



Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES
Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE



De la Nature et des Hommes

www.sepanso40.fr

RAPPORT

concernant

l'analyse de l'arrêté préfectoral n° 2017/33

portant décision de révision du Plan d'Exposition au Bruit de la base aérienne BA118

rédigé

par

René Clavé

lieutenant-colonel en retraite

officier des transmission de l'Armée de terre

(adjoint militaire d'avril 1972 à fin juillet 1975 au laboratoire « Antennes et Propagations Hertzienne » du Centre National d'Etudes des Télécommunications à La TURBIE- 06).

-

vice – président d'honneur de la Fédération SEPANSO Landes

(20 ans de vice présidence)

membre de la commission consultative de environnement concernant la BA 118

SOMMAIRE

Préliminaires : L'épreuve de vérité. Les ambitions des intervenants. Mises en garde

Les atteintes à la qualité du cadre de vie de Mont-de-Marsan agglomération

L'analyse du projet concernant la forme: l'absence de la révision, une duperie

L'analyse du projet concernant le fond : les atteintes à la COP 21 de PARIS

Conclusions générales

Préliminaires :

L'épreuve de vérité

N'existe-t-il pas une entente entre le ministre de la Défense Monsieur Hervé MORIN et Madame la Présidente du Marsan Agglomération afin de satisfaire la proposition probable et pressante du Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air ? Cette proposition porte sur la substitution de la Force Stratégique (12 aéronefs soit: 8 Mirage IV et 4 ravitailleurs au meilleur moment de la dissuasion) par 3 escadrons de chasse (de 20 aéronefs chacun, actuellement 45 Rafale sur 60 prévus) sur la Base Aérienne 118.

Proposition séduisante ?

Ce se décide malgré la mise en garde de l'emprise du PEB en vigueur sur cette ville de Mont-de-Marsan.

Dès lors, faut-il ignorer que ce PEB en vigueur sera soumis à un accroissement de puissance de bruit correspondant à 3 doubléments de puissance de valeur de 3 dBA, chacun dû à l'arrivée des aéronefs biréacteurs à **postcombustion** : le Rafale ?

Comment ne pas s'étonner de l'arrivée des 3 escadrons de chasse en pays sans concertation et agissant en pays conquis afin de faire accepter **l'usage de la postcombustion** dans la mémoire de la population, sans oublier celle les innocents sans défense, d'imposer les habitudes de navigation acquise au-dessus de l'aérodrome de Mont-de-Marsan inclus dans la ville, de l'agglomération et hors agglomération ?

Cette postcombustion induit un surcroît de la pollution de l'air au sujet duquel les autorités concernées par ce projet de PEB refusent de débattre ! Cette pollution de l'air supplémentaire entre dans le cycle de la pollution de l'eau et des nappes aquifères profondes dont la nappe aquitainienne, nappe réservée à l'alimentation d'eau potable captée par 10 forages montois. Permettez-nous de rappeler « la bataille de l'eau » du 4 août 1995 en commission technique sur l'eau à la préfecture des Landes. La population est-elle consciente de cette complexité très durable qui les attend ? Doit-elle se contenter subir ?

Les ambitions des intervenants

L'arrêté Préfectoral (PJ N°1) évoque : « *considérant les observations formulées par les associations ' SEPANSO et LANDES NATURE (exactement les AMIS DE LA TERRE) sur l'exposition prolongée de la population sur les nuisances sonores* ».

En effet, en l'absence de la révision effective du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur (PJ N°2), la SEPANSO prend en considération le PEB pondéré le plus protecteur de l'Homme et de son environnement avec pour limites extérieures des zone B et C dont les valeurs respectives correspondent à 62 et 55 Lden, les valeurs pour les zones A et D étant fixées à 70 et 50 Lden (PJ N°3).

Le PEB pondéré le plus préjudiciable à la protection de la santé des êtres humains se caractérise par les valeurs des limites extérieures des zones B et C qui s'élèvent respectivement 68 et 64 Lden, ce PEB pondéré préjudiciable n'est autre que le projet de PEB (PJ N°4) soumis à l'enquête publique.

.../...

Ce PEB pondéré provient du logiciel européen au programme passe-partout dans

lequel l'Armée de l'Air a introduit son programme de vol pour ses escadrons de chasse ; le résultat final obtenu est le diagramme de bruit pondéré déformé dû aux atterrissages à courte distance et étendu comme l'indique la valeur extérieure de la zone D.

