



DAUX

# ANALYSE des MESURES de BRUIT aux ECOLES de DAUX (décembre 2019-octobre 2023)

Mairie de DAUX

V5-Octobre 2023 – Partagé en préfecture avec la DGAC

# Historique

- La mairie de DAUX a demandé des mesures réelles pour évaluer l'état initial de l'environnement avant l'expérimentation et pendant l'expérimentation
- La première campagne de mesures réelles de bruit a eu lieu entre le 4 décembre 2019 et le 2 décembre 2020, soit 12 mois de recul
- Les sonomètres Sentinelle étaient installés dans le jardin scolaire des écoles de DAUX, face à la plaine du Lauray
- Le sonomètre BruitParif a remplacé le dispositif sentinelle au même endroit le 28 Décembre 2020. Les mesures du dispositif BruitParif sont en tout point équivalentes à celle issues du dispositif Sentinelle.

# Les mesures

## Dispositif Sentinelle:

- L'aéroport a transmis à la mairie de DAUX l'ensemble des données brutes pour la période Décembre 2019 à Décembre 2020 basé sur les différents sonomètres autour de l'aéroport, dont le sonomètre installé à Daux et calibré par l'aéroport.

## Dispositif bruitParif:

- Le dispositif Sentinelle a été remplacé en Décembre 2020 par le dispositif BruitParif dont les mesures réelles sont en tout point identiques au dispositif précédent. Ces mesures sont maintenant accessibles au public et sont facilement interprétables (liste des évènements significatif NA62, NA65, NA70)

# Comparaison conclusions enquête publique et réalité:

## Données de l'enquête publique:

- Décollage Nord: 89 vols/journée caractéristique, 73 en moyenne annuelle (59 FISTO N, 30 LACOU NO), 56% du Trafic (données 2018)

## Données réelles après 4 ans de mesure:

Décollage Nord: 124 vols/journée caractéristique, 68 en moyenne annuelle, 71% du trafic (données 2018)

- Janvier 2020: 56 en moyenne, 121 / journée caractéristique
- Février : 68 en moyenne, 110 à 124 journée caractéristique => 71% du trafic
- Juin: 10 en moyenne (pandémie)
- Novembre 2020: 13 en moyenne, 34 journée caractéristique (pandémie)
- Aout 2021: 80 vols en moyenne, 90 / journée caractéristique
- Octobre/Novembre 2022: 125 vols en moyenne, 129/journée caractéristique
  - 33 à 35 vols dépassent les 60 db Lamax dont 14 dépassent les 65 db
  - 26/129 dépassent les 60dbmax pendant la période de présence scolaire
  - Profil hebdo vendredi 18 novembre: 6 vols dépassaient les 70db Lamax, 44 entre 65 et 70,
  - 49 entre 60 et 65 db et seulement 6 entre 50 et 60 bd
- Juin 2023: 107 vols journée caractéristique du 26 juin
  - 86 vols dépassent les 60 db Lamax dont 31 dépassent les 65 db
  - 50 sur 59 dépassent les 60 db sur le temps scolaire

- => Le trafic a fortement évolué entre les données de l'enquête (2018) et la réalité (2020, 2021, 2022, 2023); forte reprise du trafic à l'automne 2022
- Les données présentées lors de l'enquête publique ne correspondent pas à la réalité du trafic constaté 4 ans après ni au bruit généré

# Comparaison conclusions enquête publique et réalité:

- Trajectoire théorique soumise à l'enquête:

