

# Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines

Association Loi 1901 n° w332017931 –13 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES

[sauvonslebourg@gmail.com](mailto:sauvonslebourg@gmail.com) [www.sauvonslebourg.org](http://www.sauvonslebourg.org)

## FICHE D'OBSERVATIONS N° 1/10 :

La santé des riverains exposés aux nuisances sonores et environnementales des aéronefs doit être sauvegardée : **c'est une priorité essentielle pour les riverains qui subissent les nuisances sonores (A) et la pollution de l'air et du climat (B)**

## A) LES NUISANCES SONORES

1) Le rapport DEBATS (2020) est cité dans le PPBE et dans le rapport ACNUSA mars 2022 page 6. Ces conclusions sont alarmantes.

### Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport

L'étude nationale DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé)

#### Résultats à l'inclusion :

« **Objectif général** – Piloté par l'ACNUSA et confié à l'Université Gustave Eiffel, DEBATS est le premier programme de recherche d'ampleur, en France, dont l'objectif est d'évaluer les effets éventuels de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains d'aéroports. » (Pages 4 et 5).

#### « Résultats

*L'étude écologique* suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A)<sub>12</sub> 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. En revanche, il n'a pas été mis en évidence d'association avec la mortalité par accident vasculaire cérébral. »

**« L'étude individuelle longitudinale suggère plusieurs associations avec une augmentation du niveau de bruit de 10 dB(A) :**

- Un risque de « dégradation de l'état de santé perçu » augmenté de 55 % chez les hommes, sans qu'aucune augmentation ne soit mise en évidence chez les femmes ;
- Une « gêne » plus importante que ce que prévoit l'ancienne courbe de référence de l'Union Européenne (appelée courbe de Miedema), mais plus faible que ce que prévoit la nouvelle courbe de l'Union Européenne fournie par l'Organisation mondiale de la santé, en mars 2020<sup>1314</sup> ;
- Un risque de dormir moins de six heures par nuit augmenté de 60 %, et un risque de sentiment de fatigue le matin au réveil de 20 % ;
- Un risque de stress chronique, objectivé par une perturbation du rythme circadien du cortisol (diminution de 15 % de la variation absolue horaire du cortisol, augmentation de 16 % du niveau de cortisol au coucher, mais sans variation significative au lever) ;
- Un risque d'hypertension artérielle augmenté de 34 % chez les hommes, sans qu'aucune augmentation ne soit mise en évidence chez les femmes ;
- Enfin, un risque de détresse psychologique augmenté de 80 % chez les participants légèrement gênés par le bruit des avions et multiplié par 4 chez ceux qui déclarent être fortement gênés, par rapport à ceux qui ne sont pas du tout gênés. »

**« L'étude clinique « sommeil » suggère que l'exposition au bruit des avions dégrade les paramètres objectifs du sommeil. Ainsi :**

- L'augmentation du niveau de bruit des avions de 10 dB(A) ou de 10 événements de bruits d'avions est associée à une probabilité, de dormir moins de six heures par nuit (court sommeil), 1,1 à 1,8 fois plus élevée ; et à une probabilité, de passer plus de neuf heures au lit, 1,1 à 1,6 fois plus élevée<sup>16</sup> ;
- L'augmentation du niveau de bruit des avions de 10 dB(A) est associée à la probabilité, d'une insomnie d'endormissement (ie une latence d'endormissement supérieure à trente minutes), 1,1 à 1,3 plus élevée ;
- L'augmentation de 10 événements de bruits d'avions est associée à une probabilité, d'une insomnie de maintien de sommeil (ie une durée totale des éveils intra-sommeil supérieure à trente minutes), 1,1 à 1,3 fois plus élevée ;

- Enfin, l'augmentation de 10 dB(A) du niveau maximum de bruit d'un évènement associé au passage d'un avion (L<sub>Amax,1s</sub>) est associée à une augmentation de l'amplitude de la fréquence cardiaque pendant cet évènement (de 0,34 battement par minute).

## Conclusion

**L'étude écologique** confirme les résultats d'autres études qui suggèrent qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Il est cependant imprudent d'extrapoler ces résultats au niveau individuel. C'est pourquoi deux études individuelles ont également été mises en place.

**L'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil »** confirment les résultats d'études antérieures réalisées à l'étranger. Ils suggèrent que l'exposition au bruit des avions, en France comme ailleurs, a 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.

