



Confrontation des études sur le Plan d'exposition au bruit et le coût du réaménagement de Nantes Atlantique : DGAC vs Cédpa 27 novembre 2013

Rappel du calendrier 2013 :

26 septembre : publication de la 1ère étude PEB d'Adecs Air Infra commandée par le Cédpa ;

28 octobre : réunion du dialogue, confrontation des études PEB DGAC et Cédpa-Adecs ;

6 novembre : réunion du dialogue, présentation par la DGAC de son étude sur le coût de réaménagement de Nantes Atlantique ;

27 novembre : réunion du dialogue, suite des échanges sur le PEB, 1ères réactions du Cédpa sur l'étude du coût de réaménagement.

Le Cédpa, le collectif des pilotes, et leurs experts ont travaillé dans trois directions :

- 1) Analyse des hypothèses prises par la DGAC sur le calcul de son PEB 2030 ;
- 2) Demande de nouveaux calculs au cabinet Adecs Airinfra ;
- 3) Début d'analyse de l'étude DGAC sur le coût de réaménagement de Nantes Atlantique.

PEB : les hypothèses de la DGAC triplent les surfaces concernées

Sur tous les paramètres clés d'un calcul de plan d'exposition au bruit, la DGAC a choisi des options pénalisantes.

[Démonstration dans le diaporama PEB_27nov13.pptx](#)

L'évolution technologique des avions d'ici à 2030 n'est pas intégrée. Le seul élément pris en compte est l'élimination des anciens 737 CLASSIC type 100 200 300 400 et 500, produits entre 1970 et 1990, déjà totalement résiduels aujourd'hui car goudrons à kérosène et qui auront entre 40 et 60 ans à l'horizon 2030 : on élimine des appareils qui seront à la ferraille depuis longtemps ! Mais pas de 320 NEO ni de 737 MAX qui pourtant auront été introduits de 12 à 15 ans plus tôt, et qui représenteront la majorité de la flotte européenne en 2030.

Résultat : les niveaux sonores en 2030 sont surestimés de 4,5 dB (75 %) ce qui augmente la surface des zones de bruit de 140 %

L'emport prévu par la DGAC en 2030 est faible (94) au regard de l'évolution de la flotte. A cet horizon, la flotte nantaise se composera pour moitié d'appareils de 140 à 160 places, pour moitié d'appareils de 60 à 80 places. Cela laisse anticiper un emport moyen de 112 (hypothèse centrale du 2^e calcul PEB d'Adecs).

Résultat : 63 800 mouvements commerciaux selon la DGAC, 53 600 selon Cédpa-Adecs (près de 20 % d'écart) ; d'où une surestimation de la surface impactée de 22 % ; et de 9 % par rapport à l'hypothèse prudente d'emport (100) de Cédpa-Adecs.

La modification de la répartition d'utilisation de la piste n'est pas justifiée. Alors qu'actuellement le partage de la piste entre Nord (21) et Sud (03) est de 40/60, la DGAC opte pour un partage 50/50 qui ferait augmenter de 25 % le survol de Nantes. Or la simple répartition des vents actuelle amène à un partage *au minimum* de 46/54. En outre, le nombre de mouvements commerciaux va soit augmenter faiblement, soit diminuer. Ce changement n'est donc pas justifié du tout.

Résultat : les zones de bruit côté Nord (vers Nantes) sont augmentées de 25 %

Résultat final : cumul des ces majorations, les zones du PEB calculé par la DGAC sont trois fois trop grandes.

En 2003, lors du calcul du PEB en vigueur actuellement (2004-2010), la DGAC avait commis les mêmes erreurs :