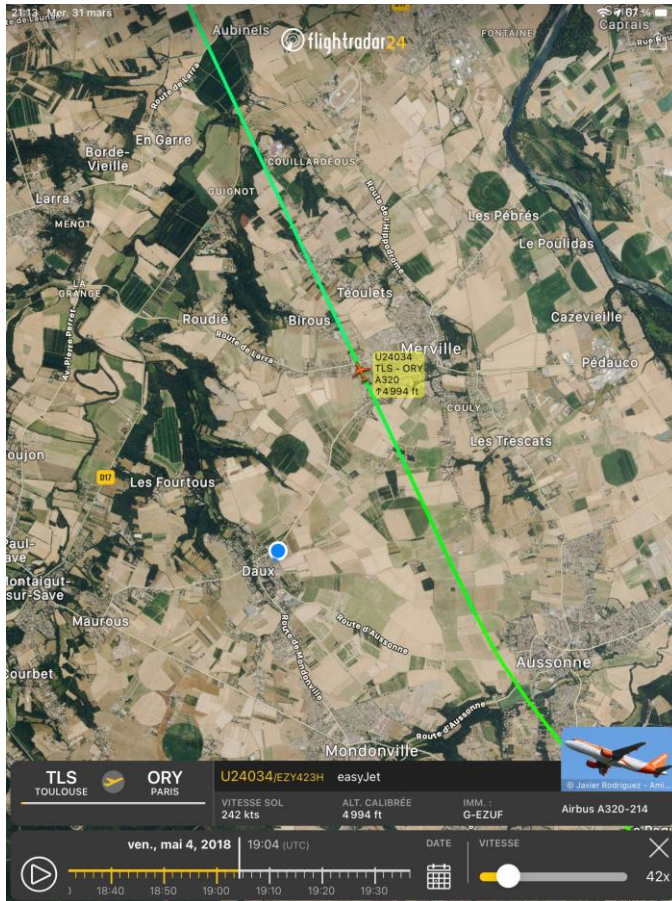
En **jaune** : Flux FISTO 5B et LACOU 5B antérieurs au 23/05/2019  
En **blanc** : Flux FISTO 5Q et LACOU 5Q expérimentés à partir du 23/05/2019



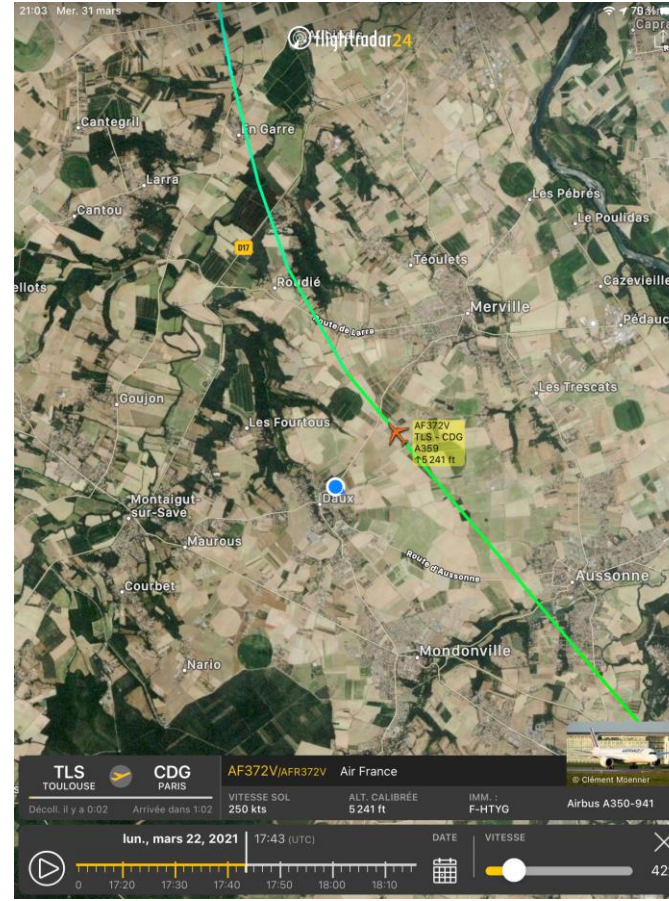
- « Le commissaire enquêteur observe, à partir de la figure précédente, que [...] Pour Daux, l'impact apparaît légèrement négatif, le flux projeté se rapproche et vient « tangenter » les limites géographiques de la commune. Pour Larra, le flux Lacou qui bifurque au point BO320 (et pas BO322) se rapproche et traverse une petite partie de la commune, à l'Est. La précision des cartes (échelle) ne permettent pas, à ce stade, une approche beaucoup plus fine. »
- => il est explicitement reconnu par l'enquêteur que les conclusions de l'enquête ont été faites sur une figure théorique estimative.

