

TEXTE D'OBSERVATIONS N° 24

OBJET : observations sur les slides TO70 projetés le 17 juillet 2024

Mots clés : Horaires 22h-00h/ Scénario n°4/ Scénario n°5/non-report des vols annulés / retards/17 EPNdB/ HSD 40 dB/ études indépendantes/ détails des données de calculs/ coût social et sanitaire du bruit aérien en France / priorité gain acoustique et sanitaire.

Monsieur le Préfet,

Nous vous demandons d'examiner et d'accueillir favorablement nos demandes.

Nous souhaitons des réponses écrites à nos questions et observations.

A) ETAT DES LIEUX SUR LES VOLS DE NUIT de 22h à 6h selon les slides TO70 du 19 mars 2024 page 9 :

- 2019 : 5271 mouvements ;
- 2023 : 6928 ;
- **2029 à venir selon vos slides de mars 2024 : 9158, soit une augmentation de près de 73,74 % /2019 ;**
- $9158 - 5271 = 3887$ soit : 365 nuits = augmentation de 10,65 avions par nuit.

Cette forte augmentation des mouvements la nuit est en contradiction avec l'objectif de baisser les nuisances sonores la nuit subies par les riverains.

B) Année de référence 2019 :

- **Avions commerciaux et non commerciaux ? Les avions non commerciaux provoquent aussi des nuisances sonores. Ils représentaient pour 2019 : 17 537 mouvements (source aéroport). Les conséquences sont considérables en matière de nuisances.**

Selon l'aéroport : « les avions commerciaux sont les avions à la disposition du public, à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste » (voir mail du 10 novembre 2023 de Monsieur O.Cabanne, notre interlocuteur du service environnement de la plateforme du 10 novembre 2023).

TO70 soutient que les 2 objectifs ont été calculés par rapport à 2019. Il est donc indispensable de prendre les mouvements commerciaux et non commerciaux soit un total de 84 331 mouvements.

L'objectif de réduction des nuisances sonores ne peut pas être atteint. Vous comprendrez bien que les riverains subissent les nuisances de tous les mouvements.

- En outre, nous vous demandons de nous préciser, par écrit, les 2 objectifs cités en page 8 des slides du 17 juillet 2024.

C) Comparaison de couvre-feux mis en place en France et en Europe :

PAYS	AEROPORT	PLAGE COUVRE-FEU		NOMBRE TOTAL D'HEURES DE REPOS
FRANCE	ORLY	23 H 30 à 6 H 00	Depuis 1968	6 H 30
	PARIS-SACLAY-VERSAILLES (ex Toussus-le Noble)	22 H 30 à 6 H 00		7 H 30
	BEAUVAIS	00 H 00 à 5 H 00	Depuis 2002	5 H 00
	NANTES	00 H 00 à 6 H 00		6 H 00
	BÂLE-MULHOUSE	00 H 00 à 6 H 00	Décollage	6 H 00
	BÂLE-MULHOUSE	00 H 00 à 5 H 00	Atterrissage	5 H 00
	STRASBOURG	23 H 30 à 6 H 00	Depuis 1998	6 H 30
	LE BOURGET	23 H 15 à 6 H 00		6 H 45
ALLEMAGNE	BERLIN	22 H 00 à 5 H 00		7 H 00
	FRANCFORT	23 H 00 à 5 H 00		6 H 00
	HAMBOURG	22 H 00 à 5 H 00		7 H 00
BELGIQUE	DEURNE	23 H 00 à 7 H 00		8 H 00
ITALIE	TOUS LES AEROPORTS	23 H 00 à 6 H 00		7 H 00

Les scénarios 3 et 4 ne sont donc pas exceptionnels.
 Pour la majorité des aéroports cités ci-dessus, le couvre-feu débute avant minuit et le nombre des heures de repos va au-delà de 6 heures.