En réalité ce diagramme est désaxé afin de pratiquer les atterrissages à courte distance.

Ce diagramme pondéré ainsi obtenu dévoile les perspectives de nuisances sonores plus étendues que ne pouvait penser la population, nuisances sonores inexistantes avant 2010, aujourd'hui produites sur les zones périphériques à cet aéroport inclus dans la ville sur un rayon de 20 à 30 kilomètres voir plus.

Cette dernière zone D est rejetée par l'Etat, les collectivités locales et l'Armée de l'Air, mais maintenue par les associations. A chacun ses responsabilités !

Ce rejet appelle les autres observations suivantes:

1 → Le Préfet et les collectivités locales ont pour souci de préserver la vie économique en validant des documents administratifs qui réduisent au maximum les surfaces des zones impactées par le bruit, soit un découpage en trois zones A, B et C avec pour limites extérieures respectivement 70, 68 et 64 Lden. Ainsi est défini le projet du PEB (PJ N°4) soumis à l'enquête publique (rappel).

Cette nouvelle définition du projet du PEB s'appuie sur le PEB en vigueur en prétextant sa révision aux étendues sensiblement équivalentes.

Par ce fait elle élimine le reste du diagramme du PEB pondéré, dont la zone D pour mieux justifier cette révision ; ainsi ce projet ressemble au PEB en vigueur.

La comparaison des surfaces soumises aux nuisances sonores entre les deux plans ainsi présentée est-elle crédible et fiable alors que les Rafales sont plus bruyants ?

2 → L'Armée de l'Air recherche à préserver les conduites opérationnelles (PJ N°5) acquises et obtenues par les trois escadrons de chasse en arrivant **en pays conquis et en agissant en pays conquis** sur cet aéroport **inclus** dans la ville de Mont de Marsan. Ce PEB pondéré, conçu sur le fondement de l'évolution de ces escadrons de chasse, équipés en Rafale, représente en fait ce plan de vol des Rafale.

Ce plan de vol s'applique manifestement dans son intégralité ; or le respect de la zone D, caractérisée par la limite extérieure de 50 Lden, perturberait probablement l'évolution des vols acquise par habitude, d'où son rejet !!

3 → Les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (désignées 5, présentes 2 – y compris pour le vote -) prennent en considération le PEB pondéré dans son intégralité compte tenu de l'accroissement important de la puissance de bruit depuis l'arrivée des Rafale à défaut de la révision du PEB en vigueur (rappel).

La SEPANSO estime que le bruit pondéré pourrait être abaissé compte tenu de l'usage de la postcombustion à 100% , de l'atterrissage à courte distance estimé à 98% et en limitant ou annulant ces conduites opérationnelles tel l'atterrissage au break non obtenu à ce jour.

.../...

Action de la SEPANSO

Face à cette situation complexe, **sans oublier les innocents sans défense**, et, dans un souci d'impartialité, il est nécessaire de faire appel à sa mémoire et de mobiliser ses connaissances, ses expériences et pratiques professionnelles, afin de :

- ▶ dénoncer la fausse révision du PEB en vigueur, de dévoiler la duperie émise initialement par la Direction Générale de l'Aviation Civile (?) et adoptée par l'arrêté préfectoral (!),
- ▶ faire valoir l'importance de la puissance de bruit émise lors de l'usage de la postcombustion face à la mise en valeur minorante du bruit pondéré utilisé dans le projet du PEB pondéré.

Mise en garde

Cadre général

Le PEB 2001 repose sur la puissance de bruit émise (indice psophique) et mesurable sur le terrain (cf les contrôles effectués par la Fédération SEPANSO Landes, dotée d'appareils de mesure agréés), référence pour apprécier le bruit ressenti (analogie avec la température mesurée et la température ressentie)

Le projet de PEB proposé à l'enquête publique est établi à partir du PEB dit pondéré tiré du logiciel légal qui prend en considération initialement la puissance de bruit émise par le Rafale (Lmax, mesure quantifiable selon l'indice Lden), mais, *in fine* cette dite puissance est jetée aux oubliettes, afin de ne retenir que le niveau moyen sonore du passage des avions pendant les trois périodes déterminées au cours des 24 heures, et ceci durant une année.

On constate ainsi l'apparition d'un sérieux abattement de puissance de bruit, d'autant plus que cette moyenne est obtenue au moyen d'un logiciel et non par des mesures réelles ; la marge d'erreur de mesure entre les deux spécificités d'indice est négligeable compte tenu de l'importance de l'abattement de puissance de bruit (de l'ordre de 30 dBA équivaut à 10 doublements de puissance) induit par le PEB pondéré.

