

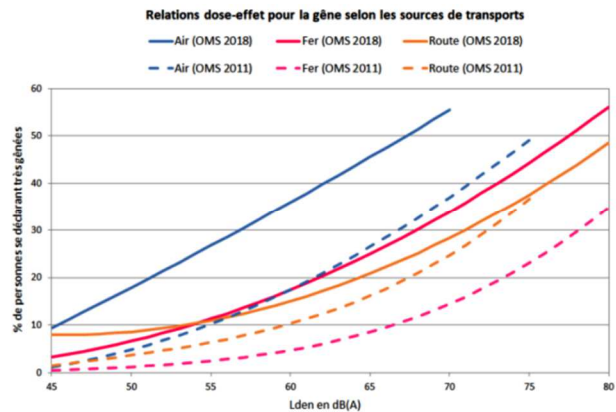
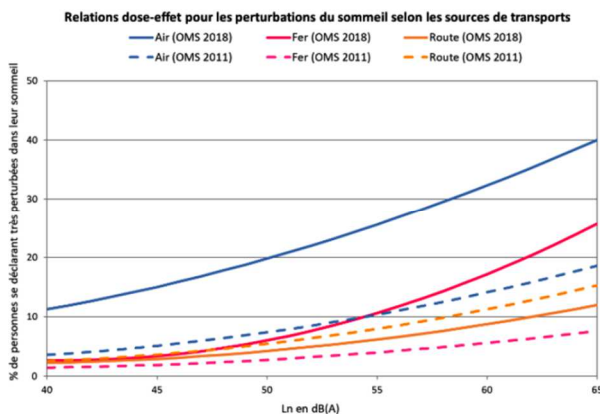
Pollution sonore des aéronefs et santé

En 2005 et selon l'Université Gustave Eiffel, 6,6% des Français se déclaraient gênés par le bruit des avions, soit près de 4,5 millions de personnes. Ces chiffres sont confirmés par de nombreux autres organismes et méritent donc la plus grande attention des acteurs de l'aéronautique et des pouvoirs publics. Mais ...

Il ne s'agit pas uniquement d'une gêne psychologique ou mentale ("ce vacarme me tape sur les nerfs"), mais aussi et surtout de **santé physique dont les conséquences médicales passent la plupart du temps totalement inaperçues**. Ceci a notamment été démontré par deux études publiées en 2013 par le British Medical Journal (BMJ) autour respectivement des aéroports d'Heathrow en Angleterre et de 89 aéroports aux Etats-Unis. Il en ressort que le bruit est véritablement un agent pathogène avéré à long terme.

Les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)

Comme en attestent les courbes dose (de bruit) / effet (sur la santé) ci-dessous publiées par l'OMS, pour un même niveau de décibels, le bruit aérien (courbes en bleu) est ressenti comme beaucoup plus gênant, plus irritant, que le bruit du trafic routier (courbes en orange) ou ferroviaire (courbes en rouge).



On constate aussi sur ces courbes, justement en raison des effets pathogènes maintenant avérés du bruit, que les effets sont fortement aggravés pour la même dose entre 2011 (traits pointillés) et 2018 (traits pleins). La situation s'est donc considérablement dégradée entre ces deux dates et **l'OMS recommande maintenant de limiter le bruit des avions pour préserver la santé à Ln 40dB(A) la nuit et Lden 45dB(A) pour le jour entier. A noter que la réglementation en France fixe un seuil très supérieur de Lden 55dB(A) le jour et ne fixe pas de limite pour les avions la nuit !** (Arrêté du 4 avril 2006).

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

Le moins que l'on puisse dire est que la France n'a pas été pionnière pour la reconnaissance des méfaits du bruit des avions sur la santé mais il faut saluer la très récente enquête épidémiologique française **DEBATS (oct 2020)** enfin sortie plus de 10 ans après son lancement. Selon les conclusions de cette étude une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 décibels (tous les 3 dB, l'énergie sonore double) 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 (arrêt ou insuffisance de la circulation sanguine quelque part dans le corps) et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde.

Toujours selon cette étude, on observe :

- un risque de dégradation de l'état de santé perçu augmenté de 55 % chez les hommes, mais pas chez les femmes
- une gêne importante qui dépend néanmoins d'autres facteurs que le bruit lui-même (âge, attentes en matière de pollution atmosphérique et sonore, sensibilité au bruit, peur d'un accident d'avion, etc.)

- un risque de stress chronique (diminution de la variation horaire du cortisol de 15 % et augmentation de son niveau au coucher de 16 %)
- un risque d'hypertension artérielle accru de 34 % chez les hommes mais pas chez les femmes
- une augmentation de la fréquence cardiaque lors du passage d'un avion
- les troubles psychiques ne sont pas induits par le bruit des avions lui-même, mais par la gêne due au bruit des avions : le risque de détresse psychologique est accru de 80 % chez les participants pour lesquels il y a une légère gêne, et multiplié par 400% chez ceux que cela dérange fortement, par rapport à ceux que cela ne dérange pas.
- un risque de dormir moins de six heures par nuit accru de 10 à 80 %, celui d'être fatigué au réveil augmenté de 20 %, de passer plus de 9 heures au lit (mécanisme d'adaptation à la privation de sommeil) augmenté de 10 à 60 %
- un risque de difficulté d'endormissement (plus de 30 minutes nécessaires) accru de 10 à 30 %
- un risque d'insomnie de maintien de sommeil de plus de trente minutes augmenté de 10 à 30 %

