

## Aéroport de Nantes

# DANGER ET BRUIT RÉALITÉS ET PROPAGANDE

*Le bruit devient insupportable et la sécurité des Nantais l'exige !*

*Voilà les arguments qui sont utilisés abondamment pour justifier le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique (NA) vers Notre-Dame-des-Landes (NDL). Peut-être parce que les arguments économiques vacillent, notamment depuis la parution de l'étude économique indépendante réalisée à la demande du collectif d'élu-e-s, on utilise le registre émotionnel, plus imperméable à la raison. Depuis l'incident du charter égyptien qui, en mars 2004, avait survolé Nantes trop bas, c'est à peu près comme s'il s'était « écrasé » ! Danger et bruit : qu'en est-il exactement de ces deux questions qui méritent effectivement attention mais aussi honnêteté ?*

## Le risque, de quoi parle-t-on ?

### • Nantes-Atlantique est-il intrinsèquement dangereux ?

**NON.** Les aéroports français sont classés en trois catégories par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : C pour les aéroports à risque exigeant une formation adaptée (Calvi), B pour les aéroports à particularités (relief, météo, environnement...) ou risque inhabituel (Clermont-Ferrand, Marseille, Nice, Strasbourg) et A pour les aéroports qui ne demandent pas d'attention particulière. Nantes Atlantique est classé en catégorie A, comme la majorité des aéroports français.

### • Le risque aérien est-il important ?

**NON.** L'Association du transport aérien international (IATA) qui examine environ 90 % du trafic mondial publie annuellement ses analyses des accidents aériens. En 2010, au niveau mondial, 49 accidents se sont produits pour 23 millions d'avions et 30 millions de vols. Ce qui représente un risque de 0,03 passager tué par 100 millions de passagers-kilomètres et fait de l'avion un moyen de transport parmi les moins accidentogènes. Près de la moitié des accidents se déroulent d'ailleurs dans l'enceinte propre à l'aéroport, d'où la nécessité de plans de secours particuliers, ce qui est le cas, entre autres, à Nantes-Atlantique. Certes, un avion peut toujours chuter brutalement, comme ce fut le cas pour le vol Rio-Paris, mais dans ce cas, personne ne peut prévoir où il tombera, quelle que soit la localisation des aéroports...

### • Le survol de Nantes fait-il courir à la population un risque inacceptable ?

**NON.** Il suffit d'interroger les pilotes (voir encadré) et même l'actuel gestionnaire de Nantes-Atlantique qui vient d'autoriser la compagnie *Easyjet* à y entraîner ses pilotes... C'est ainsi que l'on a pu voir dernièrement un avion de cette compagnie facilement recon-

naissable tourner et retourner au dessus de nos têtes. Comment croire que l'on ait pu prendre cette décision en haut lieu s'il y avait un risque quelconque ?

**Nantes-Atlantique vient d'être décoré par les opérateurs comme le meilleur aéroport européen 2011 en terme d'accueil et de gestion de ses passagers...**