D) Critiques sur les 4 scénarios :

1) 70% des vols de nuit sont de 22h à 00h :

En dehors du scénario 4, les 3 scénarios n°1,2 et 3 ne changeront rien aux nuisances sonores durant la nuit aéronautique (22h-6h).

En effet, le bruit se situe, essentiellement, de 22h à minuit.

* Sur les slides du 19 mars 2024 page 6, TO70 le reconnaît explicitement :

« Points d'attention pour les acteurs économiques

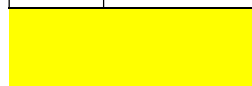
La majorité du trafic nocturne se situe entre 22h et 00h, le reste est due aux activités fret et aux retards principalement ».

* Sur les slides du 17 juillet 2024, (page 6) TO70 écrit « une majorité du trafic de nuit sur la période 22h-00h (70%) ».

* Monsieur le Préfet, le 17 juillet 2024, en conclusion, a demandé à TO70 « d'améliorer les scénarios 2 et 3 ».

C'est l'occasion de prendre en considération la période réelle de nuisances sonores de 22h à 00h. Nous réitérons notre demande de scénario ci-dessous, transmis le 25 mars 2024 (21 -ème texte) :

Opération	21h	22h	23h	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h
Scénario 5	Départs				Aucun vol					
	Arrivées				Aucun vol					



22h à 00 h : Interdiction de la programmation des décollages. Aucun décollage n'est programmé.



00h à 06 h : couvre-feu SAUF vols « militaires utilisés dans des services militaires », sanitaires et humanitaires.



22h à 00h : plafonnement du nombre d'atterrissages programmés.

2) Sur les vols reportés la journée ? :

TO70 soutient que les avions sont annulés et non reportés sur la journée. Nous voulons une confirmation écrite.

3) L'inflation du nombre de retard des avions :

L'ACNUSA dénonce les retards et leur danger :

Paris, le 13 mars 2024 – L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires appelle, depuis le début 2022, l'attention des professionnels et des pouvoirs publics sur le fait que la planification et la programmation des vols sont, depuis la fin de la crise sanitaire, supérieures à la capacité du ciel européen.

Cela provoque les retards entraînant le non-respect des couvre-feux.

Les retards devraient être exceptionnels et réellement justifiés. C'est aux compagnies aériennes (et non aux riverains) de gérer les conséquences de ces retards.

Sur le scénario 2 il faut supprimer « aucun vol programmé ».

4) Les recommandations de l'OMS ne sont pas respectées :

Les scénarios n°1, 2 et 3 ne respectent pas les 8 heures d'affilée de repos, préconisées par l'organisation mondiale sur la santé (OMS). En deçà, il y a des incidences sur la santé :

- * Scénario n° 2 avec les retards autorisés lors des arrivées et les 15 EPNdB dès 05 heures prévoit que 3 heures de repos.
- * Scénario n°3 : fixe « aucun vol » que pendant 6 heures.

5) Egalité des scénarios 2 et 3 :

Sur la synthèse des impacts par scénario établie par TO70 (page 17) les 4 items des scénarios n°2 et 3 sont similaires.

6) Un coût social, sanitaire du bruit pour la société française ignoré : Priorité nécessaire au gain acoustique et sanitaire :

Sur cette même synthèse (page 17) il est précisé :

« Le scénario 2 a le meilleur impact socio-économique »

« Le scénario 3 apporte le meilleur gain acoustique et sanitaire »

- **Le choix du scénario n° 3 (à défaut du n°4 demandé par les associations de riverains) doit impérativement tenir compte du coût social annuel du bruit aérien en France déterminé par l'ADEME dans son rapport de 2021.**

Ce coût sanitaire de santé publique représente 6,1 milliards d'euros par an, engendré par les maladies cardiovasculaires, les perturbations du sommeil, la gêne, la médication, les hospitalisations et les pertes de productivité (voir rapport ADEME le coût social du bruit en France juin 2021).

EPBE demande l'application de son scénario n°5 proposé ci- dessus.

