



Trafic aérien et santé : «Donner les bonnes lunettes aux pouvoirs publics»

26/11/2008 13:37

Un rapport commandé par l'association Ville et Aéroport fait le point sur l'impact du trafic aérien sur la santé des populations et émet des recommandations à destination des décideurs politiques.

Guillaume Faburel, chercheur à l'université Paris XII, présente les conclusions de ses travaux.

Evaluer par [Sabine Casalonga](#)

Quel est l'objet de ce rapport?

Il s'agit d'une synthèse sur les impacts sanitaires du trafic aérien réalisée à partir de l'ensemble des données scientifiques disponibles, principalement issues de travaux de recherche étrangers. Simple et accessible à un large public, comprenant plusieurs synthèses récapitulatives par thème, il permettra d'orienter les débats. En émettant des recommandations, il vise à faciliter l'intégration des objectifs sanitaires dans les politiques publiques relatives au transport aérien.

Quel impact le trafic aérien a-t-il sur la santé?

Deux grandes études étrangères ont montré que les vols de nuit engendraient des troubles du sommeil et que le bruit diurne des trafics aériens affectait particulièrement la santé des enfants. Des retards dans l'apprentissage scolaire ont été observés durant la période critique de 6 à 12 ans. Par ailleurs, considérant la définition donnée de la santé par l'Organisation mondiale de la santé («état de bien-être physique, psychique et social»), plusieurs études -dont deux conduites autour des aéroports de Roissy et Orly- ont démontré l'existence manifeste d'une «gêne sonore» chez plus de 50% des populations riveraines.

Quelle différence entre gêne sonore et bruit?

La gêne sonore est fondée sur le ressenti de la population. Il peut s'agir de gênes psychologiques comme le stress, ou de gênes comportementales liées à l'impossibilité d'ouvrir ses fenêtres. Or, cette gêne (aussi appelée nuisance) ne s'explique qu'à 30 ou 40% par le niveau acoustique mesuré en décibels, ce qui suggère l'existence de paramètres autres que strictement acoustiques.

Et les émissions polluantes?

Les effets de la pollution atmosphérique liée au trafic aérien sont difficiles à évaluer en raison des autres sources en jeu (trafic automobile, industries). Néanmoins, de rares études tendent à montrer que le surcroît de pollution engendré par les aéroports accroît les pathologies chez les personnes les plus fragiles (enfants, personnes âgées ou asthmatiques). L'étude épidémiologique Survol, qui étudiera à partir de 2009 les impacts sanitaires du bruit et de la pollution atmosphérique autour des trois principaux aéroports franciliens (Roissy, Orly et Le Bourget), devrait permettre de combler les lacunes de connaissances dans ces domaines en France.

Combien de personnes sont-elles concernées?

En termes de nombre et de cibles particulières de populations, nous manquons d'études représentatives à l'échelle nationale. Toutefois, une fourchette plausible situe le nombre de personnes gênées par le bruit des avions entre 500.000 et 1 million en France, y compris en dehors des zones officielles d'exposition (Plans de Gêne Sonore). Bien que les cibles ne soient pas recensées en totalité, les études étrangères montrent que les enfants seraient les principales victimes des diverses nuisances générées par le trafic aérien.

La réglementation actuelle est-elle adaptée?

Bien qu'impressionnant, l'arsenal de réglementations n'est pas très approprié puisque uniquement fondé sur le critère acoustique. Les dispositifs existants autour des aéroports intègrent peu la problématique des effets sur la santé. Plus de 60 aéroports dans le monde ont appliqué des taxes de bruit dont les fonds se révèlent toutefois insuffisants pour garantir l'aide à l'insonorisation des logements, ou des programmes de

compensation territoriale.

Quelles recommandations faites-vous?

Nous préconisons la mise en place de nouveaux indicateurs prenant notamment en compte la gêne sonore, sur la base d'expériences étrangères en cours (ex : Francfort Rhin-Main). Nous proposons ainsi 14 indicateurs permettant d'avoir une vue sur les dommages sociaux et sanitaires autour des aéroports français et de donner «les bonnes lunettes» aux pouvoirs publics. Sur la base de la révision de leurs indicateurs, une quinzaine d'aéroports étrangers ont pu commencer à mettre en place des mesures intéressantes. Ainsi, l'aéroport d'Amsterdam a augmenté sa taxe sur le bruit afin d'accroître le fonds d'aide à l'insonorisation. A Francfort, la modulation de la taxe sur le bruit en fonction des nuisances ressenties et des coûts sociaux induits a été proposée, en application du principe pollueur-payeur.

Il faut privilégier le principe des compensations territoriales ou écologiques à destination des communautés locales, tel qu'il est appliqué à Berlin ou Genève. Les études montrent par exemple que la réhabilitation d'un quartier peut réduire de façon notable la gêne sonore ressentie par les habitants. Enfin nous prônons la concertation et la démocratie participative afin de pacifier les relations entre acteurs et d'élaborer des mesures pleinement acceptées.

Peut-on envisager un couvre-feu nocturne dans les grands aéroports?

Quelques aéroports étrangers, tels que celui de Francfort, interdisent déjà les trafics les plus bruyants entre 0 et 5 heures du matin. Beaucoup d'autres y réfléchissent ou y tendent déjà (Londres Heathrow). Indéniablement, un avis de la Commission européenne sur cette mesure permettrait d'établir des règles communes et d'éviter le risque de distorsion de concurrence. Quant aux mesures techniques relatives au relèvement des altitudes de survol à l'atterrissage ou de «descente en continue» (sans palier), déjà testées, notamment aux Etats-Unis, elles ne suffiront jamais.