

AVIONS



Halte
aux bruits
qui courent !

Le guide... qui dit tout ce que l'on n'entend pas
sur le bruit des avions.



SOMMAIRE

1 LES AVIONS NE SONT PAS LES SEULS À FAIRE DU BRUIT	P.4
2 PEU DE PERSONNES SONT CONCERNÉES	P.5
3 LE BRUIT EST UN PROBLÈME DE CONFORT	P.6
4 LES RIVERAINS NE SONT PAS SI GÊNÉS	P.8
5 LE BRUIT, IL Y EN A TOUJOURS EU	P.9
6 LES RIVERAINS SONT VENUS SE METTRE DESSOUS	P.10
7 LA RÉGLEMENTATION PROTÈGE LES RIVERAINS	P.12
8 LE DOUBLE VITRAGE PHONIQUE, C'EST LA SOLUTION	P.14
9 LE TRANSPORT AÉRIEN EST CRÉATEUR D'EMPLOIS	P.15
10 LE TRANSPORT AÉRIEN POLLUE PEU	P.16
11 LE TRAFIC AÉRIEN VA RÉDUIRE NATURELLEMENT	P.17
12 AVIATION LÉGÈRE : PEU D'ACTIVITÉ ET PEU DE BRUIT	P.18
13 LES HÉLICOPTÈRES, CE N'EST QUE POUR LE SAMU ET LA GENDARMERIE	P.18

ÉDITO

- > FACE À LA DÉGRADATION CONSTANTE DE NOTRE SANTÉ,
- > FACE À LA TOUTE PUISSANCE DU MONDE AÉRONAUTIQUE,
- > FACE À LA FAIBLESSE DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Nous, riverains d'aéroports et populations survolées,

souhaitons balayer les idées reçues utilisées comme alibis par certains médias et politiques, bien entretenues par le milieu de l'aéronautique. Prises comme des vérités intangibles, ces affirmations sont systématiquement utilisées par le lobby aérien pour enlever tout crédit à la lutte contre les nuisances sonores et atmosphériques.

Les progrès acoustiques réalisés ne compensent pas les effets de la croissance régulière du trafic mondial : le bruit continue d'augmenter. Et ce, alors qu'on assiste à un durcissement des normes et des seuils pour le bruit environnemental hors aviation.

On fait souvent aux riverains le procès de souhaiter la mort du transport aérien et de la construction aéronautique. Mais c'est l'absence de politique environnementale des aéroports français qui condamne l'aéronautique et le transport aérien.

Pourtant une cohabitation serait possible entre les avions et celles et ceux qui habitent sous les couloirs aériens. Des décisions fermes doivent être prises aujourd'hui pour dessiner le paysage sonore de demain.

Un transport aérien durable doit se construire autour d'une véritable prise de conscience des effets des nuisances et de mesures de limitation, en particulier la nuit.

Des politiques d'aménagement du territoire et de contrôle des trajectoires doivent être mises en place pour réduire le nombre de personnes exposées et préserver leur santé.

CHANTAL BEER-DEMANDER,
Présidente de l'Union française
contre les nuisances des aéronefs
(UFCNA)

50 ANS DE PROGRÈS
TECHNIQUES, ET POURTANT BRUIT
ET POLLUTION AUGMENTENT
AUTOUR DES AÉROPORTS

1 • LES AVIONS NE SONT PAS LES SEULS À FAIRE DU BRUIT



« IMAGINEZ UNE TONDEUSE À GAZON À 2 MÈTRES
DE VOTRE OREILLE PENDANT 1 MINUTE.
700 FOIS/JOUR, 150 FOIS /NUIT ! »

VRAI

Il y a aussi le train, les voitures et les mobylettes, les tondeuses, etc.

MAIS

... leur utilisation est soumise à une réglementation infiniment plus contraignante.

Leur bruit également :

- les cyclomoteurs produisent un bruit équivalent à 71 décibels* (dB) à 7,5 m du véhicule (à plus de 50 m d'une mobylette, on est peu gêné).
- une tondeuse génère 85 dB(A) à 1 m environ, ce qui importune le voisin, mais à des niveaux très inférieurs à ceux produits par les avions ; sauf pour l'utilisateur, le bruit n'atteint jamais le seuil de compréhension de la parole.

Aucune valeur ne limite le bruit des avions alors qu'ils produisent un bruit de 75 dB jusqu'à 10 km dans l'axe des pistes et sur une largeur de 3 km et 100 dB(A) à 100 m de l'atterrissage ou du décollage. Les avions survolent des dizaines de milliers de personnes à plusieurs centaines de mètres : pourtant ils nous empêchent de communiquer et ceci jusqu'à 700 fois par jour (aéroport Roissy Charles-de-Gaulle). Imaginez le bruit d'une tondeuse à gazon à 2 m de votre oreille pendant 1 min, 700 fois par jour, 150 fois par nuit !