Dès lors l'exploitation territoriale des zones impactées par ces deux spécificités de bruits ne sont absolument pas les mêmes ; dans le premier cas les zones impactées s'imposent sans aucune contestation possible ; dans le deuxième cas, ces zones impactées sont soumises à la décision discrétionnaire de l'autorité compétente (le Préfet), pour ce projet de PEB ces zones sont réduites au maximum afin de ne pas porter atteinte à la vie économique, aux documents d'urbanisme en vigueur (rappel), et ceci au détriment de la santé des Hommes et de leur environnement.

Cadre particulier

La puissance du bruit pondéré est toujours inférieure à la puissance de bruit mesurée dont le niveau de puissance émise provient pourtant de la même source d'énergie ; il apparaît nécessaire de le rappeler.

De plus, la comparaison de surfaces entre deux diagrammes de bruit d'unité différente (tels dBA et Lden) passe impérativement par la mise au même niveau d'énergie émise que celui de l'autre des deux plans établis, dès lors les deux diagrammes obtenus soumis à la même source d'énergie sont comparables ; cela semble évident mais il apparaît également nécessaire de le rappeler.

Lorsqu'un acte opérationnel remplit la condition nécessaire et la condition suffisante, il

s'impose dans son application.

Selon le classement de l'intensité de bruit concernant le PEB pondéré, la zone A n'est pas classée en zone de fort bruit compte tenu que cette zone contient le cœur de l'intensité maximale de bruit ; la zone B est classée en zone de bruit fort.

On doit pouvoir déduire que la zone A se classe en zone de bruit très fort ; telle est notre appréciation de ce dossier, aussi souhaitons-nous lever cette ambiguïté avant de poursuivre notre analyse .

Les atteintes à la qualité du cadre de vie de Mont-de-Marsan agglomération

La SEPANSO n'a jamais émis de contestation à propos du bruit généré par les aéronefs militaires de la Base Aérienne 118 de Mont-de-Marsan lors et hors des commissions consultatives environnementales concernant cette base.

En 2010, à l'arrivée des Rafale sur la BA118, la SEPANSO est contrainte de solliciter le Tribunal administratif de Pau pour que le préfet fasse procéder à **la révision du Plan d'Exposition au Bruit de 2001 en vigueur** compte tenu de l'accroissement important de la puissance du bruit ressenti émis par ces Rafales (rappel).

Le préfet répond 7 ans plus tard par l'arrêté préfectoral n° 2017/33 portant décision de révision du Plan d'Exposition au Bruit de la base aérienne BA118. Or cet arrêté présente manifestement des erreurs d'appréciations entre **le premier considérant** donnant l'ordre de réviser le PEB en vigueur, et, **le dernier considérant** qui s'appuie sur le PEB en vigueur et non sur le PEB révisé conformément à l'ordre donné, donc l'ordre est non exécuté. **L'ordre n'étant pas exécuté, dès lors les nuisances sonores portant atteinte à la qualité du cadre de vie de l'agglomération de Mont-de-Marsan ne sont territorialement pas traitées . Cette pollution sonore est manifestement jumelée avec la pollution de l'air due à la combustion du kérosène liée à la puissance émise, cette pollution est considérée hors sujet malgré les interventions de la SEPANSO lors des séances en commissions (rappel).**

L'analyse du projet concernant la forme : cette révision est un trompe l'œil

Première erreur d'appréciation :

La donnée : le schéma du diagramme de puissance de bruit mesurée du PEB en vigueur doit être actualisé par rapport à la nouvelle source d'énergie émise par le Rafale.

Le résultat demandé : la révision du PEB en vigueur

Conduite à tenir: appliquer la définition de la révision d'un diagramme de puissance Au préalable, il est nécessaire de rappeler la définition de la révision : Réviser un diagramme de puissance de bruit est une *action d'examiner de nouveau* ce diagramme afin de le mettre à jour en prenant en considération la nouvelle source d'énergie émettrice de puissance, et de *modifier* le diagramme en vigueur en conséquence par déplacement des lignes isophoniques en fonction de l'accroissement (ou de la décroissance) de la nouvelle puissance de bruit.

