



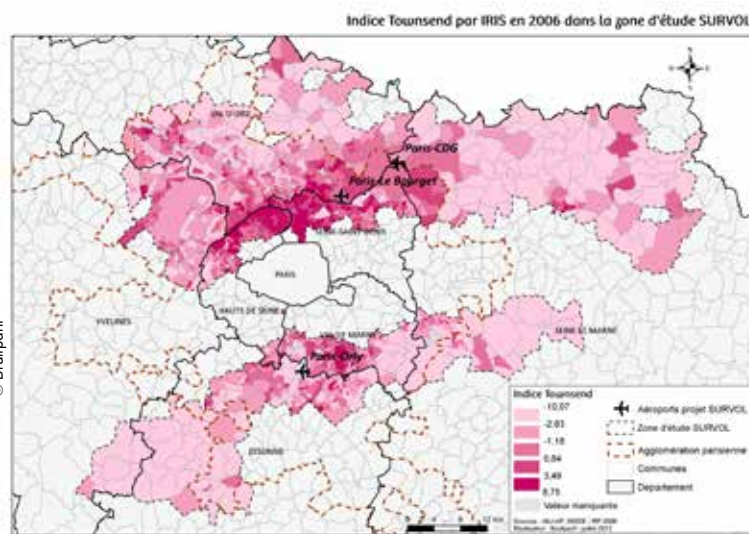
Au total, plusieurs millions de Franciliens souffrent du bruit des avions. En 2003, l'ACNUSA⁵, toute nouvelle autorité indépendante, commanditait un chiffrage⁶ des populations survolées à moins de 3 000 m par les avions d'Orly et de Roissy ; 3 000 m étant considérés comme la limite au-delà de laquelle la nuisance est moins pesante, limite par ailleurs notoirement insuffisante pour nombre de nos associations. Les chiffres précis obtenus pour l'Île-de-France sont de 1 823 838 habitants survolés par vent d'ouest et 2 276 872 par vent d'est, soit un total de plus de 4 millions ! Chiffre considérable même s'il est vrai qu'une partie de ces 4 millions d'habitants est doublement comptée, car survolée à la fois par vent d'est et par vent d'ouest.

Depuis 2003, la situation ne s'est pas améliorée comme l'illustre une autre étude publiée en 2013. Lors du lancement de ladite étude, en 2008 son titre était « Etude de l'impact sanitaire du trafic aérien de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-le-Bourget » mais depuis, elle a été rebaptisée de façon beaucoup moins explicite « SURVOL ». Cette étude cartographie les zones défavorisées qui, sans grande surprise, s'accumulent de façon inquiétante dans les vastes zones survolées à basse altitude à l'est et à l'ouest d'Orly et de Roissy.

BRUIT ET GÊNE SONORE LA QUESTION DES INDICATEURS

La mesure brute et instantanée du bruit, en décibel, unité familière à presque tous, est insuffisante pour caractériser convenablement les effets du bruit du trafic aérien sur les riverains. L'usage d'un indicateur acoustique, calcul parfois complexe établi à partir des mesures brutes en dB, est nécessaire pour traduire de façon efficace et accessible à tous les effets ressentis.

Cette nécessité d'un calcul a été saisie par les milieux de l'aéronautique pour tenter de démontrer que « plus il y avait d'avions, moins il y avait de bruit ! ». Certains l'ont clairement écrit noir sur blanc⁷. Appliqué à Roissy-CDG, l'IGMP⁸, indicateur servant à cumuler l'énergie sonore, n'a pas d'équivalence sur d'autres plates-formes. Il baisse année après année alors que les riverains se plaignent de plus en plus !



Indice de défaveur sociale au sein des zones aéroportuaires

Il est tentant pour les lobbys et leurs relais de jouer sur la confusion entre énergie sonore et effet ressenti. L'annonce d'une « division du bruit par deux » promet, pour le sens commun, une baisse notable de la nuisance... sauf s'il s'agit d'énergie sonore, car dans ce cas la baisse n'est que perceptible⁹. Bien loin de ce qu'espèrent les riverains. La relation entre énergie sonore et **le ressenti est en effet logarithmique et non linéaire**.

Au niveau européen, niveau où le lobby de l'aéronautique est notoirement plus présent que celui des riverains d'aéroports, l'indicateur retenu est le Lden¹⁰. Cet indice est le même que pour les transports routier et ferré, alors que, comme explicité précédemment, à un même niveau de décibels, l'aérien est nettement plus gênant que la route et le chemin de fer.