# Comparaison conclusions enquête publique et réalité:

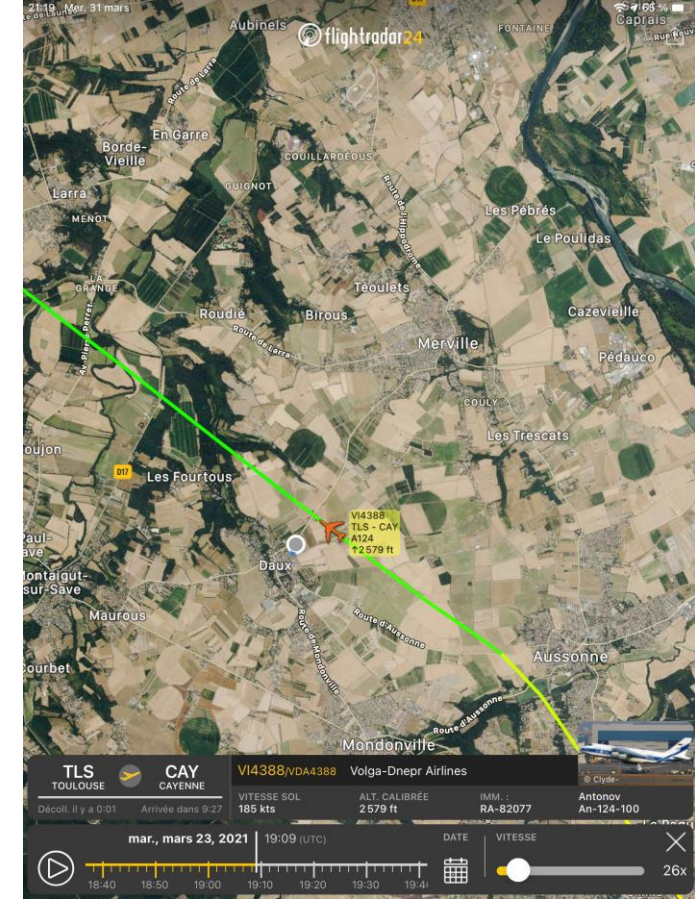
- trajectoire réelle: les avions passent au décollage (et atterrissage) bien plus vers l'ouest que prévue dans l'enquête



Trajectoire précédente (2018): L'impact pour Daux et Larra était nul.



Trajectoire actuelle: Au décollage (et atterrissage), l'avion passe très près du centre de Daux (Beaucoup de NA65 au niveau de l'école), à seulement 5000 pieds, La commune de Larra n'est pas non plus épargné



Trajectoire actuelle: auxquels s'ajoutent les trajectoires ouest (à 2500 pieds seulement et au dessus de l'école, mesuré jusqu'à LMax 85.5 db) ainsi que les vols d'essais survolant la commune de Daux

# Comparaison conclusions enquête publique et réalité:

## Enquête publique:

« Le NA (Number Above) est un indicateur permettant de caractériser le nombre d'évènements sonores dépassant un seuil donné en LAmax (niveau maximum en dB(A)). Le niveau sonore de référence, retenu pour cet indicateur et recommandé par l'ACNUSA, est de 65 décibels : NA65. »

Impact sonore (NA65 - 25 évènements) sur les populations Daux:

Population totale	Statu Quo (ensemble des départs)	Projet (ensemble des départs)	Différence
Aussonne: 7064	4415	4404	-11
Daux : 2347	9	34	25
Merville : 5459	2932	1119	-1813
Mondonville : 4601	158	158	0
<b>Total : 19471</b>	<b>7514</b>	<b>5715</b>	<b>-1799</b>

### Commentaires du commissaire enquêteur sur l'impact sonore du projet - NA65 (à partir du dossier d'enquête)

Pour les quatre communes considérées (Aussonne, Daux, Merville et Mondonville), je note au global, une réduction de l'impact sonore des départs nord, de -1799 habitants (-1604 FISTO/LACOU). Ceci représente théoriquement un gain de 24%(26% FISTO/LACOU) par rapport à la population actuelle impactée en situation statu quo.

La commune de Merville est principalement bénéficiaire avec -1813 habitants impactés, dont 1 école. Cela représente un gain de 62% (76% FISTO/LACOU) par rapport à la population de cette commune actuellement impactée- statu quo.

Pour les autres communes, le nombre de population impactée n'évolue pas (commune de Mondonville), ou très faiblement en positif (Aussonne), ou très faiblement en négatif (DAUX).

La figure précédente (chapitre 3.2.3) laisse supposer que l'impact sonore des départs vers le sud (en bleu sur la carte) est bien plus important que celui du flux vers le nord (en vert), pour le cœur du village de DAUX. Pour autant cela n'apparaît pas en NA65 « Ensemble des départs », ce qui n'est pas le cas pour MERVILLE pour l'Est (+908).