Analyse du problème posé La première erreur d'appréciation est due au délaissement de la révision effective du PEB 2001 en vigueur par rapport à la nouvelle puissance de bruit émise par le Rafale utilisant à 100 % la postcombustion au décollage. Par ce fait, l'Etat renonce à connaître les nouveaux empiétements d'impact au bruit des zones A, B et C de ce dit PEB en vigueur révisé, et par la même à connaître la nouvelle valeur d'appréciation de la puissance de bruit ressenti aussi proche que possible de la réalité (analogie avec la température mesurée, et la température ressentie) ! Or ce nouveau diagramme de puissance de bruit mesuré doit être connu de chaque citoyen de l'agglomération montoise afin qu'il prenne les dispositions nécessaires pour protéger les siens contre la nouvelle pollution sonore.

Acte de diversion ? Compte tenu qu'il est impossible de connaître le diagramme de puissance de bruit du Rafale sans et avec la postcombustion pour le motif : *Secret défense* alors qu'il est vendu à l'étranger (!), ou qu'il existe différentes méthodes pour connaître ce diagramme. Voici une méthode tirée d'une des pratiques du laboratoire d'études et de recherches « Antennes et Propagations Hertziennes » du Centre National d'Etudes des Télécommunications à La TURBIE (06) .

Etat du diagramme : Le PEB en vigueur représente le diagramme de la puissance de bruit mesurée émise par l'aéronef mono-réacteur (double vérification : calcul et mesure sur le terrain en prenant en considération la puissance de bruit mesurée émise par le Rafale, aéronef biréacteur à postcombustion) ; les 3 lignes isophoniques initiales choisies 96,89 et 84 dBA sont extraites de ce diagramme, et, elles limitent extérieurement le territoire en trois zones en fonction de l'affaiblissement de la puissance de bruit de très fort, fort à fort moyen, en partant du noyau de puissance de bruit vers l'extérieur .

L'acte de la révision du PEB en vigueur : Cette révision consiste à réajuster par déplacement les lignes isophoniques initiales 96,89 et 84 dBA en de nouvelles lignes de même valeur de puissance déportées en fonction de l'**accroissement** de puissance de bruit émise par le Rafale. L'accroissement de puissance de bruit correspond à l'écart entre la puissance de bruit du mono-réacteur et celle du biréacteur à postcombustion.

Pour connaître effectivement cet accroissement, l'opération consiste à tracer la médiatrice horizontale à la piste de l'aérodrome, et à effectuer des mesures de bruit à proximité immédiate de l'intersection de la médiatrice (zone dans laquelle les écarts de puissance sont les plus étroits) avec la ligne isophonique 96 dBA traversant l'hippodrome de Mont de Marsan ; la moyenne de ces mesures s'élève à $L_{max} = 105 \text{ Lden} = 105 \text{ dBA}$ de puissance de bruit mesurée (PJN°6), ainsi l'accroissement de la puissance de bruit est de 9 dBA . Dès lors, la nouvelle limite extérieure de la zone A du PEB en vigueur est déportée de 9 dBA vers l'extérieur à partir de la ligne isophonique initiale 96 dBA , soit en pratique les 9 /12 ou les 3/4 de l'écart séparant l'espace territorial compris entre les deux lignes isophoniques initiales 96 dBA et 84 dBA (les flèches noires indiquent le déport de la ligne isophonique initiale 96

dBA (PJN°7). Chacun des points des ligne isophoniques du PEB en vigueur étant ainsi déporté, dès lors le PEB en vigueur est révisé, il brille par son absence dans le dossier .

Deuxième erreur d'appréciation :

Les données : le dossier met en présence deux diagrammes de puissance de bruit, l'un s'obtient par des mesures, l'autre provient du logiciel imposé.

Le résultat demandé : la comparaison des surfaces impactées par les nuisances sonores entre les deux plans.

Conduite à tenir : amener le diagrammes de puissance de bruit mesurée au même niveau de la source d'énergie émettrice que celle du logiciel établissant le diagrammes de puissance de bruit pondéré (la révision du PEB en vigueur).

Analyse du problème posé : Cette deuxième erreur d'appréciation est due à la comparaison des surfaces impactées par les nuisances sonores et délimitées par les lignes isophoniques du diagramme de puissance de bruit du PEB en vigueur, diagramme obtenu par les mesures, d'une part et d'autre part, du diagramme de puissance de bruit du projet PEB, diagramme obtenu par le logiciel établissant le PEB pondéré. Cette comparaison de surfaces en l'état présentée dans ce dossier n'est pas possible compte tenu que ces deux plans ne sont pas au même niveau d'énergie de bruit émise par deux aéronefs de types différents. De plus l'aéronef du PEB en vigueur pratique le décollage et l'atterrissage à longues et moyennes distances , et celui du projet PEB tiré du PEB pondéré réduit provient de la source d'énergie émise par le Rafale (aéronef biréacteur à postcombustion) utilisant la postcombustion à 100% au décollage (constat lors des moments d'appréciations), et, pratiquant l'atterrissage à courte distance dans 98% des cas probablement.