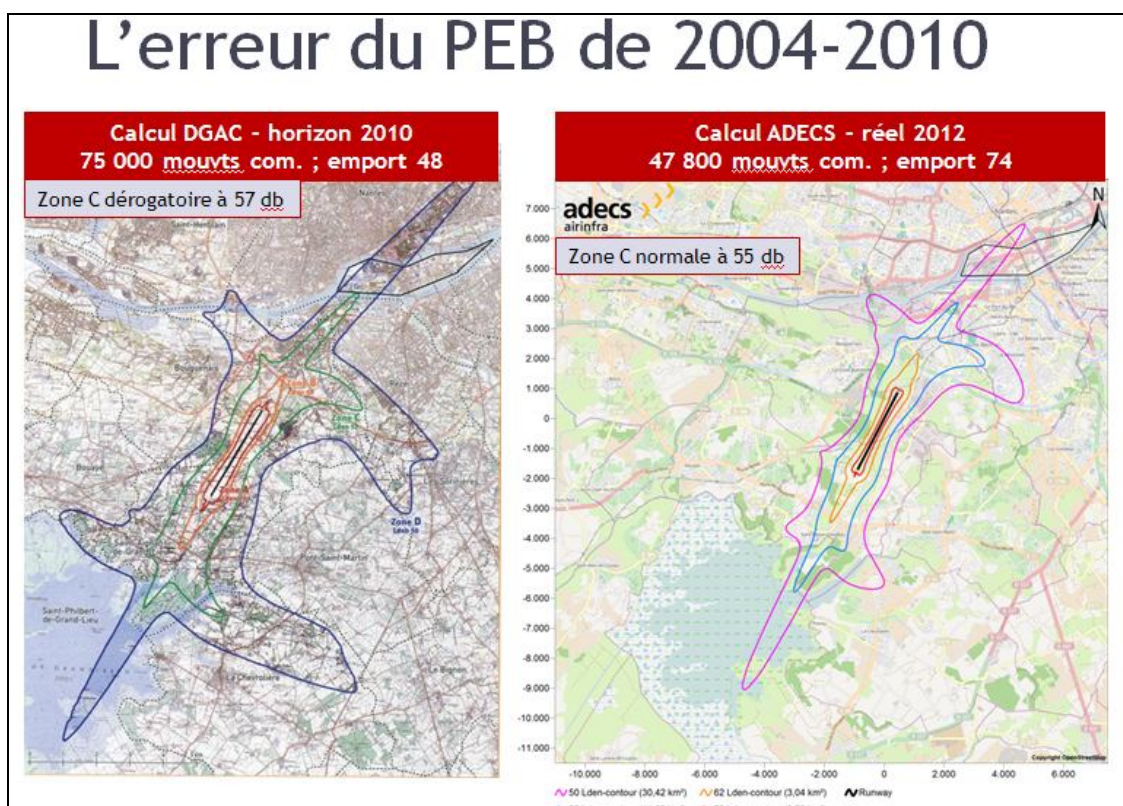
- Modernisation de la flotte mal anticipée
- Sous-estimation de l'emport (48 au lieu de 74) ; surestimation du nombre de mouvements commerciaux (75 000 au lieu de 39 600) → surface estimée quasiment deux fois trop grande
- Partage à 45/55 de l'utilisation de la piste → surestimation de 13 % de la surface côté Nantes.
Remarque : pour 75 000 mouvements la DGAC prévoyait un partage 45/55 ; aujourd'hui, pour moins de 64 000 mouvements, elle prévoit 50/50 (alors qu'il y aurait des améliorations à la fluidité du trafic). Incohérent.

Cf calcul du PEB « réel » 2012 par Adecs Airinfra, ci dessous.

Notre demande :
prise en compte de ces remarques pour un nouveau calcul de PEB par la DGAC.

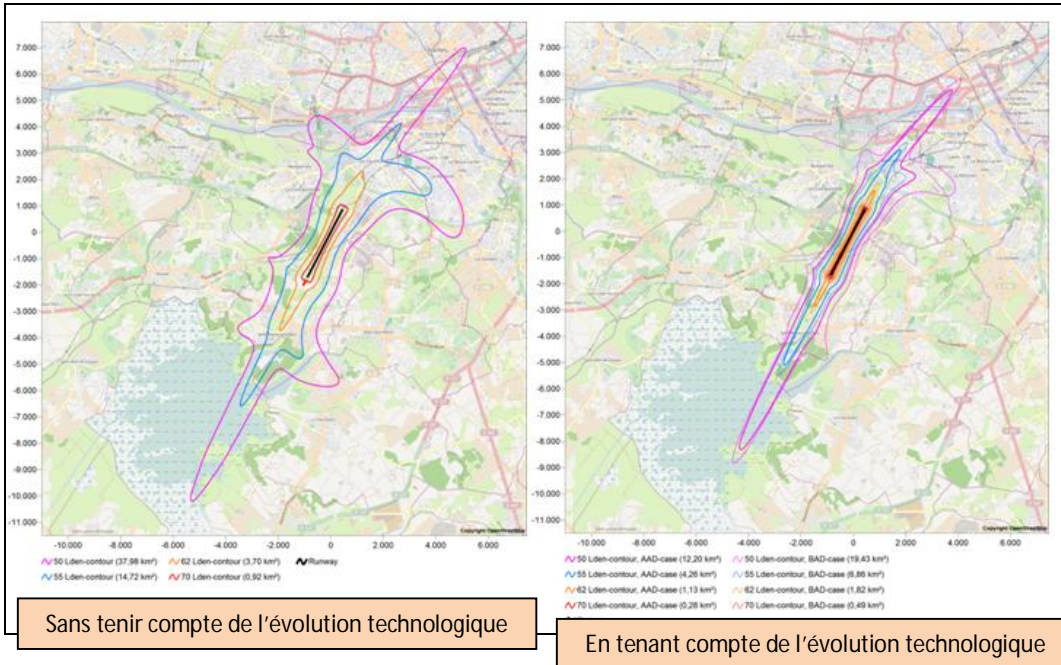
Nouveaux calculs de PEB d'Adecs Airinfra

- 1- **Calcul du PEB réel 2012** : c'est le PEB que la DGAC aurait du calculer en 2003 pour 2004-2010 si elle ne s'était pas trompée dans ses hypothèses.