Le gros mensonge de la "division du bruit par deux"

Allaume Durand sur l'TV 5monde
24 janvier 2011

"Je connais bien le sujet... l'échelle de bruit n'est pas linéaire, là aussi je n'entre pas dans les détails, c'est une échelle logarithmique, quand vous relevez un peu les avions vous avez beaucoup moins de bruit au sol"

4 décembre 2007

c'est FAUX
Mme le Ministre !

Le relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne. Ce projet, dont la première étape verra le jour dès début 2008, permettra de réduire de moitié le bruit subi par les populations survolées.

18/03/2011 Forum

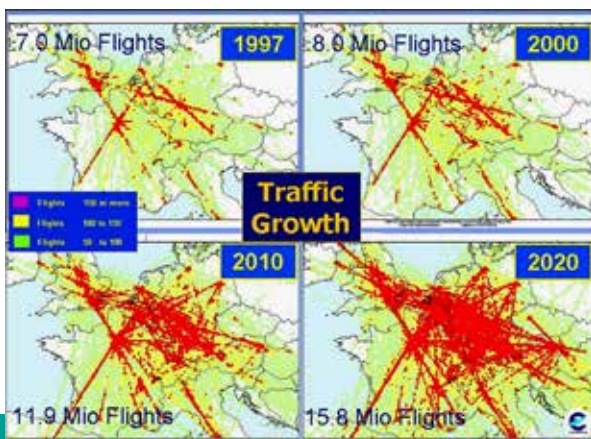
Pour évaluer correctement la gêne sonore, la prise en compte du nombre d'évènements et de leur niveau maximal atteint est déterminante. En termes plus savants, il ne faut pas se contenter de mesures « énergétiques », qui ne tiennent compte que de l'énergie sonore, mais introduire la répartition dans le temps des agressions sonores que constituent les pics de bruit en introduisant des mesures « évènementielles ». L'indice Harmonica récemment proposé par Bruitparif est un premier pas très positif en ce sens (voir p.9).

Et, si l'on voulait réellement mesurer la gêne ressentie, préalable indispensable à en maîtriser les effets, il faudrait aller plus loin et établir **un indice dédié aux nuisances aériennes qui tiendrait réellement compte de la succession des agressions sonores, émergeant du bruit de fond, et répétitives à bref intervalle de temps.** Ce sont ces éléments, et non les moyennes de bruit comme le Lden et l'IGMP, qui provoquent la gêne et ses effets délétères sur la santé.

UNE ACTION PUBLIQUE DÉLIBÉRÉMENT PEU EFFICACE CONTRE LES NUISANCES

Accès difficile aux données de mesures acoustiques et de trajectoires, études confiées à des laboratoires ou des organismes en évident conflit d'intérêt, restrictions budgétaires pour les études épidémiologiques mettant en évidence l'impact sanitaire du trafic aérien, ACNUSA⁵ qui, depuis la nomination de son nouveau Président en 2012, est plus préoccupée de l'emploi que de la qualité de vie des riverains... L'Etat est plus attentif à favoriser la croissance du trafic aérien sur la région qu'à préserver la qualité de vie et la santé des Franciliens !

Car effectivement, le trafic aérien va augmenter malgré les dénégations de la DGAC¹¹. Les associations ont déjà publié sur la question¹². Observons simplement, même si elle date un peu, la figure ci-dessous :



Extrait présentation ACI Europe/Eurocontrol High level workshop, Brussels 3-4 July 2001

Allant dans le même sens, le PDG d'ADP, nouvellement dénommé Paris-Aéroport, affirmait récemment dans la presse financière¹³ que le doublement attendu du trafic d'ici 2035 pourrait aisément être absorbé par CDG et Orly « à condition que le contrôle aérien ait la capacité de gérer 3 000 mouvements par jour au lieu de 1 500 actuellement » !

L'Etat veut cependant montrer, ou donner l'illusion, qu'il agit : transposition de la Directive européenne 2002/49/CE par instauration, bien tardive, de PPBE notoirement insuffisants¹⁴, installation de réseaux permanents de mesures acoustiques autour des principales plates-formes, révision des Plans de gêne sonore (PGS) et des Plans d'exposition au bruit (PEB),..... mais toutes ces propositions ne sont que des mesurette qui restent notoirement inefficaces pour réduire effectivement les nuisances et répondre aux objectifs de la Directive 2002/49/CE.

