



Association Eysino- Haillanaise
de Défense Contre les Nuisances de l'Aéroport

Mail : ae hdcna33@gmail.com / site internet : www.ae hdcna.fr / Facebook

LES SOURCES du communiqué de presse du 12 janvier 23

Scandale sanitaire et environnemental de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

Afin d'éviter toute remise en cause des chiffres et des informations mis en avant par l'AEHDCNA dans son communiqué de presse de 12 janvier 2023, les SOURCES sont présentées ci-dessous.

Elles sont TOUTES directement issues des documents officiels suivants :

> Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport Bordeaux Mérignac

approuvé le 21 décembre 2022 par la Préfète de la Gironde.

Accès :

https://www.gironde.gouv.fr/contenu/telechargement/64933/483537/file/PPBE_approuv%C3%A9_21122022.pdf

ou [cliquez ici](#)



> L'étude épidémiologique nationale, « Débats », commandée par le Ministère de la santé, sur le Bruit des avions et la santé des riverains d'aéroports

Accès :

http://debats-avions.ifsttar.fr/images/Rapport_Debats_2020.pdf

ou [cliquez ici](#)

Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport
L'étude nationale Debats
Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé
Résultats à l'inclusion

> L'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) sur le PPBE de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

Accès :

<https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2022-06/Avis%202022-19%20Projet%20de%20plan%20de%20pr%C3%A9vention%20du%20bruit%20dans%20l%27environnement%20de%20l%27a%C3%A9rodrome%20de%20Bordeaux-M%C3%A9rignac%20pour%20la%20p%C3%A9riode%202021-2025.pdf>

ou [cliquez ici](#)



LE FORT ACCROISSEMENT DU TRAFIC AERIEN DE BORDEAUX MERIGNAC

Extrait du communiqué de presse

Un document officiel (PPBE) qui valide :

- le fort ACCROISSEMENT du trafic aérien de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, qui va dépasser le nombre record de 84 000 vols atteints en 2019 pour viser 122 000 vols annuels ! + 45% de hausse !

Page 27 du PPBE

Les données de cet état des lieux sont issues des CSB élaborées en 2020 sur la base des données de trafic 2019 et annexées au PEB par l'arrêté préfectoral du 20 mai 2021.

Cette cartographie est constituée de 4 cartes de bruit représentant :

- la situation à court terme en L_{den} et en L_n correspondant au trafic réalisé en 2019, qui s'établissait à 84 391 mouvements (un mouvement correspond à un décollage ou un atterrissage) ;
- la situation projetée à long terme en L_{den} et en L_n , correspondant à l'hypothèse long terme du PEB en vigueur (publié en 2004), qui prenait en compte un trafic de 122 310 mouvements.

Page 10/31 de l'annexe 5 du PPBE sur la consultation publique.

Réponse des services de l'État :

Modalités de calcul des chiffres des estimations de trafic

Les prévisions de trafic à long terme prises en compte dans les CSB sont celles estimées dans le PEB en vigueur et fondées sur les scénarios élaborés par les services de la DGAC, en concertation avec ceux de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, exploitant de l'aérodrome en 2004. Elles se basent sur une croissance annuelle constante de l'activité commerciale en lien avec le développement économique du territoire tout en prenant en compte les composantes stables constituées par l'aviation militaire, l'activité aéronautique et l'aviation générale. On estime ainsi globalement, depuis l'approbation du PEB en 2004, le trafic à long terme à 121 400 mouvements pour un nombre de mouvements se chiffrant à 84 331 en 2019.

LE DOUBLEMENT DE LA POPULATION EXPOSEE

Extrait du communiqué de presse

Un document officiel (PPBE) qui valide :

- le DOUBLEMENT des habitants de la Métropole de Bordeaux exposés aux plus hauts niveaux de risques pour leur santé en raison du développement du trafic aérien, pour passer du chiffre déjà dramatique de 5000 personnes exposées à 10 000 personnes !

Page 28 du PPBE

3.1 ÉTAT DES LIEUX DES TERRITOIRES IMPACTÉS PAR LES BRUITS CARTOGRAPHIES

3.1.1 TABLEAUX D'EXPOSITION

3.1.1.1 Indice L_{den}

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Population			Surface (Ha)	Établissements scolaires et de santé		
	Situation de court terme (2019)	Situation long terme 15 à 20 ans	Écart		Situation de court terme (2019)	Situation long terme 15 à 20 ans	Écart
$55 \leq L_{den} < 60$	4 541	8 888	4 347	1 669	5	7	2
$60 \leq L_{den} < 65$	844	1 329	485	615	0	2	2
$65 \leq L_{den} < 70$	59	63	4	211	0	0	0
$70 \leq L_{den} < 75$	0	2	2	91	0	0	0
$75 \leq L_{den}$	0	0	0	56	0	0	0
TOTAL	5 444	10 282	4 838	2 642	5	9	4

Page 33 du PPBE

3.1.3 SITUATION A LONG TERME

Selon les données de population actualisées en 2019, les CSB de long terme induiraient les constats suivants.