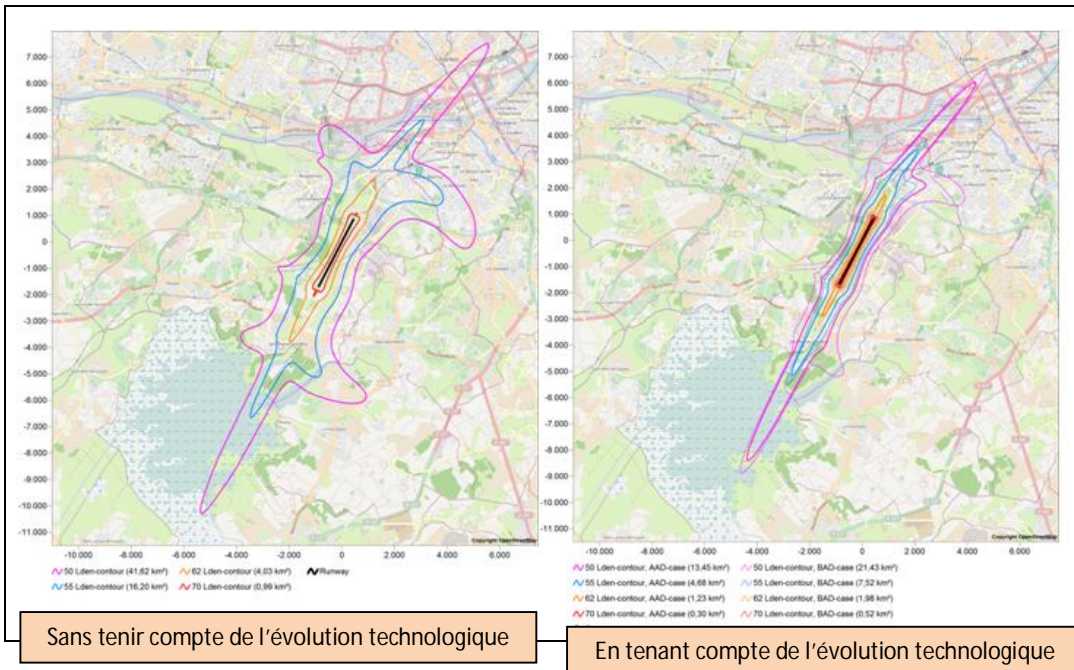


2 - Nouveaux calculs du PEB 2032 en tenant compte de certaines remarques de la DGAC (taille des avions, composition de la flotte, dissymétrie des progrès acoustiques entre atterrissage et décollage)

2-1 – hypothèse centrale: amélioration de la répartition par type d'avion → emport à 112 → 54 500 mouvements → maintien partage piste actuel 40 % par le nord /60 % par le sud



2-2 – hypothèse prudente: emport à 100 → 61 000 mouvements → partage de piste à 45 % par le nord / 55 % par le sud



Coûts de réaménagement : estimations gonflées, analyse à poursuivre

Nous avons eu 15 jours pour étudier le rapport que la DGAC a mis plusieurs mois à faire... Nous demandons à nous revoir au printemps prochain, le temps que nous étudions le dossier à fond, avec l'aide d'experts.

D'ores et déjà, nous avons repéré les points suivants :

[cf REAMENAGT_27nov13.pptx](#)

Oublis

Rien sur les **dessertes en transport en commun** alors que c'est une obligation pour le projet NDL
Aucune comparaison avec le coût final NDL (9 M pax !)

Contrevérités ?

Pour justifier un bon nombre de travaux et d'agrandissements, la DGAC évoque la **nouvelle réglementation européenne**. Or les contrôles de l'European Aviation Safety Agency (EASA) ont déclaré Nantes conforme (décembre 2011). [Ref : Terrains_certifies_EASA_dec2011.pdf](#)

Objectif absurde

Pour justifier un bon nombre de travaux et d'agrandissements, la DGAC évoque la **possibilité d'accueillir de très gros porteurs** à pleine charge qui pourraient être détournés. Cet objectif n'a pas de sens, les très gros porteurs qui seraient détournés (de Roissy) ont des aéroports d'accueil existants plus proches : Orly, Vatry, Châteauroux, Bruxelles, Luxembourg... En outre, le projet de NDL n'a pas cette exigence puisque la plus longue des pistes est prévue à 2900m.

Exagérations

Si nous sommes d'accord sur la nécessité d'avoir certains nouveaux équipements et de construire une nouvelle aérogare, voire plusieurs sur le long et très long terme (l'horizon 9 M passagers est 2060 !!), nous proposons des solutions beaucoup moins coûteuses, du type de celles mises en place récemment à Marseille (MP2) ou à Bordeaux (Billi).

Un premier ordre de grandeur de coût de réaménagement à ce stade : 81 millions d'euros pour une capacité de 6 M passagers, 130 au total pour une capacité de 9 M passagers, cinq fois moins cher que la proposition DGAC (825 M euros). Rapport bien plus élevé si l'on intègre les dessertes.

Il nous reste un certain nombre de points de l'étude à examiner de façon approfondie. Nous allons y travailler avec l'aide d'experts au cours des mois qui viennent.

Contacts : Geneviève Lebouteux, 06 75 40 32 79
Jean-Marie Ravier, 06 86 48 38 34