Actes litigieux : Au préalable, lors de la commission consultative de l'environnement du 18/11/2017, la DGAC *«précise, à l'appui d'une carte, que le projet de PEB dans ses limites à A 70 Lden – B 68 Lden – C 64 Lden s'étend tout de même 300 à 400 mètres au-delà du PEB en vigueur (ce qui représente plusieurs hectares à l'échelle du projet)»*, compte rendu préfectoral du 02/12/ 2016. Cette précision est évoquée suite au signalement de la SEPANSO concernant le déséquilibre du niveau d'énergie entre les deux plans. Cette précision interpelle ! Elle correspond au souhait du Corps préfectoral compte tenu qu'il *« indique que ces limites extérieures des zones A, B et C respectivement 70, 68 et 64 Lden sont parfaitement réglementaires en termes de protection des habitants et de l'environnement.»* avant que les trois collèges procèdent au vote. Le vote des associations porte sur le respect intégral du PEB pondéré (limites extérieures : A/70, B/62, C/55 et D/50) ne supprimant pas la zone D, tel n'est pas le cas dans le compte rendu, la zone D est supprimée .

L'acte de comparaison : Le paragraphe concernant *les valeurs des surfaces des zones de bruit du projet de PEB en comparaison avec celles du PEB en vigueur* est ainsi formulé en page 19 du rapport de « présentation du projet de plan d'exposition au bruit » :

Le dit tableau est précédé de l'indication suivante :

« Le tableau ci-dessous illustre de façon globale l'impact du projet de PEB en terme de surfaces des zones de bruit en comparaison avec celle du PEB en vigueur »

	Zone de bruit A	Zone de bruit A+B	Zone de bruit A+B+C
PEB en vigueur	730 Ha	1273 Ha	2149 Ha
Projet de PEB	970 Ha	1381 Ha	3306 Ha

Sans autres commentaires.

C'est clair, le PEB en vigueur n'est pas révisé car la conduite à tenir n'est pas respectée. De plus les mises en garde particulières ne sont pas prises en considération, dès lors le dit tableau est inexploitable

Justification des faits : Soit la présence de deux états:

Le PEB en vigueur représenté par le diagramme de puissance de bruit mesuré, référent du bruit ressenti correspond à un niveau d'énergie émis par l'aéronef (la désignation du type est inconnue dans le dossier). Ce qui est sûr, en 2001 le Rafale n'est pas installé sur la BA 118.

Par contre, le Rafale est le référent du projet de PEB tiré du PEB pondéré réduit ; or son niveau d'énergie émise n'est pas connu compte tenu que son diagramme de puissance de bruit mesuré n'est pas connu .

Pour comparer les surfaces impactées par les nuisances sonores des deux plans, il suffit d'effectuer des mesures de puissance de bruit mesurée exprimé en dBA lors du décollage du Rafale en postcombustion sur un des points de la ligne isophonique délimitant la zone A du PEB en vigueur 96 dBA au plus près de la médiatrice horizontale de la piste (écarts les plus faibles - rappel-). La différence de puissance de bruit relevé donne l'accroissement de bruit apporté par le Rafale. L'application de cet accroissement à chaque point des lignes isophonique 96, 89, et 84 dBA n'est autre que la révision du PEB en vigueur. Dès lors, la comparaison des surfaces impactées par les nuisances sonores délimitées par les lignes isophoniques du diagramme de puissance de bruit mesurée émise par le Rafale et diagramme de la puissance du bruit pondéré tiré du logiciel du projet de PEB reposant sur l'énergie émise par le Rafale est alors réalisable .

Compte tenu de l'accroissement de 9 dBA déjà relevé, le constat est sans appel, la surface de la zone de bruit A du PEB en vigueur révisé est très supérieure à la surface A du projet de PEB tiré du PEB pondéré comme l'indiquent les flèches de la PJ N°7 ; ce résultat est contraire à celui du tableau ci-dessus. Ce constat était prévu d'avance au regard des mises en garde particulières non respectées.