- L'ARS région Occitanie, dans le cadre de l'EIAE en cours, écrit le 12 juin 2024 :

« Toute action permettant de préserver ces phases de repos, surtout dans la période 22h-06h, horaires de nuit dans les calculs du niveau acoustique selon l'OMS, auront des retombées sanitaires positives. »

(« Note relative à la prévention de l'impact sanitaire du bruit aérien autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

12 juin 2024 | référents : Alexandre PELANGEON et Jean-Sébastien DEHECQ »

7) Marge acoustique insuffisante :

Sur les slides du 17 juillet 2024 (page 9) en légende, **apparaît 17 EPNdB**, sans figurer, dans les scénarios.

Cette marge acoustique devrait, à minima, figurer, sur les scénarios 1,2 et 3.

8) Sur l'impact acoustique (Réduction de la population exposée au bruit moyen de 50dB). Sur la violation de la directive 2020/367 sur l'indicateur sanitaire HSD :

Contrairement à ce qui est indiqué page 17, la réglementation européenne n'est pas respectée.

Dans notre texte d'observations n°23, nous avons attiré votre attention sur la violation de la directive 2020/367 du 20 mars 2020 qui exige pour calculer le nombre de personnes exposé au bruit avec l'indicateur sanitaire HSD un calcul dès **les 40 dB fixés par l'OMS et non dès 50 dB**.

La société de consultants CGX, pour l'étude d'impact de l'aéroport de LILLE a respecté la directive européenne. (Voir notre texte « Critiques importantes sur EIAE » du 20 février 2024)

Il faut procéder à de nouveaux calculs pour respecter la réglementation européenne.

9) Sur l'impact net économique : un impact financier imprécis, surévalué et sans démonstration. Des données d'entrée qui nous interpellent :

- Quelles sont les modalités de calculs de l'impact net économique ? : -2,3 millions d'€ (S2), -3,7 millions d'€ (S3) et -52,8 millions d'€ (S4)
- Quel est le coût par vol annulé long-courrier et court/moyen-courrier ?
- Sur les slides du 17 juillet (page 10) il est fait référence, pour la méthodologie à :
 - Des « études externes » sans précisions. Lesquelles ?
 - Des entretiens avec les acteurs économiques, sans précisions. Lesquels ?
- Les données, proviennent-elles, comme dans l'étude d'impact sur ORLY, des dires des compagnies aériennes ? Ceci est donc contestable.
- Comment les 72% des compagnies low-cost peuvent revendiquer une perte de revenu alors qu'elles pratiquent des prix de billet parfois moins élevés que le simple coût de carburant ?
- Rien sur la liste des avions basés.
- Rien sur les vols concernés par les scénarios et le couvre-feu
- Rien sur les aéroports où ces vols seraient transférés
- **Nous demandons une étude basée sur les faits en coopération avec Bruitparif, organisme indépendant, (et non de simulations/modélisations utilisant des données théoriques provenant du lobby aérien) telle que le prévoit le « guide méthodologique relatif à la réalisation des études d'impact de la circulation aérienne EICA niveau 3.**

10) Sur l'impact social ETP sans démonstration et preuve : - 136 emplois (S2), - 241 emplois (S3) et - 990 emplois (S4) :

- La perte d'emplois liée au couvre-feu n'est justifiée par aucun chiffre vérifiable.
- Quelle est l'année de référence pour les calculs ?
- Quels documents officiels ont été utilisés ?
- Qui a donné les chiffres pour ce calcul ? les compagnies aériennes ?
- Quel est le nombre d'emploi ETP direct, indirect, induit sur la plateforme et par société sous-traitante ? et de l'aéroport ? pour comparaison avec les ETP supprimés.

- Quel est le nombre d'ETP directs et indirects supprimés par vol supprimé : avion basé et avion non basé ?
- Quelle est la liste des avions basés ?
- Nous demandons les détails techniques qui justifient les chiffres de 136 emplois (S2), 241 emplois (S3) et 990 emplois (S4).