Je constate que la commune de Larra n'est pas représentée dans les tableaux précédents, ce qui sous-entend qu'elle n'est pas impactée par l'indicateur NA65 - 25 évènements, ni en statu quo, ni en mode projet, en cours d'expérimentation depuis le 23 mai 2019.

## Réalité après 2 ans de mesure:

558 vols départ nord mesurés à LAmax > 65db en février 2020! (moyenne 67,27db, maximum à 85,96db!)

Les sonomètres étant installés en cœur de village (école), on peut estimer que la population impactée NA65 est au moins de 1500 personnes.

Les données réelles contredisent l'évaluation théorique, l'impact sur Daux est très fortement négatif et le bénéfice de la nouvelle procédure en population impactée remis en cause.

Ces données sont totalement corroborées de janvier à Aout 2021 avec le nouveau dispositif BruitParif mis à la disposition du public et qui montre un nombre conséquent d'évènements significatifs NA62, NA65 et NA70 et ce, malgré le trafic aérien très réduit. Ces éléments sont maintenant disponibles à l'ensemble de la population.

# Comparaison conclusions enquête publique et réalité:

Réalité après 4 ans de mesure:

Février 2020: 2533 vols dont 556 vols Lamax >65db - sentinelle

Avril 2021: 1216 vols dont 130 vols Lamax >65db (pandemie) - Bruitparif

Avril 2023: 3029 vols dont 673 vols Lamax >65db - Bruitparif

Les sonomètres étant installés en cœur de village (école), on peut estimer que la population impactée **NA65 est au moins de 1500 personnes (25 estimés dans l'enquête publique)**.

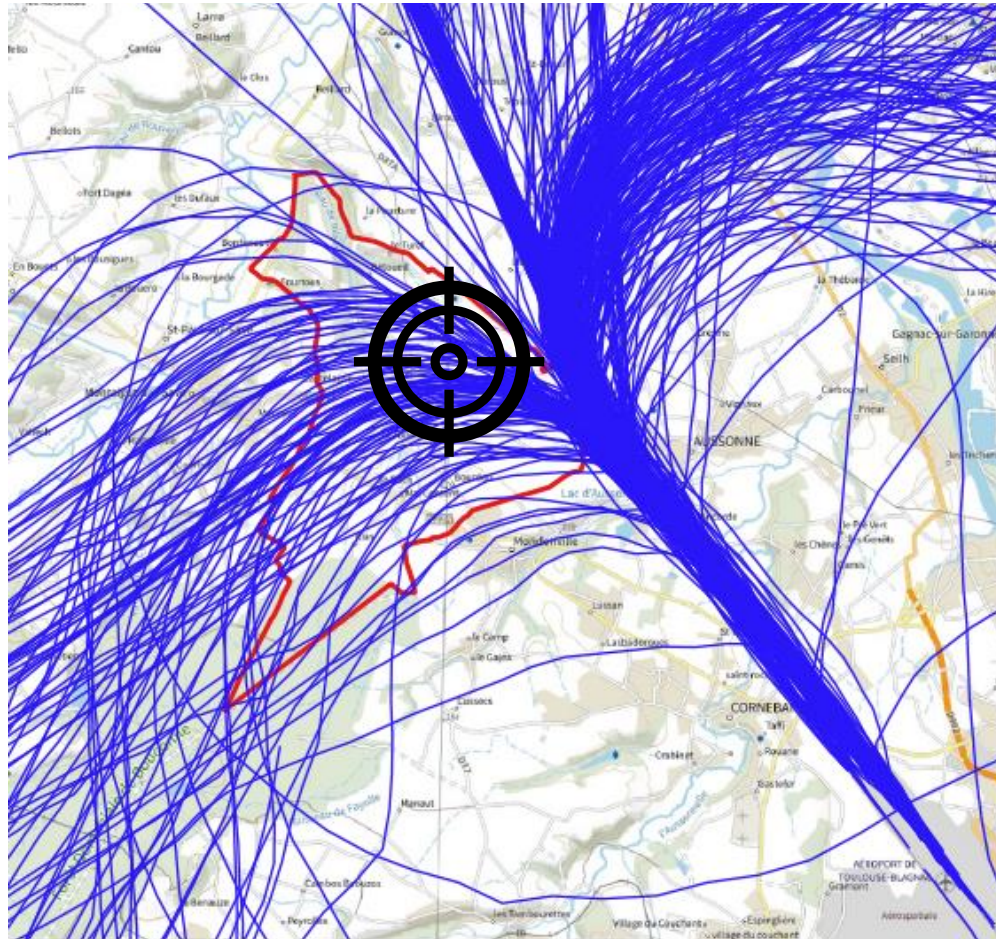
Les données réelles contredisent l'évaluation théorique, l'impact sur Daux est très fortement négatif et le bénéfice de la nouvelle procédure en population impactée remis en cause.