Ce constat de supériorité de la zone de bruit A du PEB en vigueur révisé sur celle du projet de PEB tiré du PEB pondéré réduit, est une situation de normalité. En effet, le projet du PEB exprimé en Lden subit un important abattement de puissance de bruit d'un différentiel de l'ordre de 32 entre L max : 105 = 105 dBA et la valeur de la mesure du logiciel 73 Lden à l'hippodrome de Mont de Marsan. Le tableau de mesures (PJ N°6) apporte la preuve de ce constat, et, permet la généralisation de ce constat. Dès lors, en imposant le projet de PEB, l'appréciation de la puissance de bruit ressenti se pose sérieusement à la population montoise .

L'analyse de la première erreur d'appréciation apporte la preuve que la révision effective du PEB est nécessaire, sinon il n'y a pas de comparaison possible ; l'analyse de la deuxième erreur démontre que cette révision est suffisante pour comparer les deux états de surfaces impactées par le bruit mesuré et le bruit pondéré tiré du logiciel au même niveau d'énergie sonore émise par le Rafale. La présence de la condition nécessaire et de la condition suffisante concernant la révision du PEB en vigueur impose manifestement cette révision effective du dit PEB en vigueur .

Une telle erreur d'appréciation au regard du contexte de l'enjeu, que présente le projet du PEB, et à la lecture des mises en garde particulières, ce projet se classe comme une duperie .

L'analyse du projet concernant le fond : les atteintes à la COP 21

Les données

▪ **la donnée fondamentale:** la pollution sonore et la pollution de l'air sont intimement liées, cette dernière conduit à la pollution de l'eau des nappes profondes .

▪ **Le maître des lieux : le SAGE du bassin de la Midouze avec :**

- 1° ses déficits hydriques de 18 Mm³ (11 Mm³ de déficit généralisé + 7 Mm³ de déficit dû au vide aquifère trentenaire autoroutier, **déficit doublé avec la construction de la LGV**) quantifiables pour satisfaire le débit biologique de crise, actuellement, plus les ruptures de courants de nappe, dont le déficit est non quantifiable et les affaiblissements du pouvoir de dilution des pollutions correspondants à ces déficits ,

- 2° les écoulements des cours d'eau dans la couche géologique de l'aquitaine, telle la Douze sur 13 km en amont de Mont-de-Marsan et de la Midouze sur 9 km en aval, cette nappe aquifère est réservée à l'alimentation d'eau potable .

▪ **Le logiciel établissant le diagramme de la puissance de bruit pondéré :** ce logiciel introduit un abattement de puissance de bruit de l'ordre de 30dBA correspondant à 10 doublements de puissance; en effet, de passer de la puissance de bruit mesurée à 105 dBA lors du décollage du Rafale puis constater un bruit pondéré de 73 Lden soit un abattement de bruit de différentiel qui s'élève à 32. Or, l'acte fondamental de ce logiciel est d'exclure la puissance de bruit mesurée après avoir obtenu la puissance de bruit pondéré, et, à chaque accroissement de puissance de bruit correspond un accroissement de la pollution de l'air due à la combustion du kérosène soit un contrôle de l' accroissement de la pollution supprimé (rappel).

▪ **Les conduites opérationnelles des escadrons de chasse (PJ N°5)** sont introduites dans le logiciel pour établir le diagramme de la puissance de bruit pondéré , soit le plan de vol des aéronefs de chasse . Or l'Armée de l'Air rejette la zone D , une pollution de l'air qui est jetée aux oubliettes.

Objectif à atteindre : la réduction de la pollutions de l'air avec pour **référence** la pollution émise par les aéronefs pratiquant antérieurement le décollage sans postcombustion et

l'atterrissage à longue et moyenne distance.

Analyse du problème posé

Le projet du PEB extrait du PEB pondéré-réduit jette la mesure L_{max} aux oubliettes après avoir obtenu le résultat pondéré alors que cette mesure rejetée permet l'appréciation de la puissance de bruit ressentie et simultanément la connaissance de la valeur de l'abattement de puissance de bruit (rappel). **Constat** : le logiciel du bruit pondéré présente un sérieux problème de crédibilité, de fiabilité et de vérité. Simultanément un tel rejet élimine l'importance de la pollution de l'air due à la combustion du kérosène intimement liée à la puissance de bruit provenant de source émettrice d'énergie qu'est le Rafale. Par ce fait de la pollution de l'air, le projet du PEB porte atteinte à la COP 21 de Paris, soit au final au projet du pacte mondial pour l'environnement qui pourra être invoqué devant la juridiction nationale (selon Yann Aguila, avocat et président de la commission Environnement du Club des juristes, La Croix du 26 juin 2017) .

