

Compte rendu de la réunion du groupe de travail vols de nuit du 7 novembre 2011

Monsieur Rebuffel introduit la séance en annonçant la désignation des représentants :

- Monsieur Roux et Madame Beaupré titulaires pour la FNE, Monsieur Carsac suppléant ;
- Monsieur Caussade en tant que titulaire de la FNAM, Monsieur Fouchet devenant suppléant ;

La présentation des effets du bruit sur l'homme est ensuite faite par M. Alain Muzet, ancien directeur de recherche du CNRS, ancien membre de l'ACNUSA et président du groupe de travail de l'ANSES sur les indicateurs relatifs au bruit et à la santé.

Le power point de cette présentation est sur l'espace ftp dédié de l'ACNUSA. Les principaux points relevés à l'issue de cette présentation et des discussions sont les suivants :

- *les phases de sommeil peu après l'endormissement et en fin de nuit sont plus particulièrement fragiles et sensibles au bruit. Cela ne signifie pas que le cœur de nuit soit moins important mais le sommeil est plus profond et donc moins vulnérable au bruit.*
- *la nuit s'étend sur une plage de 8 heures. Toutefois il est démontré que le sommeil fait l'objet de différences individuelles fortes.*
- *il y a une notion de subjectivité et d'objectivité dans l'habitation au bruit. Les personnes exposées disent être moins gênées avec le temps du fait de l'accoutumance. Toutefois les études montrent que l'organisme ne s'habitue pas et que les variations cardiaques notamment restent identiques lors d'une exposition prolongée au bruit.*
- *l'indice événementiel compte plus que l'énergie moyennée dans la mesure de la perception individuelle du bruit. Le réflexe de fuite rend là aussi toute habitation très difficile.*
- *l'effet ON/OFF qui résulte de l'alternance des nuits de silence avec des nuits à niveau de bruit élevé n'est pas une bonne solution car il génère un sentiment de menace et de stress lors du retour au bruit.*
- *si les heures de sommeil peuvent varier d'un individu à l'autre, les rythmes de sommeil, (les phases d'endormissement, etc.) sont identiques.*

Monsieur Briand (Direction générale de la Santé) a ensuite exposé les problématiques liées à une meilleure connaissance entre le bruit des aéroports et la santé et exposé les

connaissances acquises. Il a notamment évoqué les études en cours et les 1 200 sujets qui seront suivis pendant 5 années dans le cadre de l'étude DEBATS, avec en parallèle une étude comparant notamment la consommation de médicaments et les niveaux d'exposition au bruit. Monsieur Kruissel regrette à ce sujet qu'aucune statistique sur le nombre de personnes impactées ne soit disponible. La question d'un indice de nocivité objectif est également soulevée. Monsieur Péri interroge sur le rôle du ministère de la Santé dans la formation et la sensibilisation des médecins aux effets du bruit. Monsieur Muzet souligne que le sommeil fait l'objet d'un très petit temps d'étude dans le cursus de formation des médecins, en dehors des effets que le bruit a sur l'audition et que selon lui un effort accru devrait être porté dans le cadre de la formation continue médicale.

Madame Julia souligne tout ce qui a été fait jusqu'à aujourd'hui pour limiter la gêne liée au bruit et les limitations d'exploitation de plus en plus fortes la nuit notamment sur Nice, Toulouse et Paris. L'isolation acoustique a également fait l'objet de grands progrès : de nombreux logements ont été insonorisés grâce à la TNSA payée par les compagnies. Elle souligne également que la gêne est également liée à une multi-exposition au bruit et pas au seul fait de l'aérien dans de nombreux cas.

Monsieur Carsac souligne quant à lui l'importance de « l'événementiel » et la nécessité de s'intéresser au bruit des avions in situ, c'est-à-dire aux endroits survolés par les aéronefs et à la façon dont ils sont exploités en comparaison des conditions dans lesquelles ils sont certifiés.