En 2003, le député François-Michel Gonnot débutait les propositions du rapport d'information parlementaire sur la mission qu'il avait accomplie par ces propos : *La situation autour de Roissy-Charles de Gaulle et Orly est aujourd'hui explosive. L'état des lieux en région parisienne est, par ailleurs, dramatique : la mission considère qu'il est anormal que 2 à 2,5 millions de Franciliens soient sacrifiés au développement des plates-formes parisiennes.....*¹⁵. A l'époque, il s'agissait essentiellement du bruit, la pollution chimique due aux avions étant alors occultée. Depuis, malheureusement, la situation n'a fait qu'empirer avec la complicité passive de l'Etat !

QUELLES PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION ? QUE DEMANDONS-NOUS ?

Le bruit des aéroports mauvais pour le cœur

Mars 2011 - 800, rue de la République, 75011 Paris
19 000 000 000 000 000

L'exposition aux bruits des avions accroît le nombre d'AVC et d'infarctus.

Deux études menées de manière totalement indépendante en Angleterre et aux États-Unis montrent que les personnes vivant à proximité des aéroports dans des zones exposées au bruit des avions avaient des risques accrus d'accidents cardiovasculaires, dont des AVC et des infarctus. « Ces deux études apportent des éléments de preuve montrant que l'exposition au bruit des avions n'est pas qu'une cause de gêne, de perturbation du sommeil et de la qualité de vie, mais peut en plus augmenter la morbidité et la mortalité liées à des maladies cardiovasculaires », résume le Dr Stephen Stapleton, de la Queen Mary University de Londres dans un éditorial qui accompagne les deux publications dans l'édition du 9 octobre du British Medical Journal.

Troubles du sommeil

L'étude anglaise, menée par des chercheurs de l'Imperial College de Londres, s'est concentrée sur une population de 3,5 millions d'habitants autour de l'aéroport international de Heathrow, dans la banlieue ouest de la capitale. Ils ont mesuré le nombre d'insomnies et de réveils liés aux



Le bruit des avions perturbe le sommeil et augmente le stress.

Tout d'abord arrêter cette croissance folle et continue du trafic aérien qui paupérise des zones toujours plus importantes de notre région. Notre sujet est le bruit, mais n'oublions pas la pollution atmosphérique. Les réacteurs émettent particules et polluants comme de très gros diesels... sans filtre. Le doublement des survols annoncé par ADP au dessus de nos têtes serait, à proprement parler, dramatique. Dans notre région déjà bien touchée par les pics de pollution, et dont le ciel est aujourd'hui aussi encombré que nos routes et nos RER, ces perspectives d'augmentation du trafic doivent être abandonnées. Le bruit, lui aussi, est mauvais pour la santé. C'est aujourd'hui un fait médicalement avéré. Suite à deux études parues quasi simultanément au Royaume-Uni et aux États-Unis¹⁶, un grand quotidien du soir ne titrait-il pas : *Le bruit des aéroports est mauvais pour le cœur ?*

Ensuite bien considérer, contrairement à la propagande active des milieux de l'aérien, que les perspectives de diminution du bruit à la source sont, au mieux, plus qu'incertaines pour les riverains et « survolés »¹⁷.

Par contre, un gain potentiel important réside dans la modification des procédures de décollage et d'atterrissage. Procédures de moindre bruit au décollage et descente « lisse » ou « continue » à l'atterrissage que les associations dénomment « descente douce » car peu agressives pour leurs oreilles. La descente continue est largement pratiquée sur des grands aéroports internationaux. C'est en évitant les survols répétitifs à bref intervalle de temps sur le même point du territoire que l'on fera baisser la nuisance. Et en premier lieu les vols de nuit ! Comme le recommande l'OMS, il faut respecter 8 heures de sommeil consécutives sans agression sonore.

A quand, enfin, une politique de l'Etat, débarrassée de cette perspective de toujours plus de trafic, et mettant les avancées permises par la technologie au service de la qualité de vie des millions de Franciliens dont la santé est aujourd'hui menacée par les nuisances sonores ?