Si à volume égal, les avions font moins de bruit qu'avant, leur nombre a explosé. Et, de plus en plus gros, ils émettent plus de bruit et de pollution chimique. Pour masquer cette réalité, les constructeurs communiquent d'ailleurs sur un « bruit moyen par passager ».

D'après la Commission européenne, à niveau sonore équivalent, la gêne provoquée par les avions est plus élevée que celle de la route et du train.

* unité de mesure de l'intensité du bruit

2 • PEU DE PERSONNES SONT CONCERNÉES



6,5 MILLIONS DE
PERSONNES SURVOLÉES
À MOINS DE 2000 MÈTRES

520 000 PERSONNES
SOUMISES AU LDEN 55*
SUR LES 9 PREMIERS
AÉROPORTS FRANÇAIS
(200 PLATES-FORMES AU TOTAL)

* indice de forte gêne
(ACNUSA -2012)

FAUX

Des millions de gens voient leur vie quotidienne gâchée par le bruit des avions, jour et nuit, et respirent un air vicié par la combustion du kérosène. Et la pollution par oxydes d'azote et particules fines ne connaît pas de frontières.

L'expansion sans limite des aéroports à proximité ou à l'intérieur du tissu urbain de nos mégalopoles, touche un nombre

croissant d'hommes, de femmes et d'enfants. Souvent issus des quartiers les plus populaires (les plus survolés), beaucoup d'entre eux ne partent pourtant jamais.

De la même manière que les retombées économiques du transport aérien sont chiffrées, le coût sociétal des dommages causés doit l'être également en toute impartialité.

PARADOXE

Le nombre de personnes qui aspirent à se déplacer en avion, pour leurs loisirs ou leur travail, explose dans le monde. Puissant, florissant, arrogant, le lobby aérien est peu disposé à freiner ses ambitions de croissance sans contrainte au nom de la liberté de voyager. Le sacrifice d'une partie de la population semble acceptable pour l'immense majorité des voyageurs. Or, chaque passager est à la fois bénéficiaire et victime de la nuisance et du dommage sur l'environnement. Habitant souvent une zone urbaine survolée surpeuplée, bruyante et polluée, il devient lui-même acteur de sa propre nuisance.

3 • LE BRUIT EST UN PROBLÈME DE CONFORT

FAUX

La mesure en décibel (dB) de l'intensité du bruit, n'exprime qu'une partie de la gêne. Il faut aussi tenir compte de la récurrence des événements sonores, de leur nature, de l'émergence par rapport au bruit de fond, de leur composition spectrale (fréquences plus ou moins gênantes), etc.

Le niveau sonore mesuré au sol et sa répétition dans les zones soumises aux nuisances, dépasse

toutes les valeurs de référence décrétées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ou le Conseil supérieur d'Hygiène publique de France. Les gains acoustiques actuels en constante diminution ne compensent pas l'augmentation considérable du trafic aérien, présente et à venir.

Les effets néfastes sur la santé des populations surexposées en continu ont été parfaitement démontrés,





“L'EXPOSITION AU BRUIT DES AVIONS PRODUIT DES EFFETS STATISTIQUEMENT SIGNIFICATIFS SUR LA MORTALITÉ PAR MALADIES CARDIOVASCULAIRES, CARDIOPATHIE ISCHÉMIQUE ET INFARCTUS DU MYOCARDE”

notamment à l'étranger. L'étude épidémiologique « Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé » (Debats) impulsée en 2012 par la Direction générale de la Santé et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, a été confiée à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar à Lyon) autour des aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle, Toulouse Blagnac et Lyon Saint-Exupéry. En décembre 2016, l'étude « Debats » affirmait déjà que « l'exposition au bruit des avions produit des effets statistiquement significatifs sur la mortalité par maladies cardio-vasculaires, cardiopathie ischémique et infarctus du myocarde ».

Les résultats définitifs de cette étude, portent également sur d'autres effets du bruit aérien sur la santé et sont attendus pour 2020. Parmi ces effets, on peut citer les troubles du sommeil, les troubles cardio-vasculaires, les risques d'AVC, les impacts sur le système nerveux, les troubles de l'apprentissage, etc.

Par ailleurs, l'abandon de tous les transferts d'aéroports (3^e aéroport parisien, 2^e aéroport toulousain, remplacement d'Orly par « l'aéroport du futur », Notre-Dame-des-Landes), montre qu'il y a urgence à freiner la dégradation de l'état de santé des populations survolées aujourd'hui, qui le seront plus encore demain.