ouverte que sur un créneau strictement délimité (entre 22 heures et 23 heures et entre 5 heures et 6 heures), afin certes de prendre en compte les nécessités économiques, mais également de garantir un minimum de 6 heures de tranquillité aux riverains. Le bruit généré par les tests de moteurs, notamment ceux effectués à pleine puissance, est en effet particulièrement intense et assourdissant. Il se caractérise par un bruit

émergent très puissant et son caractère répétitif est particulièrement néfaste à la santé, physique et psychologique, des riverains.

Les propositions n°2429 et n°2716 respectivement déposées par MM. Denis Jacquat et Francis Delattre prévoient également une interdiction des essais de moteurs, cette interdiction s'appliquant à la période comprise entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur portant *rédaction globale* de cet article et prévoyant que sur les plus grands aérodromes, les essais de moteurs nocturnes sont interdits sur une durée de sept heures consécutives, sauf en cas d'utilisation d'un dispositif d'atténuation de bruit. Il est en outre précisé que sur proposition de l'ACNUSA et de la commission consultative de l'environnement compétente, cette disposition s'applique aux aérodromes couverts par un plan d'exposition au bruit. En conséquence, un amendement de M. Lucien Guichon est devenu sans objet.

Après l'article 3

La commission a examiné un amendement de M. Lucien Guichon portant article additionnel et visant à étendre à l'ensemble des aérodromes français civils et militaires l'application des dispositions de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. Le rapporteur a estimé que l'objectif de cet amendement pouvait être souhaitable mais qu'il avait privilégié un dispositif applicable sans qu'il soit nécessaire d'équiper l'ensemble des aéroports en capteurs de bruit, ce qui serait long et par ailleurs très coûteux; il a jugé préférable de laisser une marge de manœuvre à l'initiative locale dans ce domaine. En conséquence, la commission a *rejeté* cet amendement.

Article 4

Sanctions

Cet article pose le principe de sanctions en cas d'infraction aux interdictions de vols et de tests de moteur édictées par le présent texte.

En cas d'infraction, la personne, physique ou morale, fautive est passible d'amendes administratives. Ces amendes sont définies par référence à l'article 1^{er} de la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

Cet article insère notamment un article L. 227-4 dans le chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile qui dispose que « sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires prononce une amende administrative ».

Cette amende peut être prononcée à l'encontre :

- soit de la personne morale ou physique qui exerce une activité de transport aérien public défini à l'article L 330-1 du même code,
- soit de la personne morale ou physique au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L 310-1 du même code,
- soit de la personne morale ou physique exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles mentionnées ci-dessus,
- soit du fréteur dans le cas visé à l'article 323-1 du même code qui est relatif à l'affrètement d'aéronef.

L'infraction est constatée par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 150-13 du code de l'aviation civile, qui établit une liste très large incluant notamment les ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés des bases aériennes, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile ou les techniciens d'études et de fabrication des constructions aéronautiques. Elle fait l'objet d'un procès-verbal qui est notifié, avec le montant de l'amende, à la personne en infraction. Cette dernière a un mois pour présenter ses observations. A l'expiration du délai, l'Autorité saisit la commission qui fait une proposition, à la majorité des membres présents, sur les suites à donner à l'affaire.

Les amendes administratives sont prononcées par l'Autorité et ne peuvent excéder, par manquement constaté, 10 000 francs pour une personne physique et 80 000 francs pour une personne morale. Ce niveau de sanction semble suffisamment dissuasif.

Ces amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine et peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Les propositions n°2429 et n°2716 respectivement déposées par MM. Denis Jacquat et Francis Delattre ne prévoient pas de mécanismes de sanction.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur portant *rédaction globale* de cet article et prévoyant :

- que des amendes administratives peuvent être prononcées par l'ACNUSA, sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, à l'encontre de l'Etat lorsqu'il exerce une activité aérienne ;
- que le montant des amendes maximales est exprimé en euros ;
- que le produit des amendes est affecté à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ;
- enfin, que les dispositions relatives aux sanctions prononcées par l'ACNUSA s'appliquent à l'ensemble des aéronefs, y compris militaires.