Claude CARSAC
Chargé de Mission FNE Ile-de-France Nuisances aériennes
Membre du Conseil National du Bruit

¹ Sifflement à 530 et 580 Hertz émis par les orifices des disques de surpression carburant sous les ailes. Ce bruit caractéristique a été mis en évidence par les associations qui, après 8 ans de bagarre associative ont finalement pu obliger la DGAC à prendre en compte cette nuisance. Après une étude d'Airbus, la famille A320 des compagnies Air France, Lufthansa et Easyjet est enfin, laborieusement, en cours de modification pour supprimer ce double sifflement !

² Certification acoustique communiquée par les Autorités : <http://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/>

³ Le « relèvement des altitudes » de 900 à 1200 m mis en service en novembre 2011, sur les 3 principaux aéroports, annonçait « une division du bruit par deux ». En fait le gain obtenu n'est que de 2 à 2,5 dB

⁴ Successivement à partir du sol on comptabilise les couches suivantes : les hélicoptères et l'aviation légère, les différentes trajectoires imbriquées d'atterrissage et de décollage de Roissy, Orly et du Bourget et enfin les vols en croisière.

⁵ ACNUSA Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires. Autorité indépendante mise en place le 9 février 2000 dont les membres inamovibles sont nommés pour 6 ans.

⁶ ACNUSA-IAURIF mai 2003. Estimation des populations survolées par les aéronefs à destination et en provenance des plates-formes de Paris-Orly et Paris CDG.

⁷ J.L. BAROUX « Compagnies aériennes la faillite du modèle » Ed ; l'Archipel septembre 2010 P. 74 : « Pourtant le transport aérien a fait des progrès considérables dans la maîtrise du bruit. Les appareils actuels les plus courants... emportent le même nombre de passagers que les appareils de la génération précédente, ... mais ils font cinq fois moins de bruit. Il serait donc en principe possible de mettre cinq fois plus de mouvements d'avions pour la même nuisance. »

⁸ IGMIP Indicateur Global Mesuré Pondéré.

⁹ Pour obtenir une diminution « perceptible » du bruit il faut baisser celui-ci de 3 dB, une diminution « nette » de 6 dB et 10 dB pour une diminution « flagrante ». Source Brül & Kjaer, Bruits de l'Environnement. Ceci correspond à une division de l'énergie sonore par respectivement 2,4 (environ) et 10.

¹⁰ Directive européenne 2002/49/CE. Le Lden (Level day - evening - night) quantifie le bruit de toutes les sources extérieures, route, fer, avion, équipement extérieur... Il effectue une « moyenne de bruit » avec une pénalité de 5 dB en soirée et de 10 dB la nuit.

¹¹ DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Bras armé du Ministère de l'Environnement pour l'aviation civile. Sa position officielle, maintes fois réitérée, est que le nombre de mouvements en Ile-de-France d'ici 10/20 ans augmentera très peu.

¹² Convergence Associative. Dossier noir du transport aérien publié en décembre 2015 à l'occasion de la COP21 http://www.ufna.eu/spip/IMG/pdf/dossier_noir_du_transport_aerien_final_24-11-2015.pdf

¹³ Le Figaro économie samedi 16/dimanche 17 janvier 2016.

¹⁴ PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) instaurés respectivement pour Orly et Roissy 11 ans et 14 ans après qu'ils soient devenus obligatoires ! Ils sont de plus, du point de vue des riverains, élus et associations, notoirement insuffisants pour les protéger efficacement.

¹⁵ Assemblée nationale rapport d'information N° 1016 sur « l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire » Septembre 2003.

¹⁶ Etude anglaise : Prof. Hansell, Londres, BMJ 2013.
Etude américaine : Prof. Correia, Harvard, BMJ 2013

¹⁷ Aux yeux des spécialistes que l'on ne peut soupçonner de conflit d'intérêt avec l'industrie du transport aérien, les réductions de bruit raisonnablement possibles à la source apparaissent très limitées. De plus, des études sont activement menées par les constructeurs pour préparer l'avènement, pour les moteurs, de la technique dite « open rotor » qui aurait l'énorme avantage de consommer moins de kérosène, mais le « petit » inconvénient de faire plus de bruit !

LA TRISTE HISTOIRE DE L'IMPRÉVOYANCE FAUTIVE

En 1972, mes parents sont venus s'installer à Sucy-en-Brie (Val de Marne), chemin du Bois Clary, sous la trajectoire de l'aéroport d'Orly. Les avions étaient déjà là mais, s'ils étaient très bruyants, pour autant ils n'étaient pas nombreux. La perspective de l'ouverture de Roissy en 1974 nous semblait salutaire.