La situation à long terme est celle prévue dans les hypothèses de long terme du PEB approuvé le 22 décembre 2004, qui n'a pas été révisé depuis et reste d'actualité.

Il a été estimé que 10 282 personnes seraient soumises à un niveau $L_{den} \geq 55$, valeur seuil fixée réglementairement pour les aéroports, si aucune mesure nouvelle n'était prise.

Dans l'hypothèse où les données de trafic de long terme prévues dans le PEB seraient atteintes, on constate donc un quasi-doubling de la population exposée à un niveau de bruit $L_{den} \geq 55$ dB dans la situation de long terme par rapport à la situation 2019.

L'ECHEC DU PRECEDENT PPBE

Extrait du communiqué de presse

Les actions prévues par ce plan de prévention ne sont pas à la hauteur des enjeux de santé publique. Elles ne font qu'accompagner une situation qui se dégrade d'année en année. Le précédent plan n'a pas empêché une hausse de 47% de la population exposée au plus haut niveau de bruit !

Page 34 du PPBE

En dépit des procédures moindre bruit mises en place, la comparaison de la situation à court terme avec celle du PPBE précédent met en évidence une augmentation d'environ 47% de la population exposée à au moins 55 dB pour une augmentation du trafic de l'ordre de 25% (en nombre de mouvements).

La population exposée à plus de 50 dB la nuit a augmenté en raison pour partie d'une hausse des vols commerciaux.

L'avis critique de l'ACNUSA

Extrait du communiqué de presse

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui est la plus haute autorité publique en la matière, a même donné un avis très CRITIQUE sur le projet de plan de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Elle pointe la forte dégradation en raison du bruit, l'absence réels de résultats attendus, des actions du plan qui n'auront même pas d'effet sur le bruit ! Face à ces constats accablants, l'ACNUSA a même demandé au MINISTRE chargé de l'aviation civile de se saisir directement du dossier ! Malgré tout cela, le plan a été approuvé par la Préfète.

Extraits de l'avis de l'ACNUSA sur le projet de PPBE de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

...

Considérant la forte dégradation du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dont attestent les cartes stratégiques de bruit approuvées en 2021.

Considérant l'absence d'étude d'impact du plan d'actions soumis à consultation,

Considérant l'absence d'objectifs du projet de plan ou d'explicitation des résultats escomptés des actions de ce plan.

...

Considérant que certaines actions de ce projet de plan n'auront pas d'effet sur le bruit dans l'environnement et que certaines actions, engagées depuis plusieurs années auraient déjà dû être évaluées et généralisées (exemple : procédure d'approche RNP VPT en piste 5),

...

Le collège de l'Autorité de contrôle :

1. Recommande à Mme la préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la Gironde, de n'approuver le projet de plan que pour les années 2022 et 2023 après avoir explicité les résultats attendus des actions engagées ou envisagées avant la fin de la troisième échéance.
2. Recommande également à Mme la ministre chargée de l'aviation civile de prendre acte du problème de bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux – Mérignac clairement identifié par les cartes stratégiques de bruit.
3. Recommande à Mme la ministre chargée de l'aviation civile, dans la mesure où le problème de bruit est bien identifié, d'apprécier rapidement, selon une approche réellement équilibrée, les mesures de restriction d'exploitation qui peuvent avoir le meilleur rapport cout/ efficacité :
 - Interdiction d'exploitation des aéronefs ayant un bruit certifié en approche et un bruit certifié en survol inférieurs à des seuils à préciser,
 - Obligation d'évolution des aéronefs dans des volumes de protection environnementale associés aux procédures d'approche et aux procédures de départ,
 - Restrictions horaires en cœur de nuit,
 - Obligation d'usage des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs au fur et à mesure de leur déploiement.
4. Recommande à Mme la préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la Gironde d'engager, en concertation avec toutes les parties prenantes, l'élaboration du projet de plan d'actions pour la prochaine échéance 2024/2028, en tenant compte de l'étude d'impact de la modification éventuelle du plan de composition générale de l'aéroport. La fermeture de la piste transverse, utilisée pour environ 7% des départs n'apparaît en effet envisageable que si les dispositions ont été prises préalablement pour réduire de manière très significative le bruit dans l'environnement au nord de l'aéroport.

