

Table ronde CNB UFCNA

L'UFCNA, agréée par arrêté ministériel, fédère au niveau national les associations et collectifs d'associations de riverains. Avec pour objectif de protéger la qualité de vie et la santé des populations soumises aux nuisances de l'aviation commerciale, mais aussi de l'aviation légère et militaire et des hélicoptères.

INTRODUCTION

■ Les nouvelles lignes directrices de l'OMS, parues le 10 octobre 2018, définissent des niveaux d'exposition au bruit des transports à ne pas dépasser pour limiter au maximum les effets nocifs sur la santé. L'OMS réévalue les risques encourus, en particulier pour les bruits liés au trafic aérien. A partir d'un niveau de bruit Lden 45 et Lnight 40, les risques pour la santé sont avérés.

■ Bruitparif souligne les conséquences sanitaires effrayantes en termes de réduction de la durée de vie en bonne santé due aux nuisances sonores pour les habitants de la zone dense francilienne, tandis que les premiers résultats de l'étude épidémiologique [DEBATS](#)¹ viennent confirmer l'impact du bruit aérien sur la santé

■ Le directeur du Centre d'information du Bruit (CIDB) déclare le 7 juin 2019 dans Libération : « Avec les avions, la gêne est produite par le nombre d'appareils qui passent ».

■ L'Art.28 de la loi LOM affirme désormais que l'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.

PRIORITÉ SANTÉ POUR LES PRISES DE DÉCISION

L'impact du bruit du transport aérien sur la santé des populations survolées est démontré par de nombreuses études. Ces atteintes à la santé ont un coût qui a été chiffré et fait partie des externalités négatives à prendre en compte, ce qui n'a jamais été fait.

Conséquences sanitaires du bruit lié au transport aérien :

■ L'ADVOCNAR (principale fédération d'associations des riverains de Roissy) a fait la [synthèse de plus d'une centaine d'études, rapports et parutions sur le bruit et ses effets sanitaires](#)², documents français et étrangers, études spécifiques bruit du transport aérien, qui démontrent la gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien :

Perturbations du sommeil :

Difficulté d'endormissement, fragmentation du sommeil, temps de sommeil raccourci, sommeil de mauvaise qualité entraînant une fatigue chronique, une perte de vigilance, d'efficacité au travail, conflits, accidents, une automédication à l'heure du coucher :

-Augmentation du temps d'endormissement jusqu'à 20 mn si le bruit dépasse 45 dBA dans la chambre (Öhrström et al, 1993)

-Augmentation de 70 % de l'automédication à l'heure du coucher si le bruit des avions augmente de 10 dBA entre 22h et 23h (Franssen et al, 2004)

¹ <http://debats-avions.ifsttar.fr/publications.php>

² <http://www.advocnar.fr/wp-content/uploads/2016/04/ADVOCNAR-impact-sanitaire-du-bruit-1.pdf>

-Troubles anxio-dépressifs : stress, anxiété, dépression, augmentation de l'agressivité

Admission en psychiatrie, prise de médicaments à visée neuropsychiatrique

A noter : l'injustice et la ségrégation sociales voire la paupérisation, générées par la perte d'attractivité de ces territoires dépréciés et dévalorisés car exposés au bruit de l'activité aérienne provoquent anxiétés, inquiétudes et dépressions et même des atteintes graves à l'équilibre mental des personnes installées dans les zones de bruit.

Maladies cardio-vasculaires : modification de la tension artérielle, augmentation du rythme cardiaque, augmentation des hormones de stress (adrénaline, noradrénaline, cortisol ...) entraînant diabète et obésité

Augmentation de 14 % du risque d'hypertension pour une augmentation de 10 dBA du bruit des avions la nuit (Jarup et al, 2008)

Augmentation de 25 % du risque de maladies cardiaques et AVC pour une augmentation de 10 dBA du bruit des avions la nuit (Floud et al, 2013)

Mortalité augmentée : augmentation de 18% des décès par maladie cardio-vasculaire, augmentation de 100 % des suicides³, surmortalité des personnes fragiles (enfants de moins de 5 ans et personnes de plus de 65 ans)⁴

Baisse des performances intellectuelles, retard des apprentissages : [Etude CSNA](#)⁵

■ L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) a pour objectif de mieux connaître et mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé. Elle adopte une approche globale en caractérisant les états de santé à la fois sur le plan physique et mental, mais aussi en termes de gêne ressentie. Elle a porté sur un panel de 1244 riverains des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry.