**Aucune allusion à un éventuel problème de sécurité !**

**LA SÉCURITÉ DES NANTAIS N'EST JAMAIS MISE EN JEU.**

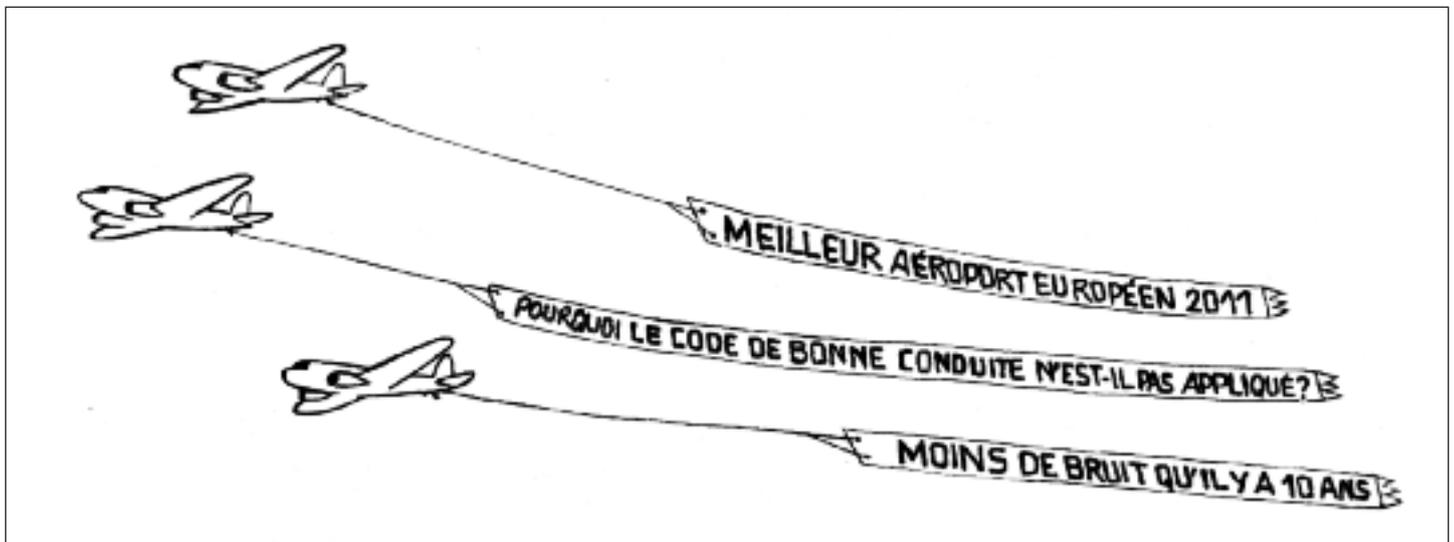


### Prochains rendez-vous :

• **Samedi 24 mars : grande manifestation à Nantes avant les élections présidentielles et législatives.**

• **Du mercredi 4 au dimanche 8 juillet :**

**2<sup>e</sup> forum européen contre les grands travaux inutiles (forum thématique du FSM – Forum Social Mondial) à Notre-Dame-des-Landes.**



• **En réalité, comme toutes les agglomérations, Nantes a son lot de risques répertoriés qui donnent lieu à des plans particuliers de prévention. Ce sont les risques liés :**

- 1) au transport de matières dangereuses qui transitent par la route, le rail ou encore les gazoducs et pipeline ; par exemple, un éventuel accident dans le tunnel ferroviaire de Chantenay, dans lequel les pompiers, malgré leur entraînement et les exercices récemment organisés, auraient les plus grandes difficultés à intervenir, pourrait avoir des conséquences aussi dramatiques qu'un accident d'avion ;
- 2) à certaines industries qui fabriquent ou utilisent des produits dangereux pouvant générer explosion, incendie ou dégagement toxique (rappelons nous le fameux nuage de 1987) ;
- 3) aux inondations ou encore à une pollution majeure de l'eau de la Loire qui est traitée pour être bue ;

Faut-il évacuer définitivement le tunnel de Chantenay ? Ne plus faire passer de trains dans le tunnel ? Déménager les entreprises « dangereuses » ? Où ? Qui oserait le proposer ? Qui pourrait y croire ?

• **D'autres villes aussi peuplées que Nantes sont-elles survolées en France ? Et dans le monde ?**

Oui. C'est le cas à Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Marseille... Et dans le monde, de nombreux avions atterrissent en plein milieu d'agglomérations immenses : Amsterdam, Londres, Genève, San Diego, Paris... Un exemple entre mille : Il y a un vol direct de

Nantes à Londres city ; là-bas, ce n'est pas la tour Bretagne que l'on survole mais Big-Ben et Westminster... Faut-il envisager de déménager tous ces aéroports ? Pour les mettre où ? Qui est prêt à le décider et à payer ?

• **Pourquoi survole-t-on Nantes ? Et pourrait-on faire autrement ?**

Ne pas du tout survoler Nantes est impossible actuellement parce que la piste est orientée sud-ouest/nord-est. Mais, on pourrait faire mieux, y compris avec cette piste. L'approche et l'atterrissage par le Nord avec un survol de la ville de Nantes est obligatoire lorsque le vent est supérieur à 10 nœuds. Ce sont les contrôleurs aériens qui décident de faire atterrir par le Sud ou par le Nord. Mais les pilotes s'étonnent régulièrement qu'on leur fasse prendre l'arrivée par le Nord alors même que les conditions de vent, notamment, permettraient une arrivée par le lac de Grand-Lieu moins pénalisante pour les populations. Curieux, non ? Serait-ce pour continuer à faire valoir l'importance du transfert à NDL ?

