

## Grenelle de l'environnement «Instaurer un environnement respectueux de la santé»

A partir des principales mesures retenues par le Grenelle de l'environnement, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires fait les propositions suivantes pour améliorer la vie quotidienne de milliers de riverains d'aéroport.

Les progrès attendus passent par de meilleures connaissances scientifiques notamment sur les effets du bruit des avions sur la santé, par un traitement d'ensemble volontariste et appropriée des «points noirs» liés aux infrastructures aéroportuaires, ensuite par une mise en cohérence des contraintes d'urbanisme avec les retombées économiques de ces infrastructures.

### Améliorer les connaissances

#### Etat actuel des connaissances

Depuis des années, les effets du bruit sur la santé ont été étudiés par des chercheurs travaillant essentiellement en laboratoire. Ils ont démontré que le bruit avait des conséquences sur

- le sommeil : difficultés d'endormissement, réveils nocturnes, diminution de la qualité du sommeil,
- le système cardiovasculaire : augmentation de la fréquence cardiaque, de la tension artérielle,
- les fonctions cognitives : difficultés d'attention, de concentration, risque d'erreurs.

Sur la base de ces études, les autorités de santé tant nationale (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France – CSHPF) qu'internationale (Organisation Mondiale de la Santé- OMS) ont alerté l'opinion sur les risques liés au bruit des avions et ont également recommandé la réalisation d'études épidémiologiques sur le sujet.

#### Étude «Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé» (DEBATS)

Suivant ces recommandations, le ministère de la santé et l'ACNUSA ont travaillé depuis deux ans sur la faisabilité d'une **vaste étude épidémiologique**.

Il s'agit de connaître de façon scientifiquement incontestable les effets du bruit des aéronefs sur la santé. Le type d'étude envisagé est une cohorte prospective qui caractérisera la santé des populations exposées. La variable expliquée est la différence des caractéristiques de santé entre les différentes populations, et la variable explicative est le niveau d'exposition au bruit des avions. La population cible sera constituée par les riverains des grands aéroports français. L'étude se déroulera sur 5 ans minimum et fera l'objet d'un rapport annuel de conformité aux objectifs ainsi que de deux rapports scientifiques (mi-étape et final).

Le cahier des charges de cette étude étant prêt, le ministère de la santé devait lancer cette étude en 2007.

Pour raisons budgétaires cela n'a pu se faire : **l'Autorité demande que les crédits nécessaires (1M€ dont 250 000 pour 2008) soient mis en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008.**

### Concernant la déontologie

Actuellement, pour des raisons essentiellement méthodologiques il existe peu – ou pas – d'études contrôlées dans des groupes très exposés comme les riverains des aéroports : d'une part il est difficile de caractériser l'exposition au bruit, d'autre part il est malaisé de trouver des indicateurs pertinents de santé, enfin il n'est pas facile d'étudier des personnes exposées en situation de vie réelle qui soient susceptibles de se prêter à des études sur les effets du bruit sur leur santé.

Cela n'empêche pas ce sujet d'avoir pris un tour plus conflictuel autour de la plupart des aéroports des pays industrialisés et de faire régulièrement l'objet de colloques, de communiqués de presse, d'articles plus ou moins scientifiques aboutissant souvent à des avis péremptaires.

**La création d'une instance scientifique garante de la déontologie des études sur les effets du bruit sur la santé est de plus en plus urgente.** Cette instance devra fixer les règles à respecter, susciter et valider les sujets d'études et donner un avis scientifique sur les résultats.

### **Traiter les «points noirs»**

Depuis 2002, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires demande **qu'une action volontariste et planifiée soit menée pour compenser l'impact du transport aérien sur des populations riveraines des dix principaux aéroports.**

### Principales mesures à prendre

- Augmenter la TNSA : les 55 millions d'euros prévus à l'origine et qui finiront peut-être par être atteints sont insuffisants si on veut avoir une politique dynamique et régler le problème d'insonorisation.
- Affecter à l'aide à l'insonorisation le produit des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des compagnies aériennes qui ne respectent pas les restrictions environnementales (en 2007, plus de 4M€).
- Planifier les opérations d'insonorisation, de rachat des logements les plus exposés, etc. en établissant un programme sur 10 ans (5 ans semblent irréalistes du point de vue des entreprises et des professionnels concernés)
- En commençant par les zones les plus bruyantes, intervenir par quartiers ou ensemble de bâtiments de façon à bénéficier d'une économie d'échelle au stade du diagnostic comme celui des travaux.
- Financer à 100% le diagnostic acoustique et les travaux lorsque le logement est inclus dans le programme d'ensemble. Définir les objectifs d'insonorisation et contrôler leur réalisation.
- Créer un fonds de garantie pour racheter au prix d'acquisition actualisé des logements situés dans le plan de gêne sonore.

### Opérations mixtes

L'ACNUSA attire l'attention du gouvernement sur la nécessité de mener de front le plan de rénovation thermique (concernant en priorité 800 000 logements HLM) avec les opérations d'insonorisation dans les zones des plans de gêne sonore. Il s'agit d'optimiser au maximum les crédits disponibles et d'éviter les interventions successives dans un même bâtiment.

**L'ACNUSA demande qu'un groupe de travail soit réuni dès janvier 2008 sur ce sujet.**

### **Répartir de façon plus équitable les contraintes d'urbanisme et les retombées économiques**

Un environnement respectueux de la santé des riverains d'aéroports se doit d'une part de définir des zones exposées de façon à empêcher l'implantation de nouvelles populations, d'autre part d'assurer aux populations en place un cadre de vie attractif avec des services collectifs de qualité et un minimum de nuisances.

### Clarification des règles d'urbanisme

Depuis 2000, l'article du code de l'urbanisme qui fixe les interdictions et les autorisations de construire dans les zones aéroportuaires a été modifié six fois : **il est temps de donner aux élus et aux habitants des règles simples et claires sur les possibilités et les modalités de construction autour des plateformes aéroportuaires.**

Parallèlement, la volonté de «geler» des territoires de façon à ne pas accroître le nombre de personnes soumises au bruit doit aussi assurer aux communes concernées le maintien d'un cadre de vie attrayant.

### Retombées de l'activité du transport aérien

Il n'est pas acceptable que certaines communes subissent des nuisances sonores et des contraintes d'urbanisme qui entraînent leur paupérisation alors que leurs voisines bénéficient des retombées économiques et fiscales de l'aéroport sans en avoir les inconvénients.

**L'Autorité demande que soient établis entre l'Etat et le niveau intercommunal des plans pluriannuels d'aménagement. Ces plans devront assurer un partage équilibré des avantages et des inconvénients du transport aérien entre les communes concernées.**

Avec la définition claire des règles d'inconstructibilité, ces plans devront mettre en place des logiques de complémentarité et de solidarité intercommunales : répartition des zones d'activité, de commerce, soutien aux transports pour faciliter l'accès ou le maintien de l'emploi sur la plateforme, achat et/ou relogement des populations, fonds de compensation pour amélioration du cadre de vie, etc.