

# 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° 8/10 :

**Un couvre-feu la nuit doit être fixé de 22 heures à 6 heures ou de 23 heures à 7 heures (8 d'heures d'affilée) pour tous vols commerciaux sauf les vols sanitaires :**

### Annexe 6 – Synthèse des restrictions en vigueur sur les principaux aéroports français (2021)

Opération		20h	21h	22h	23h	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h
Bâle-Mulhouse	Départ			22h - 23h	23h - 00h	00h - 06h							
	Arrivée			22h-00h		00h - 05h					05h - 06h		
Beauvais-Tillé	Départ			22h - 00h		00h - 05h						05h - 07h	
	Arrivée												
Bordeaux-Mérignac	Départ	Pas de restriction											
	Arrivée	Pas de restriction											
Lyon - Saint-Exupéry	Départ			22h - 06h									
	Arrivée			22h15- 06h15									
Marseille-Provence	Départ			22h- 06h									
	Arrivée			22h- 06h									
Nantes-Atlantique	Départ			22h - 00h		00h - 06h							
	Arrivée												
Nice-Côte d'Azur	Départ					23h15 - 06h							
	Arrivée					23h30 - 06h15							
Paris - Charles-de-Gaulle	Départ	20h-22h		22h - 06h									
	Arrivée			06h - 07h									
Paris-Le Bourget	Départ					22h15 - 06h							
	Arrivée					23h30 - 06h15							
Paris-Orly	Départ					23h15 - 06h							
	Arrivée					23h30 - 06h15							
Toulouse-Blagnac	Départ			22h - 00h		00h - 06h							
	Arrivée												

Légende

	Aucun vol programmé		Interdit aux aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à :						
	Aucun vol		13 EPNdB		10 EPNdB		8 EPNdB		5 EPNdB

Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 ci-dessus figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5<sup>ème</sup> aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières.

**Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM.**

Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice **doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives** (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE).

De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires)

L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit.

Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long.

Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour.

**Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014.**

Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aéroports les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter

le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes.

**Pour toutes ces raisons, le PPBE est critiquable sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00 ou 23h 00 et 7h 00 , ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit).**

**Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe.**

**La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit.**

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.**