Ces données sont totalement corroborées de janvier 2021 à Aout Septembre 2023 avec le nouveau dispositif BruitParif mis à la disposition du public et qui montre un nombre conséquent d'évènements significatifs NA62, NA65 et NA70 et ce, malgré le trafic aérien très réduit. Ces éléments sont maintenant disponibles à l'ensemble de la population.



# Report des trajectoires décollages sur Daux

Nuisances doublées: Daux était précédemment impacté par les virages ouest, le centre ville cumule maintenant virage ouest et décollage Nord. Entre 2019 et 2021, les trajectoires décollages Nord se sont déplacées de 700m vers Daux (en rose), les décollages impactent désormais fortement le centre ville (cible noire).



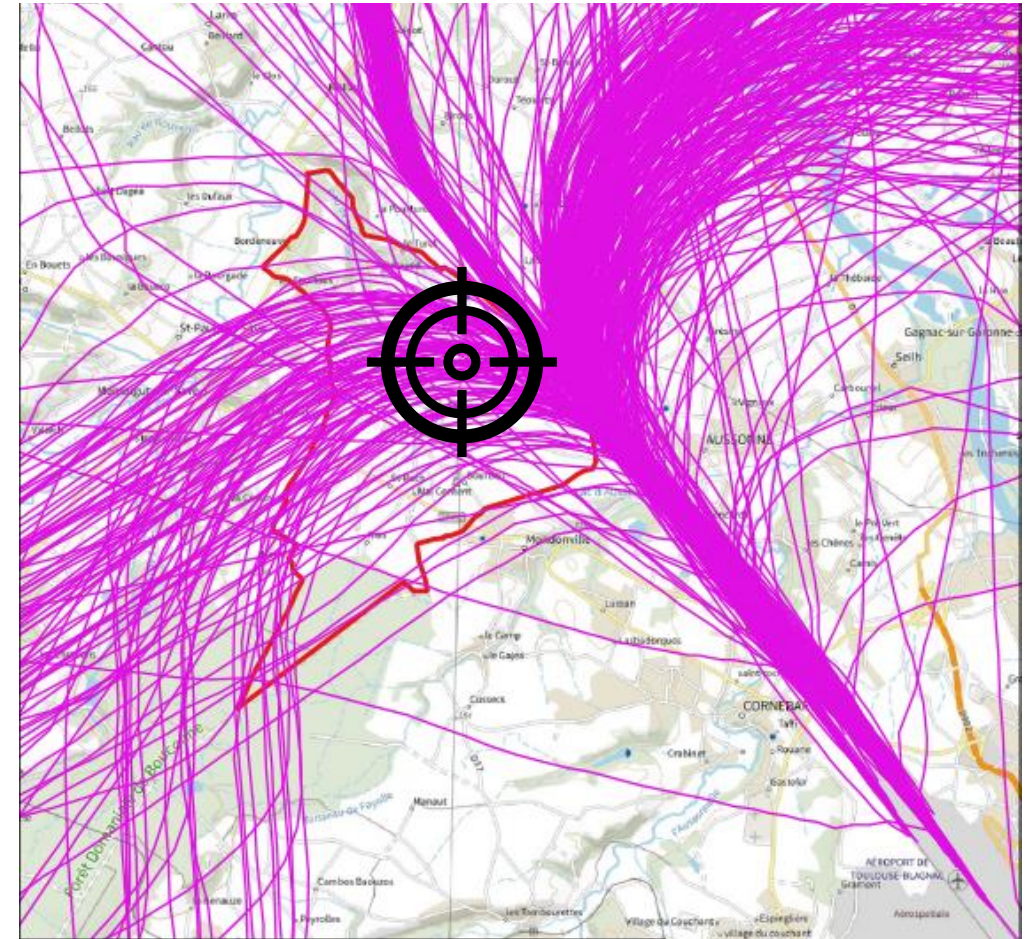
Départs pistes 32

— Limites\_admin\_Daux

Départs du 1er au 22 février 2019

échelle : 1:100 000

DSAC Sud/Développement Durable - 7 mars 2022



Départs pistes 32

— Limites\_admin\_Daux

Départs du 1er au 22 décembre 2021

échelle : 1:100 000

DSAC Sud/Développement Durable - 7 mars 2022

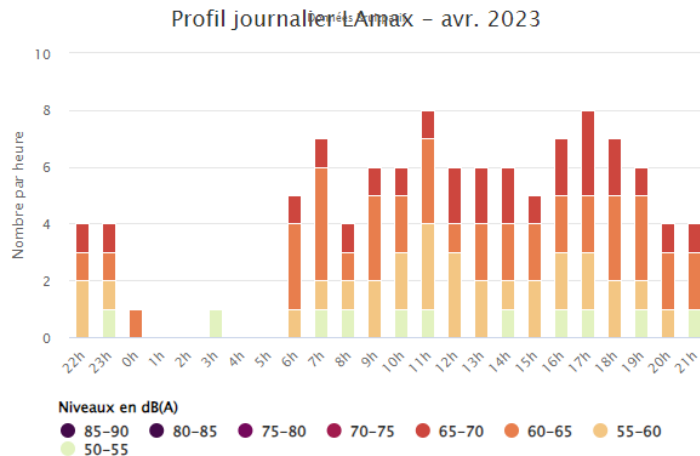
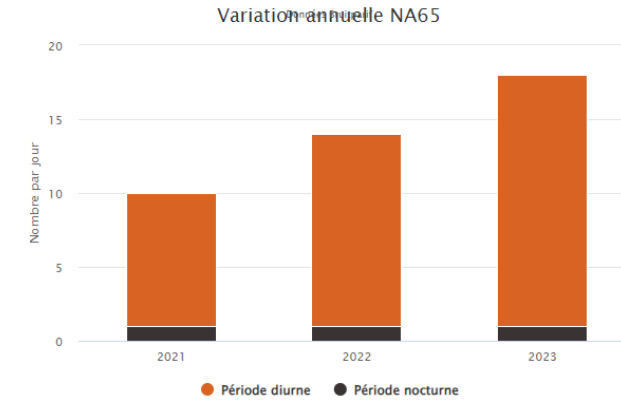
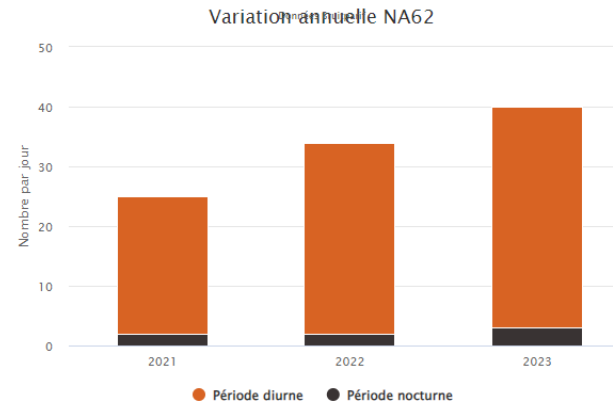
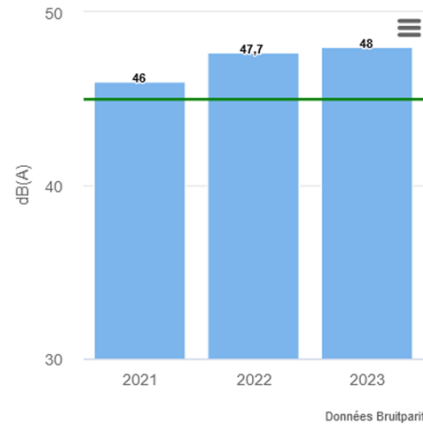
# Augmentation par 3 du Trafic et des nuisances sur Daux

L'idéal : avant fisto lacou, on mesurait 50 vols quotidien **dont 0 vols au-delà de 62db** (NA62)