C'est donc en toute tranquillité que j'ai acquis ma modeste demeure en 1981 dans ce quartier agréable bordé par la forêt et à 5 km du RER A. La question des nuisances aériennes ne s'est pas posée.

Malheureusement, au début des années 2000, brusque augmentation du nombre de mouvements et des pratiques de pilotage qualifiées par les commandants de bord de comportement d'aéroclub.

Certes en 1994, un arrêté bloque le nombre de mouvements, mais il est déjà dépassé en 1996.

La vie est devenue un enfer dans ce petit quartier par ailleurs tranquille. Plus possible de profiter le dimanche de son jardin autour d'un barbecue. Aujourd'hui, nous vivons à l'heure de l'aéroport : levés 6 h, couchés 23h45. 350 à 400 avions par 24 h tous les jours de l'année passent à 500 m au-dessus de ma maison et cela pendant 17h30 par jour !!!

J'ai donc décidé de me battre contre cette terrible punition que je n'ai pas méritée.

La nuisance aérienne est un véritable fléau. Au début, elle est insidieuse, puis elle devient omniprésente. Elle occupe notre quotidien et de plus reste une source de pollution atmosphérique majeure. Nous récupérons les résidus de pollution sur les tables de jardin.

Concentrer plus de 50 % du transport aérien national sur la seule région Ile-de-France est suicidaire et totalement inapproprié.

Les riverains excédés que nous sommes attendent du gouvernement des solutions efficaces à ce véritable problème de santé publique.

Luc OFFENSTEIN
Président de l'association OYE 349



© Marité de Villeneuve-le-Roi

INTERVIEW DE JEAN-PIERRE ENJALBERT

Maire de Saint-Prix, Président du Collectif santé nuisances aériennes, médecin



© Mairie de Saint-Prix

Quelles sont les nuisances sonores significatives dont souffre la population de votre territoire ?

Les nuisances sonores aériennes constituent la principale source d'agression sonore dans notre ville. Il ne s'agit pas de minimiser les autres causes de nuisances qui existent également de façon plus ponctuelle (pollution sonore de certaines voiries ou encore bruits de voisinage) mais les nuisances aériennes constituent par leur fréquence, leur intensité, leur caractère permanent une véritable question de santé publique.

Cette question est d'autant plus importante qu'elle associe une dimension de pollution de l'air.

Quelles mesures avez-vous mises en place sur votre territoire pour permettre la réduction de ces nuisances ?

Ce n'est malheureusement pas de notre pouvoir que de résoudre cette question.

Mais notre mobilisation et notre détermination se concrétisent dans un soutien des associations de lutte contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR, CSNA...), de multiples interventions politiques, des actions juridiques, des



© Bruitparif

participations actives aux différentes manifestations organisées.

Nous avons également fait installer une station de mesure du bruit avec Bruitparif afin d'objectiver les nuisances et leur évolution.

Malgré l'absence de toute aide, nous avons engagé un vaste plan d'insonorisation de nos écoles primaires.

Enfin, nous participons activement à l'élaboration et l'argumentation pour des propositions de réduction de ces nuisances.

Quelles mesures pourraient être adoptées, législatives et réglementaires, afin d'améliorer la situation et de diminuer l'impact sur la santé de la population ?

Il est certain que des mesures concrètes permettraient de réduire de façon très significative les nuisances sonores :

- interdiction des avions les plus bruyants ;
- nouvelles procédures d'approche (descente continue) ;
- nouvelles trajectoires pour éviter les secteurs les plus urbanisés (approches courbes) ;
- limitation des fréquences de survol en plafonnant les capacités des aéroports ;
- réorganisation du trafic de fret sur des plateformes aéroportuaires adaptées et existantes en développant les capacités multimodales ;
- interdiction des vols de nuit sur 8h consécutives sur les aéroports en milieu urbain.

Il est également essentiel de corriger les distorsions concurrentielles dont bénéficie le transport aérien conformément à des ambitions d'équité, de principe de proximité et de lutte contre les pollutions en application du principe de prévention (pollueur/ payeur) : taxation du kérosène et réduction des taxations des transports propres.

Enfin, militant d'une autre Europe, celle des coopérations renforcées, j'appelle de mes vœux un programme de recherche/développement de l'avion propre de demain.