La validité de ces résultats est pour le moins renforcée par ceux de l'analyse longitudinale de l'ensemble des données recueillies en 2013, 2015 et 2017 » (pages 4 et 5).

## 2) OMS : Organisation mondiale de la santé :

En 2018, dans un intérêt de santé publique, l'OMS préconise de réduire le bruit des avions (Rapport : LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT).

On y lit : « **En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB L<sub>den</sub> (en journée et en soirée), car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.**

**En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de 40 dB L<sub>night</sub>, car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. »**

3) Nous ajoutons ci-après des exemples, non exhaustifs, de mesures sur le bruit enregistrées par capture écran (vols commerciaux seulement), sur le site AEROVISION de l'aéroport de BORDEAUX-MERIGNAC sur les deux points de mesures situés sur la commune d'Eysines, en dB (A) (Eysines école Claverie, Eysines CTM). (Principalement en dessous et parfois au-dessus de 3000 pieds soit 915m).

<b>LUNDI 13 JUIN 2022 (décollages) :</b>		
16h33 A321 = <b>71 dB</b>	16h37 B738 = <b>74 dB</b>	16h38 B738 = <b>74 dB</b>
16h42 A320 = <b>72 dB</b>	16h49 B738 = <b>71 dB</b>	16h54 A320 = <b>74 dB</b>
<b>MERCREDI 15 JUIN 2022 (atterrissages) :</b>		
9h50 A332 = <b>73 dB</b>	9h52 B738 = <b>72 dB</b>	9h57 B190 = <b>73 dB</b>
10h07 A332 = <b>72 dB</b>	10h08 A332 = <b>79 dB</b>	10h14 A320 = <b>74 dB</b>
17h01 A320 = <b>75 dB</b>		
<b>JEUDI 16 JUIN 2022 (atterrissages) :</b>		
9h40 B738 = <b>77 dB</b>	9h55 B738 = <b>72 dB</b>	
<b>SAMEDI 18 JUIN 2022 (atterrissages) :</b>		
15h00 A320 = <b>71 dB</b>	15h09 A319 = <b>76 dB</b>	15h53 B738 = <b>72 dB</b>
15h54 B738 = <b>71 dB</b>	15h58 A321 = <b>74 dB</b>	

De plus, le bulletin trimestriel d'information pour les riverains publié par l'aéroport depuis plusieurs années, confirme que le nombre moyen journalier d'événements bruit avion sur Eysines est de 70 à 80 dB(a). (Voir site de l'aéroport documents à télécharger).

Ces mesures dépassent largement les limites réglementaires (50 dB et 55 dB) et celles recommandées par l'OMS (40 dB et 45 dB). Cette situation entraîne des conséquences sur la santé des riverains.

L'ETAT doit faire respecter les limites, sous peine d'engager sa responsabilité pour mise en danger de la vie d'autrui.

## B) LA POLLUTION DE L'AIR ET LE CLIMAT

1) En sus des nuisances sonores nous devons analyser les nuisances environnementales :

**RAPPORT par l'ACNUSA (1) (2020) - Qualité de l'air, climat**

**Les deux phases d'émissions des aéronefs : Cycle LTO et Phase croisière**

« Concernant la source « avion », on distingue deux « phases » : le cycle LTO et la phase de croisière :

- Le cycle LTO (Landing and Take-off) recouvre les phases d'approche, de roulage, de décollage et de montée, en dessous de 3 000 pieds, soit 915m. Il participe principalement à **la pollution de l'air local** ;
- La phase croisière recouvre l'ensemble du vol qui se déroule au-dessus de 3 000 pieds (environ 915m). Elle participe principalement à **la pollution planétaire émettant principalement les polluants dans les couches atmosphériques supérieures** ».



## 2) Dans son rapport annuel 2023 l'ACNUSA sur la pollution de l'air écrit :

« La pollution de l'air ambiant demeure un risque sanitaire important sur de nombreux territoires. Il convient de maintenir les efforts de réduction des émissions sur toutes les sources. Les activités aériennes sur et autour des aéroports ne sont pas les premières sources de polluants à l'échelle des agglomérations concernées mais leur contribution n'est pas négligeable. Les territoires aéroportuaires sont fortement impactés par les émissions des transports aérien et routier et des autres sources implantées sur ou à proximité des aéroports » (page 18).