11) Sur l'impact sur la valeur ajoutée sans démonstration et preuve : -11, 1 millions d'€ (S2), -19,2 millions d'€ (S3) et -81, 9 millions d'€ (S4) :

- Que signifie la « valeur ajoutée » très exactement ?
- Quel est le total de la valeur générée par l'aéroport ?
- D'où proviennent les chiffres ?
- Quels sont les modalités de calculs utilisés ?
- Quelle est l'année de référence ?

12) Sur l'impact acoustique : Réduction de la population exposée au bruit moyen :

Voir § 7

Comment sont calculés les % sur les créneaux horaires : 22h-00h, de 00h-06 et de 22h -06h ?

13) Sur l'impact net /personne exprimé en euros (nombre d'habitants réduits sous les contours Ln50dB) : -8 229 € (S2), -10658 € (S3) et - 38 572 €(S4) :

Voir § 7

Quelle est la méthode de calcul ?

14) Le renouvellement des flottes est aléatoire et insuffisant (41%) pour atteindre les objectifs de l'EIAE et encore moins si le trafic augmente (PPBE = 122 310 mouvements à long terme).

15) Communiqué de presse ACNUSA 2023 : régulation du nombre de vols dans l'heure précédant et succédant un couvre-feu est nécessaire :

Paris, le 1^{er} février 2023 - L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires considère que la régulation du nombre de départs dans la première heure qui suit la levée d'un couvre-feu ainsi que du nombre d'arrivées dans l'heure qui précède le début d'un couvre-feu est nécessaire*.

Que faites-vous pour respecter cette exigence ?

RÉSUMÉ et DEMANDES : EPBE formule les demandes suivantes :

- La prise en considération sérieuse de la période 22h- 00h (voir notre scénario n° 5 (§D 1).
- Le non-report sur la journée des vols annulés lors de la nuit. Il faut un engagement formel.
- L'Interdiction ou limitation drastiques des retards d'avions. Il faut un engagement formel.
- L'Interdiction des aéronefs de marge acoustique inférieure à 17 EPNdB après 22 h.
- L'application de l'Indicateur sanitaire HSD à compter de 40 dB (OMS).
- L'établissement de mesures factuelles, réelles ou des données par un organisme indépendant comme Bruitparif pour permettre des calculs sérieux et objectifs et non théoriques, pour tous les scénarios.
- Les modalités et détails des données de calculs pour les 3 scénarios.
- Le calcul des coûts sociaux et environnementaux, pour la société, par des organismes indépendants tels que Bruiparif, Airparif, la Haute Autorité de la santé, l'ADEME etc...
- La priorité du gain acoustique et sanitaire / impact socio-économique

E) Sur la piste sécante :

1) Lorsque des nuisances sonores d'un aéroport sont réelles, la loi exige l'établissement de trois documents :

- 1)Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;
- 2)Le plan de gêne sonore (PGS) ;
- 3)Des cartes stratégiques sur le bruit.

Ces 3 documents légaux récents établis en 2022, déterminent les communes où les nuisances sonores sont réelles. **Pour l'aéroport de Bordeaux Mérignac les 4 communes sont :**

EYSINES - MERIGNAC - LE HAILLAN - Et SAINT JEAN D'ILLAC.

En conclusion : Les communes de PESSAC, TALENCE et MARTIGNAS ne subissent pas des nuisances sonores avérées.

2) Le PPBE envisage une augmentation du trafic à long terme à 122 310 mouvements (Rappel : 2019 = 84 000 mouvements).
Le transfert du trafic, en cas de suppression sur la piste principale deviendra considérable. Aujourd'hui, le trafic est déjà devenu insupportable pour les riverains.

EPBE vous demande de donner un avis favorable au maintien de la piste sécante.

Avec nos remerciements.

Fait à Eysines, le 26 juillet 2024

Monique GUEDON Présidente de EPBE