

Pollution sonore des aéronefs et santé

Auteur : Michel van Hoegaerden, consultant technique DRAPO

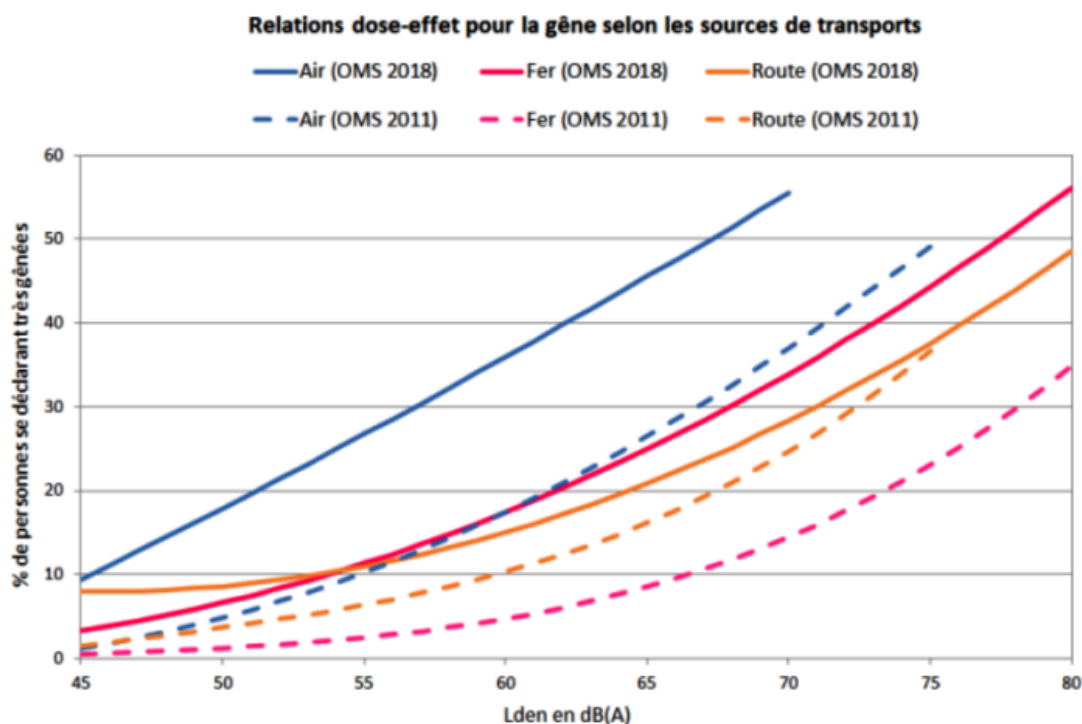
<http://drapo.info/>

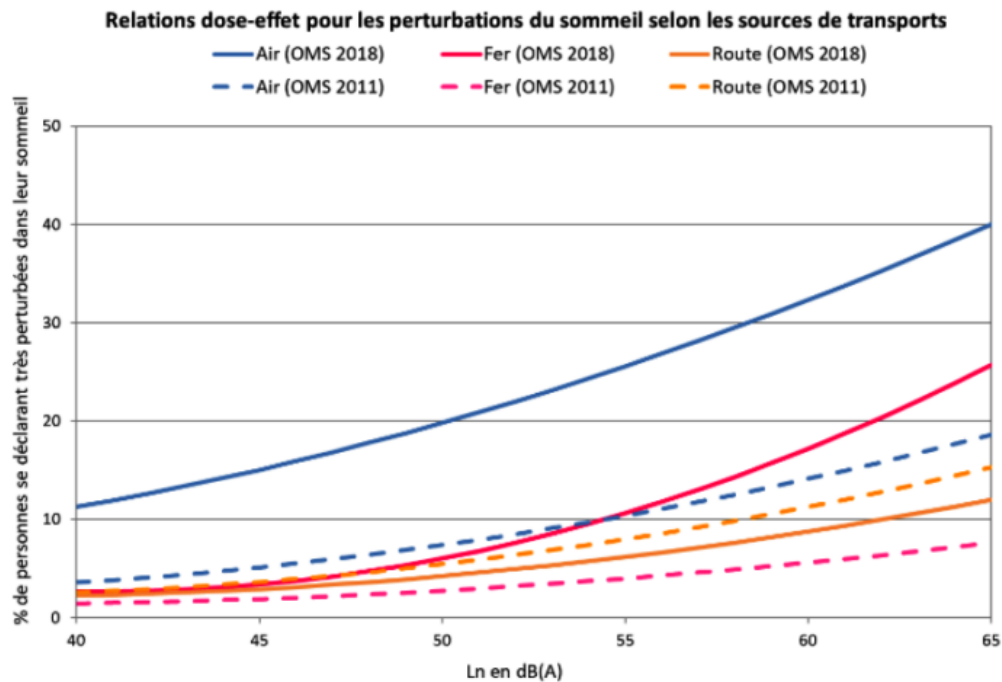
En 2005 et selon l'**Université Gustave Eiffel**, 6,6% des Français se déclaraient gênés par le bruit des avions : cela fait tout de même près de 4,5 millions de personnes. Ces chiffres sont confirmés par de nombreux autres organismes. Il s'agit donc bien d'un véritable **problème de santé publique** qui mérite la plus grande attention des acteurs de l'aéronautique et des pouvoirs publics. Mais ...