## 3) ADEME (2)

Communiqué de Presse du 27 septembre 2022

### TRANSPORT AERIEN : 3 SCENARIOS POUR UNE TRANSITION ECOLOGIQUE

« Le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de France) a des impacts de plus en plus importants sur l'environnement, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle mondiale. Même si les acteurs du secteur sont de plus en plus conscients et engagés<sup>1</sup> en matière de transition écologique, les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, et pourraient encore croître de 50% d'ici 2050 si de nouveaux leviers de décarbonation ne sont pas mobilisés. Rappelons que l'objectif français de neutralité carbone en 2050 repose sur une division par 6 au moins des émissions de la France entre 1990 et 2050, tous secteurs confondus. Dans ce contexte, l'ADEME a réalisé une étude prospective afin d'analyser les différentes pistes de transition écologique du secteur aérien à l'échelle nationale pour l'accompagner dans sa décarbonation »...

A travers ses scénarios, l'ADEME révèle que les émissions de CO<sub>2</sub> des vols au départ de la France peuvent être réduites d'environ 75% entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs :

- l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ;
- le recours aux carburants durables pour baisser l'intensité carbone de l'énergie ;
- la maîtrise et réduction du trafic.

## 4) Quel gaz rejettent les avions ?

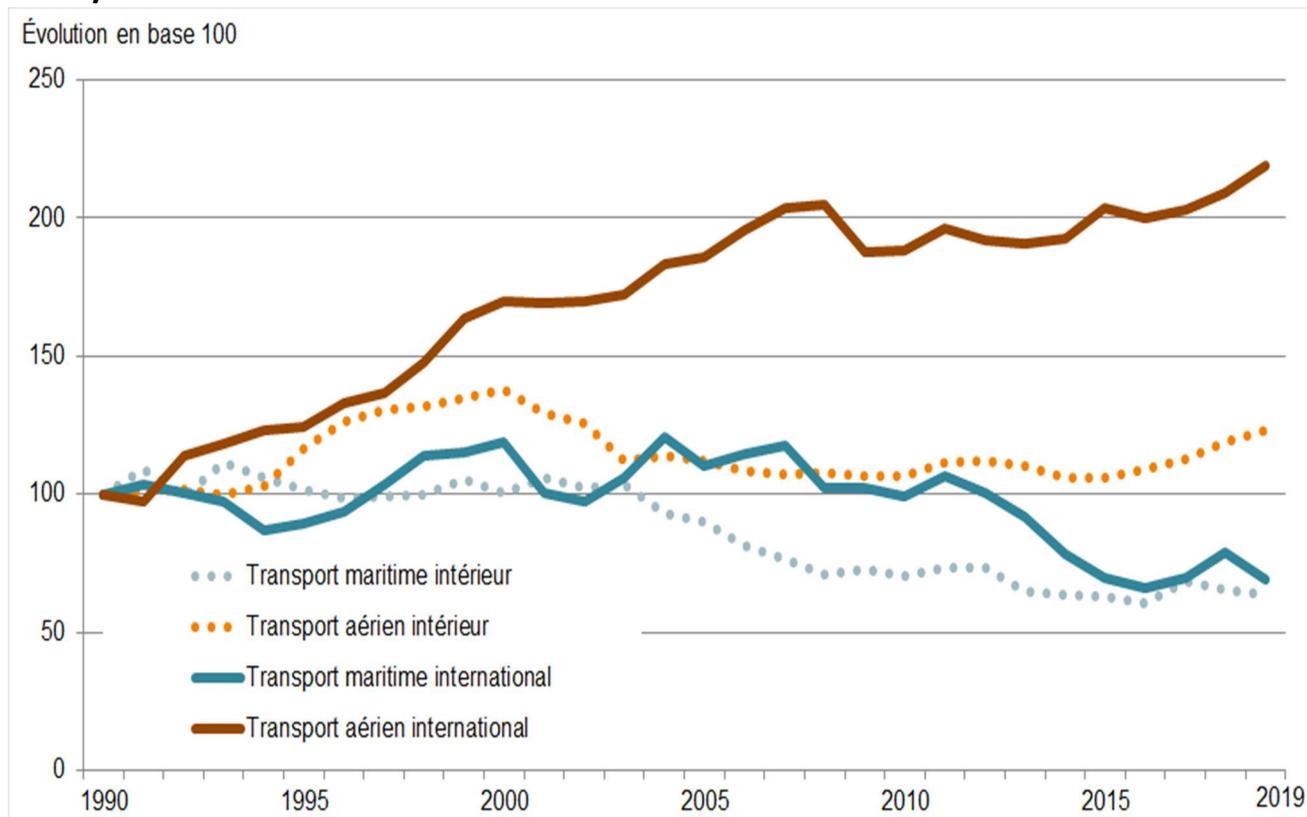
La combustion de kérosène dans les moteurs d'avions produit : du gaz carbonique (CO<sub>2</sub>), de la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O), du méthane (CH<sub>4</sub>), des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), des composés organiques volatiles (COV), c'est-à-dire des hydrocarbures, de l'oxyde de carbone CO, du dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, et des particules solides (suies).