Des résultats d'étape ont fait l'objet de publications depuis 2015. Ils consolident et précisent les conclusions des autres études. Les résultats complets sont attendus pour 2020.

■ L'étude de Bruitparif « [Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Ile-de-France](#)⁶ », met en évidence le nombre de mois de vie en bonne santé perdus à cause de l'exposition au bruit des transports. Avec le bruit du transport aérien, autour d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle, c'est jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé perdus pour les habitants exposés, rien que pour le bruit du transport aérien. Environ 1,1 million de personnes sont concernées par l'impact du bruit aérien lié à Roissy-Charles de Gaulle.

Le coût moyen du bruit sur la santé :

1 000 €/an/habitant. (Etude [Le Coût social des pollutions sonores](#)⁷ - CNB/ADEME - Ernst & Young - mai 2016).

En zone de nuisances aériennes, les habitants sont plus exposés que la moyenne. Le coût de ces atteintes à la santé fait partie des externalités négatives du transport aérien à prendre en compte, ce qui n'a jamais été fait.

Le coût environnemental du transport aérien :

Un rapport récent commandé par la commission européenne⁸ montre que les coûts externes du transport aérien (bruit, pollutions, émissions de gaz à effet de serre) des 33 aéroports principaux en Europe laissent à la collectivité des citoyens européens une ardoise de 33 milliards d'euros par an.

³ Meecham WC et Shaw NA 1986 « Jet plane noise effects on mortality rates, Cambridge

⁴ « Aircraft flyover and mortality », Environmental Impact Reports, Sydney, 1979

⁵ <http://www.advocnar.fr/wp-content/uploads/2016/04/CSNA-CRETEIL-Etude-Bruit-et-Scolarité-oct-2007.pdf>

⁶ <https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transport-dans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france/>

⁷ http://www.gamba-acoustique.fr/ressources/pdf/ADEME_CN_B_CoutSocialDesPollutionsSonores_Rapport_20160504.pdf

⁸ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-year-multimodality-external-costs-ce-delft-preliminary-results.pdf>

Pour l'aéroport majeur en France, Roissy-Charles de Gaulle, la facture excède 4 milliards d'euros. On doit dépasser allègrement les 10 milliards d'euros pour les quelque 240 aéroports français.

RÉDUIRE SIGNIFICATIVEMENT LES NUISANCES AÉRIENNES

Dans le cadre des Assises Nationales du Transport aérien en 2018, l'UFCNA a proposé 10 mesures pour réduire efficacement le bruit.

Réduction du bruit lié au transport aérien :

- La réduction des nuisances nocturnes
- La suppression des avions les plus bruyants
- La mise en place de la descente continue généralisée
- Éviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets
- La mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- La poursuite de la pose des retrofits sur les avions de la gamme A320
- L'augmentation de l'angle d'atterrissage
- La mise en place d'une configuration préférentielle
- La mise en place de trajectoires à impact sanitaire amoindri
- La mise en place de PGS plus efficaces

On peut également y ajouter

- La mise en place de formation des personnes de la navigation et du contrôle aérien au respect strict des normes de protection environnementales

Mise en œuvre effective des 4 piliers de l'approche équilibrée

Les mesures dont nous demandons la mise en place pour réduire le bruit du transport aérien ne sont ni plus ni moins que les 4 piliers de l'approche équilibrée, décrits dans une note OACI de 2008 « Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs⁹ » et repris dans le règlement UE 598-2014. Nous constatons que ces orientations ne sont pas respectées.

MAÎTRISER LE NOMBRE DE MOUVEMENTS D'AVIONS

Pour que ces mesures bénéficient réellement aux populations survolées, il est impératif de maîtriser le nombre de mouvements d'avions. La fréquence des survols est l'un des paramètres ayant des conséquences avérées sur la santé.