Il ne s'agit pas uniquement de santé psychologique ou mentale ("*ce vacarme me tape sur les nerfs*"), mais aussi de santé physique. Ses conséquences médicales passent la plupart du temps totalement inaperçues. Bien sûr, les avions ne sont pas les seules sources de bruit. Mais de nombreuses études longitudinales, médico-scientifiques ont été réalisées auprès des populations riveraines des aéroports et le verdict est sans appel. Bruitparif a démontré qu'autour d'une plateforme comme Paris-Orly, les personnes pouvaient perdre jusqu'à trois ans de vie en bonne santé. C'est considérable et inadmissible.

Quels sont les effets du bruit aérien sur la santé ?

Premièrement, le bruit aérien est ressenti comme beaucoup plus gênant, plus irritant que le bruit du trafic automobile ou ferroviaire, presque indépendamment du niveau sonore des événements. Les riverains d'aéroports et aérodromes sont donc particulièrement mal lotis.





Pour l'OMS, la situation s'est donc considérablement dégradée entre 2011 et 2018.

Selon la très récente étude française **DEBATS** (une parmi des dizaines), une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 décibels (c'est bien moins que de passer d'une voix habituelle à un cri) 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 perçue 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 %.

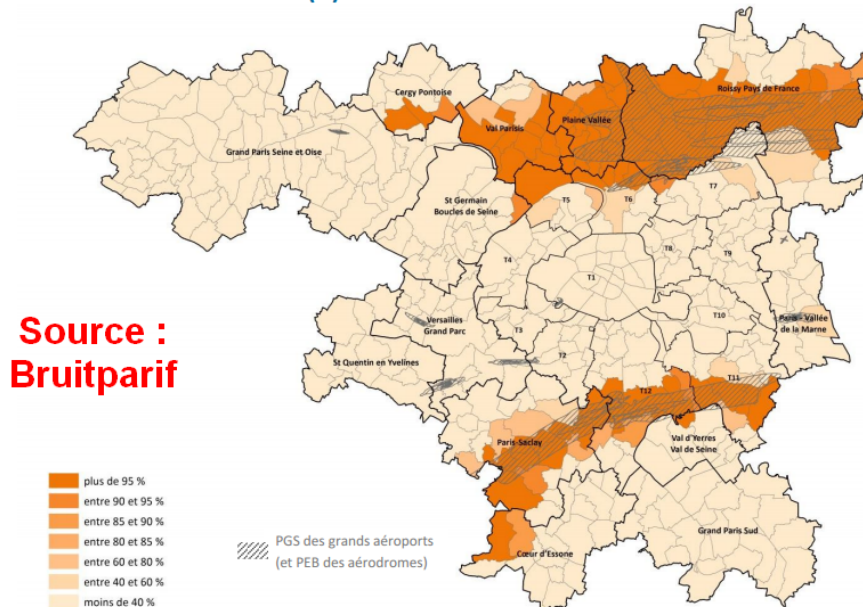
- un risque de difficulté d'endormissement (plus de 30 minutes nécessaires) accru de 10 à 30 %.
- un risque d'insomnie de maintien de sommeil de plus de trente minutes augmenté de 10 à 30 %.

Le comité expert de l'**Organisation Mondiale de la Santé** a émis ses recommandations sur le niveau de bruit aérien maximal admissible : 45 décibels pour l'indice Lden (qui est un agrégé du bruit en journée, en soirée et de nuit, avec un facteur de correction pour chaque période). Et voici, pour la seule Île-de-France, la carte des pourcentages de population, par commune, subissant des nuisances sonores aériennes dépassant ce seuil : 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'Île-de-France.

BRUIT AÉRIEN - DÉPASSEMENT DES OBJECTIFS OMS

INDICATEUR LDEN > 45 dB(A)

EN POURCENTAGE PAR COMMUNE



Tout ceci est évidemment inacceptable. Les constructeurs aéronautiques en ont pris conscience et ont entamé d'importantes recherches pour réduire l'impact sonore des avions de ligne principalement mais aussi des avions légers, des hélicoptères. Cependant, comme le trafic aérien ne fait qu'augmenter (sauf en période COVID !) plus rapidement que la réduction des empreintes sonores des aéronefs, le bilan global n'est toujours pas satisfaisant. Et il est peu probable qu'il le soit un jour car les lois de la physique sont immuables.

Pour aller plus loin : [IMPACTS SANITAIRES DU BRUIT DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DENSE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE](#)

Si vous souhaitez plus d'informations : [DRAPO](#) - contact@drapo.info

Michel van Hoegaerden : tech@drapo.info

Pour adhérer au réseau DRAPO : [Adhésions](#)