

# ANALYSE des MESURES de BRUIT aux ECOLES de DAUX

Mairie de DAUX

Tenuis en réunion le 25 - Janvier 2020 -

# Historique

- La mairie de DAUX demande des mesures réelles pour évaluer l'état initial de l'environnement avant l'expérimentation et pendant l'expérimentation
- La demande a été exprimée en juillet 2019 auprès de l'aéroport, validée en août par ce dernier
- La campagne de mesures a eu lieu entre le 4 décembre 2019 et le 4 février 2020
- Les sonomètres Sentinelles sont installés dans le jardin scolaire des écoles de DAUX, face à la plaine du Lauray
- La mairie de DAUX a demandé la poursuite des mesures pour accompagner l'expérimentation

## Les mesures

- L'aéroport (Mmes Collin et Julia) ont transmis à la mairie de DAUX une synthèse ainsi que les données brutes ce que la mairie avait demandée pour faire une analyse plus fine
- La mairie souhaitait vérifier si les mesures ponctuelles effectuées avec un sonomètre du commerce étaient valides et mesurer par ailleurs l'impact sur une période longue alternant les périodes de départ et d'arrivée

# Les premières conclusions

- La médiane des vols s'élève pour les jours ouvrables sur 6 semaines entre 55 et 109 vols; à noter l'impacts des mouvements sociaux (ou les pertes de données?) de décembre sur le trafic aérien.
- Entre **55 % et 63%** des vols dépassent les 60 dB max
- Entre **10 à 40%** des vols dépassent les 65 dB max
- Entre **40 et 80%** des vols dépassent en médiane les 60 dB max sur le créneau ALAE-école
- Entre **7 et 45%** des vols dépassent en médiane les 65 dB max sur le créneau ALAE-école
- Les jours où le trafic est en départ Nord ce sont jusqu'à **100%** des vols qui dépassent les 60 dB max en période ALAE école et jusqu'à **80%** qui dépassent les 65 dB max, toujours pour le même créneau horaire
- Les jours où le trafic est en atterrissage Nord l'impact est moindre (30 à 40% dépassant 60 dB, 10 à 15% dépassant 65 dB max)
- Comment se fait il qu'un vol Antonov Toulouse Toulouse Miami soit autorisé à plus de 80 dB max?

# Les limites de l'analyse

- L'absence de mesure antérieure à l'expérimentation ne permet pas d'évaluer complètement l'impact Fisto-Lacou
- Néanmoins au vu des bruits mesurés sur les quelques trajectoires conventionnelles identifiées celui-ci est estimé à 5 à 10 dB pour le déplacement de plus d'un km des trajectoires. Quel est le pourcentage de trajectoires conventionnelles résiduelles?
- Les départs Ouest ont un impact sensible (Espagne, Portugal, Maroc, Algérie,...) ; cependant sur une journée départ Nord, le 10 janvier (113 vols, dont 52 dépassant 65 dB max en période scolaire), sur ces 52 vols bruyants les 2/3 semblent correspondre aux nouvelles trajectoires
- Les nouvelles trajectoires ont donc sensiblement dégradé le niveau des nuisances aériennes au niveau des écoles de DAUX; le niveau max dépasse 60 dB aux écoles jusqu'à 9 fois à l'heure (10 janvier entre 9h et 10h dont 7 dépassent 65dB)

# Conclusion

- La mesure d'impact sur les nuisances sonores et sur le PEB passent par des mesures réelles de bruit; nous remercions l'aéroport pour cet éclairage précis; l'installation de dispositifs permanents tel que demandé par le commissaire enquêteur est une impérative nécessité urgente
- Le bruit max constaté à plus de 65 dB régulièrement aux écoles de DAUX est confirmé; il concerne 300 élèves.
- Nous demandons à nouveau que soit établi un état initial de l'environnement avant le 23 mai 2019
- Nous demandons à nouveau dans cette attente l'arrêt immédiat de l'expérimentation telle que conduite aujourd'hui
- Dans le cas contraire nous demandons que l'impact de chaque phase soit évalué d'un point de vue nuisances sonores
- L'aéroport et son territoire sont étroitement liés; n'abimons pas ce lien.