Monsieur Kruissel relève que la présentation faite par Monsieur Muzet tend à indiquer que les mesures prises en cœur de nuit ne sont pas suffisantes et qu'il est important que les plages de sommeil en début et fin de nuit soient préservées. Il note par ailleurs que les vols de nuit ont significativement augmenté depuis l'année 2000 entre 5 heures et 6 heures à CDG tandis que les actions menées en cœur de nuit n'ont jamais fait l'objet de la demande des associations. Il réaffirme par ailleurs l'importance de considérer la nuit sur une plage horaire de 8 heures.

Monsieur Muzet modère ce raisonnement en soulignant que le sommeil fait l'objet de disparités individuelles fortes et qu'un quart de la population active travaille à des horaires différents. Qu'il est ainsi difficile de définir un schéma qui soit adapté à l'ensemble de la population.

Monsieur Briand précise à cet effet que toute solution qui mènerait à concentrer les vols sur un moment donné de la nuit ou sur un endroit donné du territoire ne tendrait qu'à renforcer les différences environnementales et la création de populations vulnérables qui ne l'étaient pas auparavant.

Monsieur Rebuffel s'interroge alors sur le fait de savoir s'il est préférable d'avoir une continuité dans la gêne subie la nuit ou, par exemple, une alternance de nuits calmes et de nuits avec un bruit important. Monsieur Muzet alerte sur l'effet ON / OFF de ce type

de mesures. Il ajoute que de toutes les solutions, le fait de gêner un minimum de personnes reste la meilleure option par rapport, par exemple, au fait de créer une « pollution sonore » équivalente ou équitable pour tous. Madame Julia rapporte à ce sujet que l'alternance sur les pistes à Toulouse pendant des travaux a été l'objet de plaintes accrues des riverains qui ont perdu la visibilité liée à la gêne.

Monsieur Péri souligne alors l'importance de la visibilité du trafic pour éviter un stress occasionné par la distribution aléatoire des vols qui peut être perçue comme une « menace » permanente.

Monsieur Rebuffel remercie Monsieur Muzet et invite les participants à porter à la connaissance des membres toute étude ou article sur le sujet. Il relève les points importants suivants :

- la question de la répartition des vols au cours de la nuit
- la question des indicateurs de bruit complémentaires et événementiels

Madame Esquiague rappelle sur ce dernier point la recommandation de l'ACNUSA de la mesure de la gêne sonore à l'aide de l'indice NA ainsi que celle de l'indicateur événementiel de nuit visant à sanctionner tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB au-dessus des zones A et B.

Monsieur Carsac insiste sur l'importance de l'amélioration du dispositif d'aide qui pourrait résulter du passage au NA comme indicateur complémentaire.

Sont ensuite distribués et présentés les différents chiffres du trafic de nuit sur les plateformes acnuesées. Il s'agit des vols commerciaux et non commerciaux pour les années 2007 et 2010 (données DGAC) et des vols commerciaux sur 6 plateformes entre 2000 et 2009 (étude ACNUSA). Il n'y a pas à ce jour de jonction possible entre les deux sources de données. Les différents points relevés par les chiffres montrent notamment que (voir également fiche constat jointe) :

L'augmentation des vols entre 2000 et 2009 se traduit par :

Pour ce qui concerne l'aéroport de Paris CDG notamment,

- une stable ou légère hausse entre 22 h et 0 h (5 % d'augmentation environ)
- une forte augmentation entre 5 h et 6 h (multiplication du trafic par deux) à Roissy

Pour les autres plateformes :

- Les augmentations notables sont sur Lyon et Marseille.
- Baisse significative entre 0 h et 5 h constatée sur l'ensemble des aéroports avec ou sans contrainte réglementaires.

Madame Lemasson note également la tendance à cibler sur les grands opérateurs qui

représentent 60 % des vols mais il convient de considérer également les 40 % restants qui sont totalement redistribués sur un grand nombre de compagnies et dont le poids pèse sur la totalité.