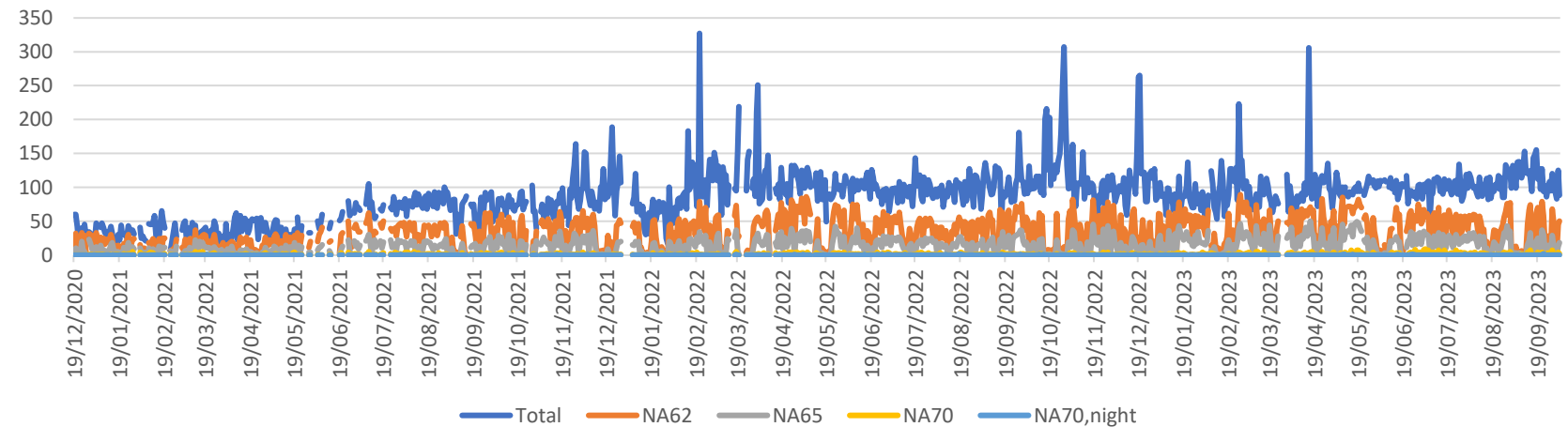
Le dossier d'enquête publique mettait 25 habitants au niveau NA65

Depuis 2019, on est passé de 50 vols quotidiens en moyenne à plus de 150 avec des pointes au-delà de 300 vols quotidiens!

Les nuisances sonores ont été multiplié par 3 sur la même période



## Bruit Parif 2021-2023 - Indicateurs eventuels



# Conclusion

- Un bruit LAmax constaté régulièrement (40 à 45% des vols) supérieur à 65 dB aux écoles de DAUX est confirmé; ce sont 300 élèves qui sont concernés, toute la population du cœur de village, ainsi que les communes de Daux et Grenade, soit une population estimée à 1500 habitants,
- Les mesures DGAC effectuées dans le cadre de la levée des réserves confirment elles aussi ce niveau élevé,
- Un Lden > 45db (à 48db) (dépassant les recommandations OMS pour protéger la santé des populations)
- L'analyse selon laquelle Daux était n'était que très légèrement impacté sans événement à 65db est infirmée par les mesures effectuées depuis décembre 2019. Les données théoriques de l'enquête publique sont indiscutablement remises en cause, le commissaire enquêteur admettant lui-même dans son analyse les limites de ses conclusions basées sur des données théoriques imprécises,
- Une véritable étude de l'impact environnemental reste indispensable.
- D'autres trajectoires d'avions sont possibles au bénéfice du plus grand nombre et notamment des habitants de Daux, Larra Grenade et Merville. Nous demandons donc que les recommandations ACNUSSA et du commissaire enquêteur soient instruites; l'ACNUSSA a confirmé ses demandes suite au courrier d'août 2023 de la mairie de DAUX
- Nous demandons que chaque modification apportée aux trajectoires aériennes fasse l'objet d'une mesure d'impact basée sur des données réelles antérieures et postérieures à l'expérimentation (action PPBE)
- Nous demandons que l'impact des virages Ouest et Sud Ouest soit limité (action PPBE NA DP1 et trajectoires Ouest évitant le cœur de ville (idem trajectoires Est ), VPE
- Nous demandons le respect strict de la trajectoire Fisto-Lacou au droit de DAUX
- Nous demandons que les cartes NA 62, LDEN et zones PGS soient actualisées pour que les nouvelles populations impactées puissent bénéficier d'aides à l'insonorisation de leur logement en visant la stabilité du PEB dans le temps permettant le développement de nos communes respectueuses des zonages antérieurs
- Nous sommes favorables à un arrêt des vols commerciaux de nuit.
- Nous demandons un siège spécifique à DAUX à la CCE
- L'aéroport et son territoire sont étroitement liés; n'abimons pas ce lien.