

AVIONS



Halte
aux bruits
qui courent !

Le guide... qui dit tout ce que l'on n'entend pas
sur le bruit des avions.

4 • LES RIVERAINS NE SONT PAS SI GÊNÉS

FAUX !

Avec ses pics sonores répétitifs et importants en intensité, le bruit des avions, est extrêmement perturbant et difficile à occulter.

Il amène les habitants survolés à adapter plus ou moins consciemment leur comportement à la nuisance subie : délaissement des espaces extérieurs, utilisation de bouchons d'oreille ou de somnifères.

Pour certains, c'est même le déménagement qui s'impose ... à condition d'en avoir la possibilité en termes de budget et d'emploi !

La gêne consciente a ses effets, mais même pour les personnes qui déclarent s'être habituées ou ne pas être perturbées, l'organisme, lui, ne s'habitue pas au bruit. Les effets néfastes sur la santé et la qualité de vie sont bien présents : stress, perturbation du sommeil, fatigue chronique, déficit du système auditif, baisse des performances intellectuelles, retard dans les apprentissages, maladies cardiovasculaires. Avec, à la clé, un coût social et des conséquences désormais bien démontrées.



Quant à la pollution aux abords des plates-formes aéroportuaires et sous les trajectoires, les riverains, aujourd'hui bien sensibilisés aux émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, ne manquent pas de faire le rapprochement entre la proximité de l'aéroport et certaines manifestations sur leur santé : bronchiolites chez les enfants, asthme, infection des voies respiratoires, manifestations allergiques ophtalmiques, etc.

5 • LE BRUIT, IL Y EN A TOUJOURS EU

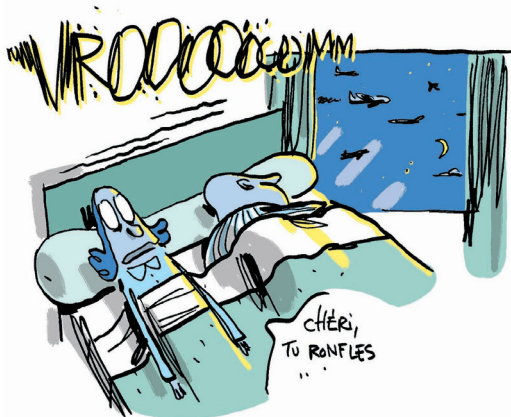
FAUX !

Aux origines de l'aviation commerciale, les avions, peu nombreux, fascinaient par l'exploit technologique qui permettait de relier en quelques heures des destinations lointaines.

Progressivement, les personnes survolées ont commencé à se plaindre des nuisances sonores. Dès 1968, les riverains se sont réunis en associations pour constituer l'Union européenne contre les nuisances aériennes (UECNA). Peu après est née l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA). On soupçonnait déjà un impact sanitaire que les études épidémiologiques ne démontreront que plus tard.

Aujourd'hui, les personnes les plus proches des aéroports ont souvent renoncé à se plaindre... À quoi bon prêcher dans le désert ? Mais avec la hausse du trafic, de nouvelles populations ont été impactées et ce sont elles les plus actives aujourd'hui.

PRÈS DE 50 % DU BRUIT RÉALISÉ
PAR UN AVION À L'APPROCHE VIENT
DE L'ÉCOULEMENT DE L'AIR
AUTOUR DE SA CARLINGUE...



En dépit des progrès de réduction du bruit, les avions restent extrêmement bruyants. Dans les documents publics, les aires de bruit aérien sont définies par des moyennes annuelles. Une moyenne de 65 dB cache en réalité de nombreuses pointes à 80 dB (ou plus). Aujourd'hui, l'industrie reconnaît que les progrès ont atteint leurs limites et qu'il n'y aura pas d'amélioration significative dans les 30 prochaines années.

DU CONCORDE PLEIN LES TYMPANS

Le Concorde (1969) émettait plus de 115 dB, un seuil de souffrance intolérable, encore infligé aujourd'hui quotidiennement autour des aéroports militaires. Les riverains craignent le retour des supersoniques dont les standards sont en cours d'élaboration à l'OACI.

6 • LES RIVERAINS SONT VENUS SE METTRE DESSOUS



50% DU TRAFIC AÉRIEN SE SITUE EN ÎLE-DE-FRANCE,
LE RESTE DANS LES AUTRES RÉGIONS.

FAUX

De nombreux aéroports ont été construits en ville ou à proximité d'une zone urbaine. Le Corbusier, l'architecte des villes nouvelles, avait même proposé en son temps un projet de construction d'un aéroport en plein centre de Paris.

Lorsque la plupart des aéroports ont été construits, trop proches des villes avoisinantes, celles-ci n'étaient pas aussi peuplées qu'aujourd'hui.

Les familles se sont trouvées soumises à des nuisances du fait

de l'extension d'un aéroport, de la construction d'une nouvelle piste sur un aéroport existant ou du développement d'un aéroport dormant.

Les nuisances, quasi inexistantes ou modérées, sont devenues insupportables en raison du déplacement de trajectoires des avions ou du fait de l'augmentation du trafic.

