

Communiqué de presse
Une bombe silencieuse



L'Organisation Mondiale de la Santé vient de rendre le 10 octobre ses recommandations (les dernières datent de 2009) en définissant des niveaux d'exposition pour les bruits des trafics routier, ferroviaire et **aérien** notamment, afin de protéger la santé.

Ces nouvelles lignes directrices de l'OMS définissent des niveaux d'exposition au bruit 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

L'organisation mondiale de la santé (OMS) durcit encore le trait en termes de risques encourus, pour le bruit aérien

Les niveaux de bruit à ne pas dépasser sont exprimés selon les indicateurs Lden et Lnight rendus obligatoires par la Commission européenne ; l'OMS¹ recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit pour les populations soumises à des niveaux supérieurs aux valeurs suivantes :

Bruit aérien : journée complète (Lden): 45 dB(A), et, la nuit (Lnight), 40 dB(A)

Bruit routier : Lden 53 dB(A) et, Lnight, 45 dB(A)

Bruit ferroviaire : Lden 54 dB(A) et, Lnight, 44 dB(A)

Pourquoi ce durcissement ? « Parce que les bruits à composante événementielle et répétitifs comme ceux générés par les survols d'aéronefs (...) sont particulièrement perturbants et détériorent considérablement sur le long terme la qualité de vie et la santé. » déclare le président de Bruitparif. ²

Et parce qu'à niveau de bruit égal, les effets du bruit du trafic aérien sont plus nocifs que ceux engendrés par le trafic routier et par le train.

Ont été ainsi étudiés les effets cardiovasculaires et métaboliques ; gêne ; effets sur le sommeil ; troubles des apprentissages ; déficience auditive et acouphènes ; effets indésirables pendant la grossesse ; qualité de la vie, santé mentale et bien-être. Le retard dans les apprentissages lié au bruit est également reconnu pour le trafic aérien.

Les effets jugés prioritaires et démontrés et les relations dose-réponse établies à partir des études, ont conduit l'OMS à tirer la sonnette d'alarme.

L'enquête épidémiologique **DEBATS**³ (qui se déroule en partie à Toulouse) rendra ses conclusions dans un an, et les résultats d'étape sont déjà significatifs ; il est donc grand temps de prendre la mesure des atteintes à la santé du bruit aérien, sur les populations et d'en trouver les remèdes.

Aussi, à l'instar de l'OMS, l'UFCNA demande aux décideurs de mettre en place d'urgence une politique de réduction du bruit pour tous les habitants des zones situées sous les couloirs aériens des grandes plateformes aéroportuaires, des aérodromes et des hélistations, présentant un LDEN supérieur ou égal à 45 et/ou un LNight supérieur à 40.

Toulouse, le 16 Octobre 2018

Contact : Chantal Beer-Demander : 06 25 43 22 33

¹<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

²[communiqué de presse](#) Bruitparif

³[Site de l'étude DEBATS](#) (IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports de l'Aménagement et des Réseaux)