

Toulouse le 23 février 2024

Monsieur Frédéric Valletoux
Ministre de la Santé et de la Prévention
14, avenue Duquesne
75350 PARIS 07 SP

Dossier suivi par M. Favrel/Ref UFCNA-2402-1

Objet : « Méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement », transcription de la directive européenne 2020/367 pour le bruit aérien.

Monsieur le Ministre,

Par la directive européenne 2020/367 du 4 mars 2020, la commission européenne a modifié les « Méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement » afin de prendre en compte les considérations « dose-effet pour les effets nuisibles induits par l'exposition au bruit dans l'environnement » **issues des lignes directrices de l'OMS sur le bruit pour la région européenne¹**, comme sa seconde considération l'indique.

Cette directive définit trois indicateurs dont deux sont applicables au bruit aérien :

- HA : « High Annoyance » (forte gêne)
- HSD : High Sleep Disturbance (fortes perturbations du sommeil)

L'intérêt de ces indicateurs est qu'ils ne définissent plus simplement des zones pour lesquelles les niveaux de bruits sont très élevés et donc dans lesquelles il faut limiter l'installation de nouveaux habitants mais, sur l'ensemble du territoire impacté par les nuisances aériennes, les proportions de population qui sont considérées comme développant des effets nuisibles sur leur santé.

Les valeurs des indicateurs sont obtenues en appliquant des formules mathématiques complexes. **Pour des raisons pratiques, la directive précise que ces indicateurs sont obtenus en additionnant les nombres de personnes impactées sur chacune des zones modélisées sur les cartes de bruit.**

En application des formules et méthodes de la directive 2020/367, conformément aux préconisations de l'OMS pour le bruit aérien, on obtient les tableaux de proportions de populations impactées présentés ci-dessous. Ceci s'applique à toutes les populations autour des grands aéroports européens.

¹ Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne (2018), Organisation mondiale de la santé, 2018, ISBN 978 92 890 5356 3

Pour le « HA » :

Zone Lden ²	% population
[45,50[	14%
[50,55[	22%
[55,60[	31%
[60,65[	41%
[65,70[	50%
[70,75[	61%
[75,80[	71%

Pour le « HSD » :

Zone Ln ³	% population
[40,45[	13%
[45,50[	17%
[50,55[	23%
[55,60[	29%
[60,65[	36%
[65,70[	44%
[70,75[	53%
[75,80[	64%

En décembre 2021, le décret 2021-1633 du 14/12 puis l'arrêté du 23/12 du ministère de la transition écologique participent à la transposition la directive 2020/367 en droit français pour la prévention du bruit dans l'environnement.

La transposition mettant à jour des textes et procédures existants pour la réalisation des cartes de bruit, rend peu lisibles les nouvelles contraintes introduites par la directive. On y trouve notamment la correction des valeurs limites qui étaient utilisées pour produire les supports cartographiques et de comptages des populations utilisées dans le cadre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) :

VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	50	62	65	60

Complété pour le bruit nocturne (Ln) des aérodromes par rapport à la version du 5 avril 2006

VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

² Lden : Moyenne annuelle modélisée du bruit aérien pour la journée complète

³ Ln : Moyenne annuelle modélisée pour le bruit aérien sur la nuit seulement (22h-06h)

Le problème apparaît lors de la réalisation des nouveaux PPBE et des Etudes d'Impact par Approche Equilibrées (EIAE) pour les grands aéroports français, car la DGAC applique aux calculs des HA et HSD les mêmes limites qu'elle appliquait jusqu'ici aux cartographies et comptages globaux des populations (50dB pour le Ln et 55dB pour le Lden) or **ceci revient à considérer qu'il n'y a pas de population impactée par les effets nuisibles du bruit aérien dans les zones où ce dernier est en moyenne annuelle inférieur à 50dB pour la nuit et 55dB pour la journée complète.**

Le principe même de la directive européenne 2020/367 est de passer d'un seuil au-dessus duquel toutes les personnes seraient impactées de façon uniforme par le bruit comme cela était fait jusque-là au constat d'une fréquence des impacts sanitaires plus importants en se rapprochant de la source de bruit. En d'autres termes, par exemple les personnes dans la zone de bruit 40-45 dB Ln auraient 50% de probabilité en moins de subir un HSD que quelqu'un vivant dans la zone de bruit 55-60 dB Ln, mais ne pas la comptabiliser du tout, comme le fait la DGAC, produit un indicateur erroné (voir exemples en annexe).