N'ayant pas le choix, les familles modestes se sont installées dans des logements sociaux situés dans

des zones déjà très bruyantes, d'où elles ne peuvent pas toujours s'échapper ;

Les Plans d'exposition au bruit (PEB- lire ci-dessous) n'ont pas rempli leur rôle. Des constructions y ont été autorisées malgré les restrictions. En 2017, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) déclare qu'en 13 ans l'augmentation des logements construits dans les zones de PEB et PGS a atteint des sommets, à Toulouse.

«ENTRE 1999 ET 2012,
L'AUGMENTATION DE LA
POPULATION DANS LE
PLAN DE GÊNE
SONORE (PGS) DE
TOULOUSE-BLAGNAC
A ATTEINT 21,6 %
VERSUS 10 %
EN FRANCE »*

UNE PROPOSITION DE BON SENS

La création d'un Observatoire indépendant des permis de construire.

LE PEB ET LE PGS QUÉZAKO ?

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) : document d'urbanisme qui définit les zones de bruit autour d'un aéroport : A, B et C (pour les petits aérodromes) et une quatrième zone (D) pour les aéroports de plus de 20 000 mouvements (Orly exempté de zone D). Les zones A et B sont inconstructibles. En zone C, la constructibilité devrait être très limitée ; en zone D, la seule obligation est de construire phonique.

Plan de Gêne Sonore (PGS) : plan qui délimite trois zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide est cependant plafonnée ce qui implique un reste à charge pour l'ayant droit.

Élaborés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), les PEB et PGS doivent prendre en compte l'évolution du trafic, des trajectoires de décollage et d'atterrissage ainsi que du bruit théorique des avions empruntant l'aéroport. Mais on est gêné bien au-delà des limites des trois zones du PEB.

7 • LA RÉGLEMENTATION PROTÈGE LES RIVERAINS

FAUX !

En France, les aéroports ne sont pas responsables du bruit des avions au décollage et à l'atterrissage : il n'y a pas de responsable ni d'interlocuteur pour les riverains. Mais une multitude d'acteurs sont intéressés au développement du trafic : constructeurs, compagnies, gestionnaires, État, collectivités, pilotes et syndicats à des degrés divers.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), définit à l'échelle du globe les règles communes en matière de droits de trafic, de sécurité et d'exploitation commerciale des appareils du transport aérien civil.

Mais l'OACI est juge et partie : elle est encadrée par les deux principaux acteurs de la construction aéronautique (Boeing et Airbus) qui élaborent la réglementation en fonction de leurs avancées techniques et de leur niveau de savoir-faire.

Ainsi, la classification des avions ne s'appuie pas sur le bruit réel émis mais sur une équation entre le bruit émis, le nombre de moteurs et la masse de l'avion.

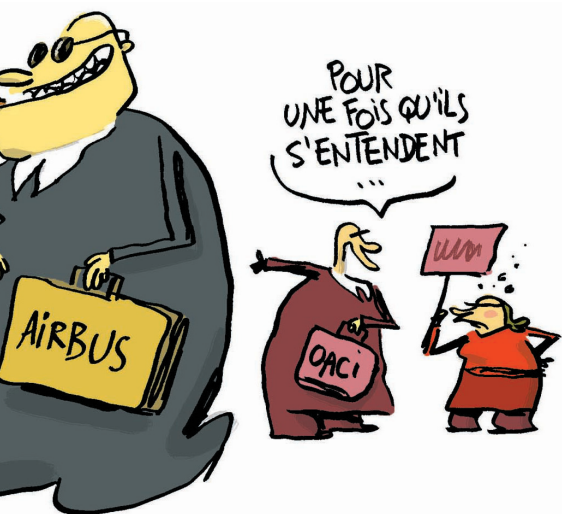
L'AUGMENTATION DU NOMBRE
D'INFRACTIONS ET SURTOUT
DU NOMBRE IMPORTANT DE
COMPAGNIES AÉRIENNES
MULTI-RÉCIDIVISTES
MONTRE QUE LES
SANCTIONS SONT
PEU DISSUASIVES.



Un bruit gênant, constaté en décibels, sera toléré, voire minoré, par cette classification dans la mesure où il sera produit par un avion de grande taille.

VRAI !

En Allemagne, Suisse, Autriche, les aéroports sont responsables du bruit des avions qu'ils accueillent. Ils doivent donc limiter l'urbanisme dans leur voisinage par l'achat de terrains, insonoriser à leurs frais les habitations concernées par le bruit, répondre à toute mise en cause dans le cadre d'atteintes à la santé et de dépréciation des biens.



Toute expansion donne lieu à des contreparties pour les riverains dans le cadre de négociations.

Francfort a fermé son aéroport entre 23 h et 5 h depuis 2011.

En France, des couvre-feux la nuit existent à Orly, Beauvais, Strasbourg mais des dérogations sont admises.

L'État a par ailleurs pris des arrêtés imposant des restrictions ou des déviations de trajectoires.

La loi prévoit bien une amende maximum de 40 000 euros mais elle est rarement appliquée. Des motifs d'exonération sont fréquents pour faillite de la compagnie, conditions météorologiques ou de sécurité, vice de procédure, etc.

L'augmentation du nombre d'infractions et surtout du nombre important de compagnies multi-récidivistes montrent que les sanctions sont peu dissuasives.

« FRANCFORT A FERMÉ SON AÉROPORT
ENTRE 23 H ET 5 H DEPUIS 2011. »