Les différentes restrictions sur les aéroports sont présentées sous forme d'un tableau qui sera renvoyé aux participants et modifié en fonction des remarques formulées en séance. Il est précisé en séance que l'ensemble des textes correspondant à ces restrictions se trouve sur l'espace ftp dédié de l'ACNUSA. Monsieur Kruissel s'interroge également sur la raison des disparités des restrictions entre les différentes plateformes. La DGAC souligne alors que cela répond aux principes de l'approche équilibrée qui traite différemment chaque plateforme selon ses problématiques économiques, urbaines, environnementales et son trafic. Les données de Roissy en 2007 seront également renvoyées.

Les commentaires à l'issue de la présentation se sont portés notamment sur Roissy.

Sont également demandées par différents participants les données concernant :

- l'insonorisation des logements et notamment les chiffres des logements déjà insonorisés.
- les chiffres de logements et de population à l'intérieur des PEB, PGS et cartes stratégiques de bruit le cas échéant (les populations impactées à l'intérieur de la courbe Lden 55).

Monsieur Kruissel a abordé de nouveau la problématique liée aux heures pistes (qui font l'objet des statistiques de vols car se rapprochant le plus de la réalité de la gêne) et des heures blocs (qui font l'objet de la réglementation et des sanctions car il est très difficile d'identifier l'origine des retards entre le point de stationnement et le décollage ou l'atterrissage et donc les responsables).

Monsieur Péri demande par ailleurs qu'une vision prospective soit apportée pour avoir connaissance des prévisions de trafic d'ici 2030. La DGAC précise que l'évolution du trafic doit se distinguer de l'évolution du nombre de mouvements et que sur ce sujet Monsieur Ayoun, sous directeur du service des études, de la stratégie et de la prospective à la DGAC, pourra utilement être auditionné.

Point sur les déplacements :

- **17 janvier 2012** : déplacement prévu à Francfort. Départ prévu à 7h35 et retour à 19h10
- **9 février 2012** : déplacement à Londres. Départ vers 8 h et retour vers 19 h.

Les inscriptions sont définitives. Toute personne qui souhaite s'inscrire à un déplacement prend un engagement ferme.

Une petite dizaine de personnes sont prévues pour chaque déplacement :

- 2 personnes par collège (élus/ associations/ professionnels)
- Jean Rebuffel et Ghislaine Esquiague
- 1 représentant de la DGAC éventuellement

Informations sur les réunions à venir :

1^{er} décembre à 14 h 30 :

Ordre du jour :

- impacts économiques avec auditions de Monsieur Ayoun (DGAC) sur l'évolution prévisible du trafic ;
- intervention du BIPE avec Pierre-Yves SAVIDAN (problématique des méthodes et limites de ces méthodes et valeur de l'étude ACI sur le nombre d'emplois directs et induits) ;
- audition de l'EPA plaine de France en tant qu'aménageur et développeur de ce territoire.

Monsieur Péri a proposé la participation d'un cabinet européen: cabinet hollandais qui a fait la contre expertise de NDDL, il pourra venir le 12 décembre.

12 décembre à 15 h :

Ordre du jour :

- débat; premier bilan des trois premiers groupes de travail (synthèse des convergences et divergences) ;
- comparaisons européennes: statistiques (quelques chiffres : vols de nuit en pourcentage et quantité entre 22 heures et 6 heures ; si possible entre 0 h et 5 heures) ; la réglementation : marges et mesures prises, trajectoires de moindre impact, mesures environnementales.

Il a été décidé de raisonner en système aéroportuaire: notamment il convient d'inclure Cologne dans les études relatives à Francfort. Ce bilan pourra regrouper les débats des dernières années, les mesures environnementales, les modes de concertation, la gestion aéroportuaire des différents sites, etc...

Dates des réunions suivantes :

-25 janvier à 14 h

-14 février à 14 h

-29 février à 14 h

La réunion du 26 est avancée au 25 et aura lieu à l'ACNUSA.

Dates de réunion du comité technique :

-5 décembre à 9 h 30

-19 décembre à 9 h 30.