La zone B du projet de PEB, classée zone à fort bruit, se trouve incluse dans la zone A du PEB en vigueur révisé due à l'accroissement de puissance de bruit de 9 dBA (rappel), zone classée en très fort bruit. Dès lors la pollution de l'air se classe très importante en lieu et place d'important.

Les causes des accroissement de la pollutions sonore, de l'air et de l'eau sont dues aux causes suivantes en particulier :

Le projet du PEB couvre l'usage à 100% la postcombustion aux décollages alors que:

► d'une part

- la postcombustion est prévue pour des pistes courtes de l'ordre de 1200 mètres, alors que la piste de Mont-de-Marsan mesure 3600 mètres.
- initialement la postcombustion s'appliquait à 30% des décollages.

► d'autre part, l'exploitation de l'aérodrome de Mont-de-Marsan fait l'objet de quatre usages en postcombustion:

- les essais après la maintenance du Rafale
- la formation des pilotes sur Rafale
- l'entraînement des pilotes sur Rafale
- la permanence opérationnelle

Lors d'une séance, la SEPANSO évoque le risque d'accident dans le cas de l'envol du Rafale. Selon l'Armée de l'Air « *la sûreté du Rafale lui permet de poursuivre son vol avec un seul moteur quand l'autre est endommagé* » ...donc par un volatil par exemple !

Dès lors l'ajustement de ces deux observations permet de réduire considérablement la pollution sonore, la pollution de l'air et de l'eau manifestement intimement liées.

Le projet du PEB couvre l'atterrissage à courte distance, alors que les autres aéronefs pratiquent l'atterrissage direct à moyenne et longue distance. L'atterrissage à courte distance (observation côté Est) s'effectue par:

► un décalage d'axe de 350 mètres par rapport à l'axe de la piste, le pilote voit la piste de son côté droit

- ▶ suivi d'un virage serré sur la droite à mi-piste en survolant l'hippodrome pour se trouver à la direction opposée à la précédente, dès lors le pilote amorce la descente en manœuvrant simultanément le système de freinage et la postcombustion afin de stabiliser le Rafale et amorcer l'atterrissage à courte distance.

Or l'atterrissage direct à moyenne et longue distance permet de réduire considérablement la pollution sonore, ainsi que la pollution de l'air et de l'eau qui sont liées. La SEPANSO souligne que les économies budgétaires ne se trouvent pas nécessairement là où elles ont été soulignées par les élus : nous avons pu prendre connaissances des données concernant les coûts induits par les pollutions environnementales et il est certain que les dépenses médicales augmentation sur l'agglomération du Marsan si l'on ne prend pas les mesures qui s'imposent pour réduire les pollutions induites par la BA 118

Le décalage d'axe de 350 mètres provoque le survol du lotissement du Pasques dont la puissance de bruit Lmax varie entre 105 dBA à plus de 112 dBA dû au passage à très basse altitude, les mesures Lden correspond respectivement 68 à 71. A proximité immédiate sont implantés le quartier de la gendarmerie mobile, le complexe des écoles maternelles et primaires du Carboué pour lesquelles la SEPANSO n'a pas pu effectuer des mesures de bruit. Ce survol n'a pas pu être réglé localement alors qu'il a été signalé à la 7^o observation de la (PJ N°5) .

Le PEB pondéré a été élaboré en considérant l'axe de la piste. Or ce déport d'axe de 350 mètres non pris en compte empiète les limites de la ville, et, induit une très forte pollution sonore et une très importante pollution de l'air sur la population et en particulier des écoles du Peyrouat, pollutions qui n'ont pas lieu d'être et qui peuvent être évitées.

Le projet du PEB supprime la zone D. sous couvert de la révision du PEB en vigueur dépourvu de la zone D. Or cette zone D présente manifestement une double fonction:

- ▶ elle détermine le niveau d'isolation acoustique *a minima* par le projet du PEB, mais le niveau du PEB en vigueur à 80 dBA (50 + l'abattement de 30) serait plus conforme lors des constructions dans cette zone,
- ▶ elle définit le plan de vol que doivent respecter les pilotes afin qu'au sol la puissance de bruit Lmax ne dépasse pas (50 + l'abattement de 30) 80 dBA mesuré. Ce plan de vol supprime le passage au ras des cimes de pin hors de la ligne isophonique 50 Lden, ce passage est très handicapant pour le cœur des êtres humains ressentant « un coup sourd en un point de la poitrine » qui dure d'une à deux minutes pour certains.