Les travaux de BRUITPARIF

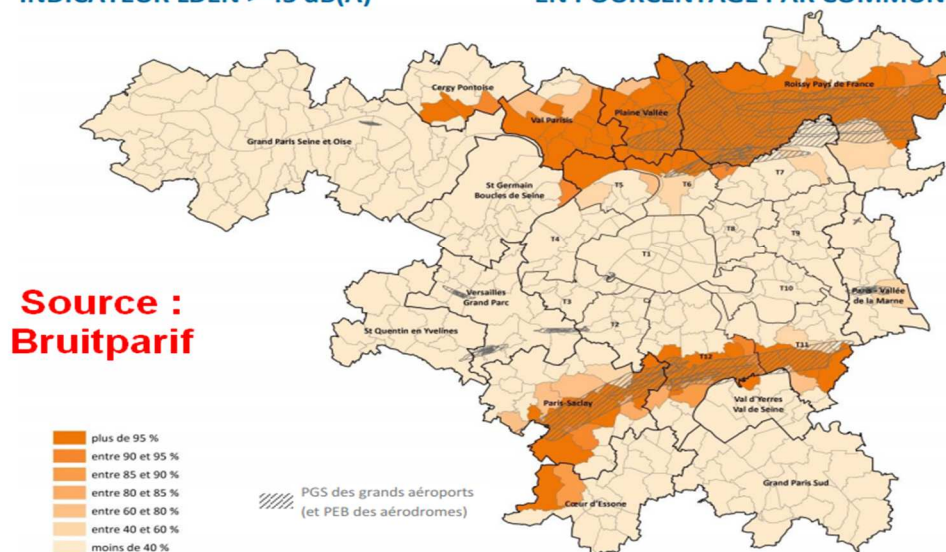
Dans une étude parue peu après la publication des nouvelles recommandations OMS BRUITPARIF, dont la compétence s'étend à la seule Ile-de-France, a publié la carte ci-dessous des pourcentages de population, par commune, subissant des nuisances sonores aériennes dépassant le seuil OMS : la localisation des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly est relativement commode à identifier ! Mais ces zones dépassent allègrement le seul territoire d'Ile-de-France.

Dans la même étude Bruitparif a démontré qu'autour d'une plateforme comme Paris-Orly, les personnes pouvaient perdre jusqu'à **trois ans de vie en bonne santé à cause du bruit des avions**. C'est considérable et inadmissible.

BRUIT AÉRIEN - DÉPASSEMENT DES OBJECTIFS OMS

INDICATEUR LDEN > 45 dB(A)

EN POURCENTAGE PAR COMMUNE



Une nécessaire évolution de la loi

Tout ceci est évidemment inacceptable. Le monde du transport aérien et de la construction aéronautique en a pris conscience et l'OACI a établi des normes acoustiques de plus en plus sévères pour les nouvelles générations d'aéronefs. Mais malheureusement ces normes ont un effet de plus en plus limité sur la réduction de bruit à la source et ne s'appliquent qu'aux nouvelles générations d'avions. Ainsi la très forte croissance du trafic empêche toute traduction des avancées technologiques dans une réelle réduction des nuisances sonores du trafic aérien, et des conséquences délétères que cela implique sur la santé des nombreuses populations concernées.

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) en est pleinement consciente et déclare dans son dernier rapport annuel que « **la protection de la nuit reste la première des préoccupations** » (mai 2020). Parallèlement Valérie ROZEC, membre de l'ACNUSA au titre du Ministère de l'Environnement et ancienne du Centre d'information sur le Bruit (CidB) précise dans l'édito de mai 2021 que « **quel que soit le lieu d'exposition**

aux nuisances sonores, les indicateurs acoustiques sont insuffisants et les mesures sont nécessaires pour apprécier la gêne réelle vécue au quotidien par les populations impactées ».

Il est grand temps que soient enfin engagées les modifications réglementaires et législatives nécessaires pour mieux protéger les nombreuses populations dont la santé est impactée par le bruit des avions :

- Fixer une valeur limite de bruit aux avions la nuit. Il n'est pas compréhensible que cette limite existe pour la route, le train, et les usines et pas pour les avions !
- Faire converger progressivement les valeurs limites vers les recommandations OMS.
- Adopter pour les avions la modification d'indicateurs acoustiques (pics de bruit) qui a été votée en 2019 pour les trains (article 90 de la loi LOM).

Pour aller plus loin :

Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London : small area study BMJ 2013;347 : f5432

Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases : multi-airport retrospective study BMJ 2013;347 : f5561

Understanding the relationship between air traffic noise exposure and annoyance in populations living near airports in France. M. Lefèvre, et al. Environment International 144 (2020) 106058

[BRUITPARIF - Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France - Février 2019](#)

Rédacteurs : Michel van Hoegaerden, DRAPO et Claude Carsac, FNE IDF, CNB, juin 2021.

UFCNA, Association loi 1901, agréée Environnement
www.ufcna.eu , Courriel : ufcna.ccnat@gmail.com
32, avenue Lamartine, 31100 TOULOUSE Tel : 06 25 43 22 33