

PETITION  
DEMANDE DE RESPECT DU DROIT EUROPEEN SUR LE BRUIT  
&  
MORATOIRE SUR L'AUGMENTATION DU TRAFIC AERIEN

**I – LE NON RESPECT DE LA DIRECTIVE 2002/49 ET DU REGLEMENT 598/14**

**I – 1** l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs est une fédération nationale qui regroupe les principales associations françaises de défense de l'environnement, de protection de la qualité de la vie et de la santé des riverains des aéroports.

**L'impact sanitaire grave des nuisances aériennes** se trouve ressenti sur l'ensemble du territoire national, et bien évidemment encore plus à proximité des grands aéroports, et démontré par de nombreuses études.

Le rapport de l'étude épidémiologique DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), qui a porté sur un panel de 1244 riverains des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry, publié en octobre 2020, confirme les résultats ci-dessus

L'étude écologique confirme les résultats d'autres études et suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde.

Enfin, l'étude conclut que l'exposition au bruit des avions en France comme ailleurs comporte des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire.

Selon une étude récente publiée par le Conseil National du Bruit (CNB) et l'Agence de la Transition écologique (ADEME) en juillet 2021, le coût social du bruit en France est estimé à 155,7 milliards d'euros par an, la participation du bruit aérien étant évalué à 9,4%, soit 15 milliards d'euros.

**I – 2** Malgré l'impact sanitaire et environnemental grave des nuisances aériennes, **le trafic aérien ne cesse d'augmenter** en France, comme l'illustre l'exemple de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui doit connaître un important projet d'extension de piste, ou encore d'autres importants projets d'extension d'aéroports (Marseille, Lille-Lesquin, Nice, Montpellier, Bâle-Mulhouse, Roissy CDG)

La tendance semble s'observer partout dans les Etats membres de l'Union européenne.

Or, malgré l'impact sanitaire et environnemental considérable du transport aérien, la France ne semble pas respecter ses obligations issues de la Directive 2002/49/CE et du règlement 598/2014.

Actuellement, les plans d'action adoptés pour chacun des 10 grands aéroports français au titre de l'article 8 de la Directive 2002/49/CE reposent sur des cartes stratégiques de bruit qui n'ont pas été réexaminées et, le cas échéant, révisées dans le délai de cinq ans ce qui établit leur caractère obsolète et atteste d'une violation de l'article 7 de la Directive précitée.

En outre, l'obligation de réaliser des études d'approche équilibrée pour les grands aéroports prescrite par l'article 5 du règlement 598/2014 n'apparaît à ce jour pas respectée pour les aéroports suivants : Lyon-Saint Exupéry ; Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly ; Bordeaux-Mérignac ; Nantes-Atlantique ; Nice-Côte d'Azur ; Toulouse-Blagnac ;

Pire encore, alors que la République française ne révisé pas ses cartes stratégiques de bruit et tarde lourdement dans l'élaboration des études d'approche équilibrée aucun objectif de réduction du bruit pour chaque grand aéroport prescrit par les dispositions de l'article 5 du règlement 598/2014 n'apparaît adopté.

Autrement dit, les riverains des aéroports souffrent d'une augmentation constante du trafic, avec toutes les conséquences sanitaires et environnementales qu'elles impliquent, et se trouvent privées d'une application du droit européen du bruit fixant un encadrement de la gestion des nuisances aériennes, en prévoyant notamment un objectif de réduction du bruit – et non pas des objectifs d'augmentation du bruit comme c'est actuellement le cas.

## **II – DEMANDE DE MORATOIRE SUR L'AUGMENTATION DU TRAFIC AERIEN**

Bien évidemment, si la pandémie de COVID-19 infléchit provisoirement la tendance à l'augmentation continue du trafic aérien, elle constitue une opportunité sans précédent pour engager un moratoire sur l'augmentation constante du trafic aérien, laquelle augmentation ne permettra pas aux Etats membres de l'Union européenne de respecter les engagements d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ce moratoire permettrait d'une part de garantir l'adoption d'objectifs de réduction de bruit pour tous les grands aéroports européens et également de contribuer substantiellement à l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre portée à 55 % (par rapport à 1990) en 2030 en vertu du Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») publiés le 9 juillet 2021 d'autre part.

Cette pétition est initiée par l'UFCNA et ses membres (notamment ACSAN et COCETA) ainsi que la commune de Saint-Aignan de Grand-Lieu.