Article additionnel après l'article 4

Rapports du Gouvernement sur les initiatives communautaires et de l'OACI en matière de nuisances aéroportuaires nocturnes

La commission a examiné un amendement de M. Claude Birraux portant article additionnel et disposant que le Gouvernement déposera, avant le 31 décembre 2002, un rapport sur les initiatives prises au niveau communautaire en matière de limitation des nuisances sonores aéroportuaires nocturnes, et un rapport sur celles prises au niveau de l'organisation de l'aviation civile internationale.

M. Denis Jacquat s'est prononcé en faveur de l'adoption de cet amendement qui, selon lui, permettrait aux responsables politiques de bénéficier d'une information fiable et objective sur un sujet qui donne souvent lieu à des interprétations erronées. M. Yves Cochet, rapporteur, a alors proposé un sous-amendement disposant qu'un rapport unique traiterait des deux questions évoquées par l'amendement que la commission a *adopté*. Puis, elle a *adopté* l'amendement portant *article additionnel, ainsi modifié*.

Titre

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur proposant que le titre de la proposition de loi indique explicitement que ce texte vise à plafonner le bruit émis par les avions décollant et atterrissant la nuit sur les aéroports français.



La commission a ensuite *adopté la proposition de loi, ainsi modifiée* et vous demande de l'adopter dans le texte figurant ci-après.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

Proposition de loi visant à plafonner le niveau de bruit émis par les avions décollant et atterrissant la nuit sur les aéroports français.

Article premier

Sur les aérodromes visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes, le décollage et l'atterrissage des aéronefs est interdit, dans une amplitude de temps nocturne de sept heures consécutives, lorsque cette opération provoque un bruit, mesuré au sol à la limite extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit visé à l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme, supérieur à 85 décibels (A).

Sur proposition de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et de la commission consultative de l'environnement compétente, un décret étend, le cas échéant, cette disposition à d'autres aérodromes mentionnés à l'article L.147-4 du code de l'urbanisme.

Un décret, pris après avis conforme de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, détermine les modalités de mesure de cette valeur de bruit dans le cadre des conditions de référence qu'il définit.

Article 2

Toutefois, l'autorité administrative peut, à titre exceptionnel, autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef :

- en cas de force majeure,
- afin de lui permettre d'accomplir une mission urgente à caractère sanitaire ou humanitaire,
- pour des missions liées à la défense nationale, à la sécurité civile ou à la sécurité publique,
- lorsque cette opération a été retardée pour des raisons techniques indépendantes de la volonté du transporteur ou par les conditions météorologiques.

Article 3

Sur les aérodromes visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes, les essais de moteur sont interdits, dans une amplitude de temps nocturne de sept heures consécutives, sauf en cas d'utilisation d'un dispositif technique d'atténuation de bruit approuvé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Sur proposition de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et de la commission consultative de l'environnement compétente, cette disposition peut être rendue applicable à d'autres aérodromes mentionnés à l'article L.147-4 du code de l'urbanisme par décret.

Article 4

L'article L.227-4 du code de l'aviation civile est ainsi modifié :

1° Le quatrième alinéa est rédigé comme suit :

« - soit de la personne physique ou morale, y compris, le cas échéant, l'Etat exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles visées à l'article L. 310-1 et au premier alinéa de l'article L. 330-1, » ;

2° La première phrase du seizième alinéa est rédigée comme suit :

« Les amendes administratives sont prononcées par l'autorité et ne peuvent excéder, par manquement, constaté, un montant de 1525 euros pour une personne physique et de 12 000 euros pour une personne morale. » ;

3° L'article est complété par les deux alinéas suivants :

« Le produit des amendes est affecté à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie créée par la loi n°90-1130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 110-2, le présent article s'applique aux aéronefs d'Etat.»

Article 5

Le Gouvernement déposera avant le 31 décembre 2002 un rapport sur les initiatives prises au niveau communautaire en matière de limitation du bruit produit la nuit par les avions sur les aéroports situés dans les Etats membres de l'Union européenne ainsi que sur les initiatives prises au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale en la matière.

AMENDEMENT NON ADOPTE PAR LA COMMISSION

Après l'article 3

Amendement présenté par M. Lucien Guichon :

Insérer l'article suivant :

« Les dispositions de la présente proposition de loi intègrent et appliquent à l'ensemble des aéroports civils et militaires du territoire français les mesures prévues par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ».

3002 - Rapport de M. Yves Cochet, sur les propositions de loi n°s 2946, 2429 et 2716 tendant à interdire les vols de nuit dans les aéroports français pendant la nuit (commission de la production)