## 5) Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports

Mis à jour le 25 février 2021 - Commissariat général au développement durable

« La somme des émissions intérieures de l'aviation et des émissions du transport aérien international imputées à la France est de 24,3 Mt CO<sub>2</sub> eq., soit 13,5 % des GES émis par le secteur des transports (y compris transports internationaux) et 4,4 % du total national (y compris transports internationaux). »

### Évolution des émissions de GES des transports aériens et maritimes – France – 1990 / 2019 :



Champ : France métropolitaine et Outre-mer de l'UE. Source : CITEPA, inventaire format Secten, 2020

Traitement : SDES, 2021

## 6) L'ACNUSA dans son rapport annuel de 2023 ajoute :

« Aujourd'hui, les connaissances sur l'impact des émissions atmosphériques sur la santé et le climat sont partagées par tous. Les engagements des industriels de l'aéronautique et des États en matière de transport aérien sont publics. Il importe d'en assurer le suivi aux différents niveaux de manière à les faire respecter et, de prendre, en temps utile, les mesures correctrices éventuellement nécessaires pour

respecter la trajectoire sur laquelle le Gouvernement a engagé notre pays. » (Page 19).

**7) L'ACNUSA, dans son avis en date du 3 juillet 2023 n°2023-19, Objet : projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération bordelaise motive :**

« Sur l'ensemble des actions de ce projet de 3ème PPA concernant la réduction des émissions aéroportuaires l'autorité de contrôle regrette qu'il n'y ait pas davantage d'actions visant les émissions « avions » hors phases d'atterrissage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de roulage, de décollage et de montée. En effet, elles représentent la source majoritaire des émissions d'oxydes d'azote (Nox) sur les aéroports ».

L'ACNUSA conclut :

« 1. Recommande de procéder à des campagnes de mesures régulières des polluants réglementés et des particules ultrafines sur et autour de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac mais également, qu'au travers du prochain inventaire des émissions de la plateforme, les diverses sources soient quantifiées et projetées au sein d'un programme d'actions de la société aéroportuaire. Cet exercice permettra de favoriser un dialogue serein avec l'ensemble des parties prenantes locales ».

**8) L'agence régionale pour la santé (ARS) doit participer aux débats dans le cadre de l'étude d'impact. Monsieur le préfet, lors de la réunion du 25 septembre 2023, en a convenu.**

**Les nuisances sonores, les atteintes à la qualité de l'air et au climat ont une incidence sur la santé.**

**La santé des riverains doit être une priorité dans le cadre de cette étude d'impact.**

**PRESSE : LE MONDE**

**« Les grands aéroports français ne peuvent pas être moins-disant sur le plan environnemental que les aéroports voisins ».**

**[Gilles Leblanc président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires /ACNUSA :](#)**

*« Le secteur aérien à tout à gagner d'une approche équilibrée du développement des aéroports, explique, dans une tribune au « Monde », Gilles Leblanc, président de l'ACNUSA qui estime que les professionnels du secteur n'ont aucun intérêt à nourrir une « haine de l'avion » liée aux nuisances causées ». Publié le 18 mai 2023.*

Monique GUEDON

Présidente

Le 01/11/2023

**La sauvegarde de la santé des habitants des communes riveraines de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le seul objectif poursuivi par EPBE.**

**Nos observations présentées dans nos 10 fiches sont toutes liées à cet objectif.**

**Elles représentent des sujets d'intérêt équivalent et indissociables, sous peine de mettre en danger la santé d'autrui.**

- (1) ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
- (2) ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, agence de la transition écologique