Cette suppression est inacceptable compte tenu que le comportement en pays conquis se poursuivra à l'intérieur et à l'extérieur de la limite de 50 Lden comme par le passé depuis l'arrivée des Rafale. De plus , tous les citoyens doivent avoir connaissance de la valeur des pollutions sonores et de l'air auxquelles ils sont soumis (rappel).

Conclusions générales

Le dossier « *présentation du projet de plan d'exposition au bruit* » évoque la comparaison en surface du schéma du diagramme de puissance de bruit mesuré du PEB en vigueur avec celui du diagramme de puissance de bruit pondéré du projet de PEB, chaque diagramme de puissance de bruit correspond à une puissance de bruit provenant de sources émettrices d'énergie différente ; pour le diagramme de puissance de bruit mesuré du PEB en vigueur, il est le résultat de relevés de mesures ; pour le diagramme de puissance de bruit pondéré du projet de PEB, il est le résultat provenant du logiciel ; il s'avère que la comparaison des surfaces s'effectue dans ces conditions alors qu'il faut mettre au même niveau de puissance de bruit émise par la source émettrice d'énergie du PEB en vigueur que celle de la source émettrice du projet de PEB provenant du Rafale en postcombustion ; cette mise à niveau du diagramme de puissance de bruit mesuré du PEB en vigueur s'effectue en procédant à la révision du PEB en vigueur, afin d'obtenir ce PEB en vigueur révisé, tel n'est pas le cas. Compte tenu de l'enjeu que présente le projet de PEB, l'erreur d'appréciation se classe comme une duperie, donc ce projet de PEB est inacceptable

Le projet de PEB est tiré du PEB pondéré provenant du logiciel dans lequel l'Armée de l'Air a introduit les conduites opérationnelles des escadrons de chasse communes à tous les aérodromes. Or, à la puissance de bruit émise par les Rafale en postcombustion correspond l'émission de gaz due à la combustion du kérosène, soit à chaque pollution sonore correspond la pollution de l'air qui vient polluer les eaux, y compris celles des nappes profondes, telle la nappe aquitainienne. L'application du SAGE du bassin de la Midouze sollicite de réduire à 30% l'usage de la postcombustion par rapport à l'ensemble des décollages concernant la formation et l'entraînement des pilotes sur Rafale, et, de supprimer les atterrissages à courtes distance en les remplaçant par des atterrissages à longue et moyenne distance comme il est prévu par le schéma du diagramme de puissance de bruit mesuré du PEB en vigueur, plan de vol suivi par tous les autres aéronefs. Dés lors, le projet de PEB en l'état porte atteinte à la COP 21 de Paris, ce fait est inacceptable. Sa mise en conformité passe par le renouvellement du PEB pondéré existant en considérant les conduites opérationnelles indispensables à l'évolution des escadrons de chasse adaptées à l'aérodrome inclus dans la ville.

Le logiciel établissant le PEB pondéré est-il crédible et fiable pour des aéronefs de combat à postcombustion tel le Rafale compte tenu de l'élimination de la puissance de bruit mesurée L_{max} , (référence du bruit ressenti), et de l'abattement de bruit de 30dBA non négligeable (équivalent à 10 doublements de puissance) ? Ne vaut-il pas mieux de conserver le diagramme de la puissance de bruit mesurable ?

Fait à Canenx-et-Réaut le 17 juillet 2017

René Clavé

Lu ce rapport, la SEPANSO émet un avis défavorable à ce projet de PEB

Fait à Cagnotte le 18 juillet 2017



Georges CINGAL , Président de la Fédération SEPANSO Landes

Pièces jointes :

PJ N°1 - L'arrêté Préfectoral

PJ N°2 - Plan d'Exposition aux Bruits pondéré

PJ N°3 - Plan d'Exposition aux Bruits en vigueur

PJ N°4 - projet de Plan d'Exposition

PJ N°5 - les conduites opérationnelles

PJ N°6 - les mesures de puissance de bruit relevées par la SEPANSO

PJ N°7 - le déport de la ligne isophonique initiale 96dBA est représenté par les 4 flèches matérialisant l'accroissement du bruit mesuré