**Il est normal de parler des risques quels qu'ils soient, puisque la vie même est risquée et que le risque zéro n'existe pas, mais il n'est ni responsable, ni honnête d'instiller de manière insidieuse dans l'esprit des Nantais une peur liée à la présence de l'aéroport, alors même que le débat public sur NDL n'en a jamais parlé, qu'on est beaucoup plus discret sur d'autres risques et qu'on accepterait même qu'une piste reste à Bouguenais pour Airbus...**

### > La parole au collectif de pilotes de ligne

Si le risque zéro n'existe pas, il n'en reste pas moins que le transport aérien tend à améliorer sa propre sécurité, jour après jour, pour demeurer de très loin le moyen de transport le plus sûr de tous. Nantes n'échappe pas à la règle et un code de bonne conduite environnemental a été récemment signé entre les opérateurs, les contrôleurs aériens et le gestionnaire de l'aéroport actuel, pour éviter le plus possible le survol des populations. Reste à concrétiser ce document plein de bonnes intentions... Aujourd'hui seul le tiers des équipes de contrôleurs aériens (?!) privilégie des arrivées puis les départs par le Sud, comme le prévoit ce code (vent arrière inférieur à 10 nœuds)... Aucune particularité répertoriée ne fait de Nantes Atlantique un aéroport « à risque ». Il n'échappera à personne que tous les survols en phase de départ comme d'approche sont surveillés par un radar, que les contrôleurs aériens locaux et en route doivent être vigilants à tout écart et non respect des procédures locales en vigueur et les signaler sur l'instant aux aéronefs. Nantes Atlantique assure ce type de garanties depuis très longtemps. Rappelons si nécessaire qu'en 2004 lors du survol trop bas de l'agglomération Nantaise, c'est le rôle des contrôleurs aériens en faction cette nuit qui avait été pointé du doigt par le Bureau enquête analyse (on y lit : hypovigilance)... Enfin, la structure technique des avions, leur motorisation de moins en moins sonore (-70% de bruit depuis 40 ans dont -50% ces 10 dernières années) et la réduction d'émissions en CO<sub>2</sub> (-40% en 30 ans avec pour objectif de réduire encore ces émissions de 50% d'ici 2020) laissent envisager encore de beaux potentiels tant en performance qu'en sécurité environnementale pour les biens et les personnes.

# Et le bruit ?

Un préalable sur le bruit : certes un avion qui passe au-dessus de Nantes se fait entendre (quelques dizaines de secondes), mais admettons tout de même qu'il n'y a pas de commune mesure entre le bruit qu'il fait en passant à 300 mètres au-dessus d'immeubles de Nantes et celui qu'il produit au dessus du collège de Bouguenais ou des écoles de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Il est assez étonnant que l'on pointe du doigt cette « nuisance » pour les habitants du centre ville qui subissent bien d'autres choses : trafic routier, deux-roues, activités commerciales, etc. Habiter au bord d'un axe routier très fréquenté ou à proximité du périphérique, dont le bruit est quasi permanent, est même beaucoup plus pénalisant. A-t-on jamais entendu l'État ou les élus pro-aéroport s'en offusquer, voire renoncer à y « étendre » la ville ?

## • Le bruit touche-t-il plus d'habitants à Nantes que sur les autres aéroports ?

Les plans de gêne sonore établis pour chaque aéroport donne le nombre des logements directement touchés par les nuisances aériennes et pouvant de ce fait bénéficier d'aides à l'insonorisation. Pour Nantes Atlantique, le chiffre est de 1751 logements \*, pour Bordeaux de 1 136, pour Toulouse, qui accueille comme Nantes une usine Airbus, de 20 200 !

## • Le bruit augmente-t-il sur Nantes ?

**Non, c'est plutôt le contraire.** Tout simplement parce que les avions sont de moins en moins bruyants et que les plus anciens — les plus bruyants — sont retirés au fur et à mesure du renouvellement des flottes. De plus et contrairement aux prévisions du plan d'exposition au bruit de 2003 qui tablait sur un nombre de mouvements d'avions aux alentours de 80 à 100 000 en 2010, on en reste aujourd'hui à environ 40 000, moins qu'en 2000, parce qu'on remplit davantage les avions. Le nombre de voyageurs augmente mais pas la « nuisance sonore » !