Les graves effets du bruit du trafic aérien sur la santé

Extrait du communiqué de presse

*L'étude épidémiologique nationale, « Débats », commandée par le Ministère de la santé, met en avant que les populations des communes riveraines des aéroports exposées au **bruit du trafic aérien** ont :*

- + **28 %** de risque de **mortalité par INFARCTUS** du myocarde,
- + **34 %** de risque **d'HYPERTENSION artérielle** chez les hommes,
- + **80%** de risque de **DETRESSE PSYCHOLOGIQUE**.

Page 30 de l'étude « Débats »

Question (Q) : L'exposition au bruit des avions augmente-t-elle la mortalité par maladie cardiovasculaire dans les communes riveraines des aéroports en France ?

Réponse (R) : Une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un **risque de mortalité** plus élevé :

- par maladie cardiovasculaire, en général : +18 % ;
- par maladie cardiaque ischémique, en particulier : +24 % ;
- **et par infarctus du myocarde, notamment : +28 % ;**

Il n'est pas mis en évidence d'association avec la mortalité par accident vasculaire cérébral.

Cela signifie que la mortalité par maladie cardiovasculaire, en particulier par maladie cardiaque ischémique, notamment par infarctus du myocarde, est plus élevée dans les communes les plus exposées au bruit des avions.

Ces associations ne sont pas atténuées lorsque la pollution de l'air est prise en compte.

Q : L'exposition au bruit des avions augmente-t-elle le risque d'hypertension chez les riverains des aéroports français ?

R : La prévalence de l'hypertension artérielle, standardisée sur l'âge et le sexe de la population française, s'élève, dans Débats, à 34 % (37 % chez les hommes et 31 % chez les femmes après ajustement sur l'âge seulement).

Une augmentation du niveau d'exposition au bruit des avions est associée à un risque d'hypertension artérielle chez les hommes (risque 1,34 fois plus élevé pour une augmentation de 10 dB(A), le risque augmenté de 34 %). En revanche, aucune association entre l'exposition au bruit des avions et le risque d'hypertension n'est mise en évidence chez les femmes.

Une augmentation du niveau d'exposition au bruit des avions est également associée à une élévation des niveaux de pression artérielle systolique et diastolique chez les hommes. Chez les femmes, seule une élévation de la pression artérielle systolique est mise en évidence.

L'étude met aussi en avant, comme attendu, le rôle de l'âge et de l'IMC dans l'augmentation du risque d'hypertension, chez les hommes comme chez les femmes. En revanche, la consommation d'alcool et l'exercice d'une activité professionnelle sont significativement associés au risque d'hypertension chez les hommes seulement.

Q : L'exposition au bruit des avions est-elle associée à une augmentation des troubles psychologiques chez les riverains des aéroports français ?

R : Près de 22 % des participants sont considérés comme souffrant de détresse psychologique (25 % des femmes et 17 % des hommes).

Aucune association n'est trouvée entre l'exposition au bruit des avions et la détresse psychologique.

Cependant, la gêne due au bruit des avions et la sensibilité au bruit sont toutes les deux associées positivement à la détresse psychologique. Un gradient est même mis en évidence entre la gêne et la détresse psychologique : le risque de détresse psychologique est 1,8 fois plus élevé (le augmenté de 80 %) chez les participants légèrement gênés par le bruit des avions, par rapport à ceux qui ne sont pas du tout gênés ; il est multiplié par 4 chez ceux qui déclarent être fortement gênés, par rapport à ceux qui ne sont pas du tout gênés.

PLUS DE 100 PROFESSIONNELS DE SANTE DENONCENT LES EFFETS DU TRAFIC AERIEN

Extrait du communiqué de presse

Plus de 100 PROFESSIONNELS DE SANTE viennent de signer une tribune nationale, publiée le 9 décembre dernier dans le journal Le Monde, pour dénoncer les effets dramatiques du bruit aérien sur la santé et demander des vraies mesures pour éviter la perte d'années d'espérance de vie.

TRIBUNE
Collectif

Le Monde

Plus de cent professionnels de santé alertent sur le bruit aérien : « C'est l'espérance de vie qui est menacée »

Plus d'une centaine de soignants dénoncent, dans une tribune au « Monde », l'accroissement du nombre des vols d'avion, y compris la nuit, au mépris de la santé des riverains des aéroports. Ils réclament la mise en place d'un couvre-feu et des mesures préconisées par la convention citoyenne pour le climat.

Publié le 09 décembre 2022 à 06h00, mis à jour le 09 décembre 2022 à 06h00 | Lecture 3 min.

Voir la tribune complète

<https://www.advocnar.fr/2022/12/tribune-bruit-aerien-et-sante-publique-plus-de-100-professionnels-de-sante-donnent-lalerte/>