Constats et propositions

I/L'Avis du CNB du 12 juin 2019 sur les indicateurs relatifs au bruit généré dans l'environnement

Cet avis est encourageant car il fixe un cadre général, notamment pour le bruit du transport aérien mais il faut désormais entrer dans le vif du sujet :

- poser des valeurs de gestion et définir des indicateurs événementiels, par tranches horaires
- fixer de toute urgence des seuils de bruit pour la nuit, en distinguant les différentes configurations (atterrissage, décollage) utilisation des pistes dans le cas d'aéroports à plusieurs pistes
- fournir information et suivi

II/Les systèmes de capteurs de bruit :

1/ **Ouverture des données (open data)** : la mise à disposition de l'ensemble des données de mesure devrait être la règle sur tous les aéroports acrusés ou non, de tous types : commercial, militaire, de tourisme, d'affaires et sur les hélistations etc..... Les données doivent être exploitables pour la statistique et la recherche. Aucune base de données ne doit être « effacée » sans être proposée pour archivage aux associations.

⁹ <https://docplayer.fr/30930186-Orientations-relatives-a-l-approche-equilibree-de-la-gestion-du-bruit-des-aeronefs.html>

Algorithmes et règles de calcul connus : les méthodes de calcul des statistiques « officielles » à partir des données de mesure doivent être accessibles et vérifiables sur simple demande

Processus de qualification : le processus de qualification doit être clair et ne pas se limiter aux capteurs seuls mais prendre en compte toute la chaîne d'acquisition d'information jusqu'aux statistiques fournies aux autorités et associations. Des éléments statistiques du type « nombre de mouvements à proximité du capteur »/« nombre de mouvements détectés » doivent permettre d'établir des critères de représentativité des données.

Recours : un processus de recours doit être possible « même pour un système qualifié »

Qualité des informations présentées : les données doivent être présentées de façon claire et compréhensible, les graphes doivent être accompagnés de valeurs (éventuellement avec des tableaux en annexe ou sur demande). Quand des statistiques sont basées sur des mesures dont la représentativité est inférieure à la normale, cela doit être mentionné.

L'exploitant de l'aéroport ne peut être seul gestionnaire du système ; il faut des observatoires du bruit indépendants comme Bruitparif sur toutes les plateformes acnuesées
Nous fournissons en pièce jointe l'exemple toulousain riche en dysfonctionnements.

III/ Les hélicoptères (cf la note de JC Molho qui vous a été adressée par mail le 3 septembre dernier)

- En France, plus de 200 hélisurfaces privées et 201 hélistations dont 29% d'hélistations à vocation touristique,

1 survol toutes les 7 mn dans certains endroits du territoire national, de 65 à 90 dB. 15 000 mouvements par an dans la région PACA pour transporter des touristes, et presque autant dans le reste de l'hexagone, ce chiffre de 15 000 concerne le seul golfe de Saint Tropez auquel il faut ajouter les 13 527 mouvements de l'aéroport de Cannes et les 31 622 mouvements de Nice (chiffres extraits du rapport de gestion de l'aéroport de Nice Côte d'Azur 2018). Il n'est pas possible de donner les chiffres de l'hélistation de Cannes, car malgré la préconisation de l'arrêté préfectoral, la Mairie de Cannes n'a toujours pas réuni l'instance de concertation mais ils ne sont pas négligeables. Par ailleurs, l'Aéroport, la DGAC et la mairie de Cannes sont réticents à fournir les chiffres de fréquentation pour l'hélistation.

L'impact sur la tranquillité et la santé des riverains est considérable et la DGAC et le Ministère des Transports abandonnent les riverains à leur sort.

Les solutions :

- La révision des décrets ministériels de 2010 et des arrêtés devenus incompatibles avec l'évolution du trafic
- la création d'hélistations en mer et hors zone d'agglomération,
- le respect par le Samu et la gendarmerie des procédures de moindre bruit pour épargner les populations survolées

IV/L'aviation légère,vollige, parachutisme, aviation d'affaires

Contexte

Selon le Journal Officiel du 20 février 2015, 486 aérodromes sont recensés en France métropolitaine dont 337 plateformes qui sont ouvertes à la circulation aérienne publique, 107 sont à usage restreint et 42 sont réservées à l'usage de l'administration.

Selon la DGAC, dans le cadre du suivi du déploiement de la démarche CALIPSO (classement des appareils légers selon le bruit émis), 330 aérodromes et 7000 appareils sont concernés par la démarche dont 1040 sont classés fin 2018.

Les nuisances subies par les riverains sont majoritairement du fait des « tours de piste » avec des passages répétés d'appareil émettant de 65 à 70 dBA : 5 appareils sur un tour de piste c'est un passage toutes les 2 minutes !