Enfin, et c'est une piste de progrès indiscutable, la descente en continu permettrait de diminuer sensiblement le bruit, et aussi la consommation de kérosène, l'avion « planant » en quelque sorte jusqu'à son arrivée. Tous les aéroports doivent mettre en application cette nouvelle procédure. À Nantes, on va commencer —



Merci Lulu!

## > Réorienter la piste actuelle si le trafic augmentait fortement

L'aéroport de Nantes Atlantique suffit amplement pour le trafic actuel. Son plan d'exposition au bruit (PEB), certes basé sur une norme assez peu restrictive en 2003, a été calculé sur la base de 110 000 vols annuels, alors qu'il y en a moins de 40 000 aujourd'hui. Le chiffre de 42 000 personnes survolées aujourd'hui, souvent mis en avant, provient de ce PEB surestimé.

Il serait nécessaire de calculer un nouveau PEB, sur la base d'une augmentation raisonnable du trafic, de normes restrictives et des avions actuels, moins bruyants. À partir de ce calcul, on pourrait estimer un seuil acceptable, le nombre de vols à partir duquel la gêne deviendrait trop importante.

Ainsi, si le trafic aérien nantais augmentait fortement dans les décennies à venir (ce qui est à notre avis peu probable), si le nombre de vols approchait ce seuil, il serait alors possible de remplacer la piste actuelle (nord-sud) par une piste est-ouest qui éviterait le survol de zones très urbanisées. Économiquement, le projet est avantageux, le cabinet hollandais *CE Delft* \* l'a chiffré ; techniquement, il paraît réalisable, il avait d'ailleurs été envisagé dans les années quatre-vingt, puis rejeté pour la raison qu'on aurait bientôt Notre-Dame-des-Landes. En 2007, pour réfuter cette solution, le conseil général de Loire-Atlantique l'a falsifiée et diffuse ainsi depuis des chiffres tout à fait fantaisistes. De son côté, le cabinet *CE Delft* recommande qu'une analyse coûts-bénéfices globale approfondie soit réalisée sur l'optimisation de Nantes Atlantique.

enfin ! — à le faire mais d'abord pour l'arrivée par le Sud... pourquoi pas tout de suite pour les atterrissages par le Nord, les plus pénalisants ? Mystère... Serait-ce le « syndrome NDL » bien connu : on ne fait rien ou presque de ce qu'il faudrait faire puisqu'on va partir ? Ou pire, on essaie de provoquer l'irritation de la population pour mieux justifier un projet de transfert inutile et coûteux ?

C'est ainsi que la demande des riverains les plus concernés à Bouguenais et Saint-Aignan de fermeture de l'aéroport la nuit (entre 23 et 6 heures) n'a jamais été soutenue par ceux-là mêmes qui aujourd'hui ont l'air si soucieux de la qualité de vie des habitants de l'agglomération... En tout état de cause, on pourrait significativement optimiser l'aéroport actuel — qui répond déjà correctement aux besoins — sans sacrifier ni la sécurité ni la tranquillité (toujours très relative dans une métropole de 500 000 habitants) des Nantais.

**Le risque et le bruit sont-ils des arguments sincères et honnêtes pour justifier le transfert de NA vers NDL ? Nous pensons que non, mais nous sommes prêts à en débattre !**

\* Jusqu'ici les travaux étaient pris en charge à 80 % ; ils sont désormais totalement pris en charge, à ce jour près de 800 dossiers sur 1 751 potentiels ont été traités, sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan.

> **INFO PLUS : les bases économiques du projet d'aéroport sont erronées**

Le Cédpa (Collectif de 1 000 élu-e-s qui doutent de la pertinence de l'aéroport de NDL) demande au Premier Ministre l'abrogation de la déclaration d'utilité publique du projet.

En effet, le collectif a maintenant la preuve que les analyses économiques qui ont justifié le projet d'aéroport n'étaient pas sérieuses. Un cabinet d'expertise indépendant hollandais (*CE Delft*) vient, sur sa demande, de vérifier l'analyse économique initiale. Ses conclusions sont claires : les coûts de ce projet pour la société dépassent les bénéfices ; optimiser Nantes Atlantique représenterait, par contre, un gain global.