La DGAC, en restreignant les zones de calcul et inventant un « HSD₅₀ » et un « HA₅₅ », ne comptabilise pas les populations impactées par les HA et HSD dans des zones très vastes et urbanisées situées entre 40 et 50 dB pour le Ln, 45 et 55dB pour le Lden. La valeur publiée n'est donc pas conforme à la directive européenne.

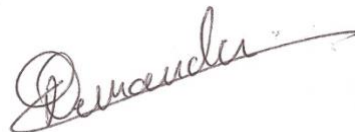
Cette pratique est trompeuse pour la décision publique à double titre :

1. elle passe sous silence que la directive prend en compte le fait qu'il y a des HSD dès 40dB et des HA dès 45dB pour le bruit aérien.
2. elle masque l'impact sanitaire des aéroports sur une partie du territoire alors que cet impact est connu et reconnu par l'OMS et l'UE.

Nous nous adressons au ministère de la santé pour intervenir auprès du ministère de l'environnement et des transports afin que les indicateurs sanitaires prescrits par la directive européenne 2020/367 soient produits sur l'ensemble des plages de bruit sur lesquelles ils ont été prévus et donnent ainsi une vision complète et réaliste de l'impact des infrastructures des transports sur la santé.

Vous comprendrez bien que notre demande n'est pas faite à la légère. Nous défendons une cause de santé publique, notre santé, celle de nos voisins et de nos enfants qui ont tous le droit de connaître la réalité de la nuisance sonore aujourd'hui, mais aussi pour les années à venir.

La présidente, Chantal Beer-Demander



Copies :

Madame la ministre du Travail de la Santé et des Solidarités

Monsieur le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Monsieur le Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports.

Monsieur le président de l'ACNUSA,

Mesdames et messieurs les Préfets en charge des EIAE et des PPBE

Exemple : Orly l'indicateurs HSD est calculé uniquement à partir 50dB - ce qui donne des valeurs et variations trompeuses



Indicateur sanitaire et indicateur global

Estimations des populations impactées et de l'indicateur HSD

Plages d'indice Ln en dB(A)	Population exposée au bruit	
	2018 (données du PPBE 2018-2023)	Fil de l'eau 2027
50-55	44 456	26 040
55-60	11 709	2 257
60-65	680	28
65-70	0	0
>50dB	56 845	28 325

	HSD		
	2018	Fil de l'eau 2027	Ecart 2027/2018
Nombre de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil dans la population exposée à un Ln compris entre 50 et 70 dB	13 655	6 539	-52%

→ Atteinte de l'objectif de division par 2 du HSD : Réduction du HSD de 52% entre 2018 et 2027

Exemple : Lille : HSD calculé sur toute la plage de bruit – on note que si la zone 40-50dB était ignorée on aurait un indicateur de HSD à 0 au lieu de 520 personnes

Projet d'objectif

Indicateur HSD

>> High Sleep Disturbance

- o Indicateur **sanitaire** conforme à la Directive UE 2020/367
- o Calcul le nombre de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil à partir du L_{night}
- o Indicateur utilisé pour le transport routier, ferroviaire et aérien

o Méthode de calcul fixée par la directive : $N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}]$

N : nombre de personnes impactées

n_j : nombre de personnes exposées à la j-ième bande de bruit

AR : survenue de l'effet nuisible pour chaque bande de bruit

$$AR_{HSD,air} = \frac{(16,7885 - 0,9293 * L_{night} + 0,0198 * L_{night}^2)}{100}$$

Plages d'indice Ln en dB(A)	Population exposée au bruit en 2019	Nombre de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil	Proportion de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil
>40	3 909	512	13%
>45	46	8	17%
>50	0	0	0%

Décompte de la population impactée en 2019 (situation de référence)

Exemple : Bale Mulhouse PPBE, HA est calculé uniquement à partir 55dB, les populations subissant un Lden situé entre 45 et 55dB sont ignorées dans le calcul du HA

Plages d'indice Lden en dB(A)	Situation actuelle (Données de trafic 2019)		
	Population exposée au bruit	Population affectée par la forte gêne	Proportion
55 à 60	6315	1977	31%
60 à 65	636	259	41%
65 à 70	-	-	-
70 à 75	-	-	-
> 75	-	-	-
<i>Total</i>	6951	2236	32%

Forte gêne	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de personnes affectées par la forte gêne dans la population exposée à un bruit aérien la journée (Lden) compris entre 55 et 75 dB 	2236
<ul style="list-style-type: none"> • Proportion de la population exposée à un bruit aérien la journée (Lden) compris entre 55 et 75 dB affectée par la forte gêne (%) 	32%