De plus les trajectoires ne sont pas toujours respectées, ce qui entraîne les plaintes des riverains.

Textes existants qui concernent « l'aviation légère »:

Circulaire 6 décembre 2005

Note information 25 avril 2006

Arrêté Calipso 11 juin 2013

Ces textes n'ont pas de caractère contraignant, certains aérodromes sont dotés d'une instance de concertation (CCE) mais nombre de riverains n'ont ni la possibilité de faire reconnaître les nuisances subies (à qui les dénoncer ?), ni a fortiori la possibilité de participer à une instance de concertation pour faire réduire les nuisances.

Proposition d'actions

-L'UFCNA propose de mettre en place les moyens permettant aux riverains de préserver leur cadre de vie en réduisant les nuisances subies (bruit et pollution). Notamment dans le cas de petits aérodromes ne bénéficiant pas d'un intérêt prioritaire de la part des Préfets.

-Information et l'aide à l'action des riverains.

Les riverains, voire les associations, n'ont pas de « point d'entrée » simple pour s'informer sur la façon de se protéger (dont porter réclamation) contre les nuisances locales de l'aviation légère. Souvent les contacts : Préfet, député, maire, gendarmerie, ... se renvoient la balle.

Il faudrait un point d'entrée pour répondre aux demandes des riverains : nous avons proposé à l'ACNUSA de tenir ce rôle.

Exemples de demandes :

- . Quelles règles doivent être respectées par les avions ? (souvent en référence aux arrêtés « tondeuse »).
- . Comment faire respecter les réglementations existantes (dont environnement, dans certains cas non respect par le préfet) ?
- . Trajectoire de moindre bruit : cette notion existe-t-elle ? comment est-elle définie ? par qui ? et sur quels documents est-elle diffusée (carte VAC ?)
- . Qui doit faire respecter les dispositions stipulées dans une Charte adoptée en CCE ? (Préfet, DGAC ? gestionnaire aérodrome ?). Eviter que chacun se renvoie la balle.

Aider les associations de riverains à faire partie prenante des CEE existantes.

Mettre en place les moyens d'intégrer en CCE les associations réellement représentatives de la défense de riverains ou de l'environnement (éviter le « noyautage » par associations conciliantes). Une première action possible est d'appuyer l'UFCNA auprès des préfets de département comme association représentative à la CCE.

-Réduire le bruit à la source : Faire équiper les appareils de réducteurs de bruit (silencieux d'échappement, hélices multipales profilées...), intensifier les subventions de la DGAC.

-Utiliser le classement sonore CALIPSO, comme première base pour faire reconnaître et réduire les nuisances sonores.

Objectif : construire un référentiel bruit opposable et utilisable dans les chartes, arrêtés de restriction.

-Généraliser l'utilisation de l'arrêté de restriction en complément des chartes non opposables pour garantir aux riverains le respect d'une réglementation et permettre l'action de l'ACNUSA (sanctions). Notamment pour restreindre l'accès aux tours de piste aux seuls aéronefs silencieux sur la base de CALIPSO.

-Promouvoir le repérage des avions légers au moyen d'un outil équivalent à VITRIL.

Le contrôle aérien n'a pas les moyens techniques et humains. Et la gendarmerie aérienne pas d'effectif. C'est le préfet qui peut donner les instructions mais les petits aérodromes ne sont pas prioritaires.

-Intégrer des mesures périodiques annuelles air bruit et trajectographies aux arrêtés de restriction.

-Imposer pour les petits aérodromes des campagnes de contrôles annuels systématiques des trajectoires et hauteurs.

-Faire respecter les circuits par les pilotes : avec aide au pilotage par GPS et équipement de systèmes de repérage des appareils pour permettre le rappel à l'ordre des pilotes non respectueux.-

-S'appuyer sur le système VITRIL(système de repérage mis en place par ADP) comme exemple.

Conclusion : Les chantiers principaux pour le CNB dans un premier temps en termes de lutte contre les nuisances aériennes :

- Mise en oeuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.**
- Révision des décrets ministériels et des arrêtés obsolètes,
- Définition d'indicateurs événementiels par tranches horaires,
- introduction du critère de répétitivité,
- Aide à la création d'observatoires du bruit indépendants du gestionnaire.