Certes, l'analyse initiale a globalement suivi les méthodes recommandées pour ce genre de projet, mais elle est truffée d'irrégularités : des coûts oubliés (la gestion de l'eau, la perte de terres agricoles, par exemple), des bénéfices ajoutés à tort, aucune analyse de risque, aucune étude alternative... En outre, les hypothèses sont très optimistes (baril de pétrole à 60 dollars par exemple)... Et tout cela ne suffisant apparemment pas à donner un avantage décisif au projet, un « bidonnage » a permis de largement surestimer les bénéfices du projet : la valeur attribuée à une heure de temps économisé grâce au nouvel aéroport en 2025 a été fixée à 98 euros au lieu de 20 !

Tous les points soulevés par *CE Delft* sont sans réponse à ce jour.

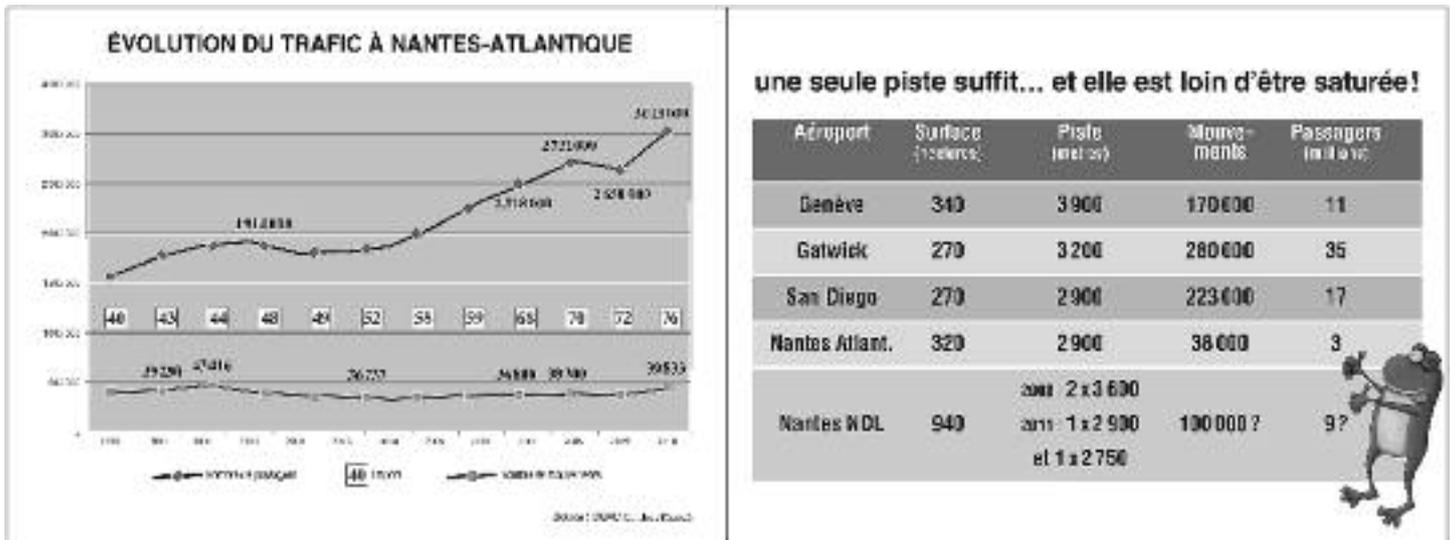
## Sommes-nous prêt-e-s à payer pour un grand projet inutile et présenté au citoyen de manière si fallacieuse ?



### Dernière minute : et Vinci qui nous ressort le coup de la saturation de NA\*...

\* « L'aéroport s'approche de la saturation » à la une du journal gratuit 20 minutes, le 18 janvier 2012...

Voici quelques éléments de comparaison tirés du diaporama de l'ACIPA - Solidarités Écologie et basés sur les chiffres officiels pour vous faire votre propre idée !



**Rédaction :**

**Coordination des opposants au projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (40 associations, mouvements politiques et collectifs) en lien avec le collectif des pilotes.**

**Contact : secrétariat de la coordination par l'ACIPA  
Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport  
BP 5, 44130 Notre-Dame-des-Landes – acipa.free.fr – acipa.info@free.fr**