



BRUIT ET DANGER : REALITES ET PROPAGANDE

Le bruit devient insupportable et la sécurité des Nantais l'exige ! Voilà les arguments qui sont de plus en plus utilisés pour justifier le transfert à Notre Dame des Landes. Peut-être parce que les arguments économiques vacillent, on veut désormais jouer sur l'émotion. Depuis l'incident en XXX de l'avion turc qui avait survolé Nantes trop bas, c'est **comme** à peu près comme s'il s'était écrasé ! 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 : C pour les aéroports à risque (Calvi), B pour les aéroports à particularités **relief-Météo-environnement** (Clermont-Ferrand, Marseille, Nice, Strasbourg) et A pour les aéroports qui ne demandent pas d'attention particulière. Nantes Atlantique a toujours été classé dans la catégorie A, sans particularités environnementales ni risques ou survols particuliers.

- Le risque aérien est-il important ?

L'Association du Transport Aérien International (IATA) qui examine environ 95% du trafic **mondial** publie régulièrement ses analyses des accidents aériens. En 2010, au niveau mondial, 95 accidents se sont produits pour 23 millions d'avions et 30 millions de vols. Ce qui représente un risque de XXXXXX et fait de l'avion le moyen de transport le moins accidentogène. Près de la moitié des accidents se déroulent d'ailleurs sur la piste même, d'où la nécessité de plans de secours particuliers, ce qui est le cas à Nantes-Atlantique.

Certes un avion peut toujours tomber brutalement, comme ce fut le cas du 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 reconnaissable tourner et retourner au dessus de nos têtes. Comment croire que l'on ait pu prendre ce risque en haut lieu si c'en était un ?

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

- 1) au transport de matières dangereuses qui transitent par les routes, 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 que nous traitons pour la boire ;

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

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 officiel et public sur NDL n'en a jamais parlé, qu'on est beaucoup plus discret sur d'autres risques, et qu'on accepterait a priori qu'une piste reste à Bouguenais pour Airbus...

- 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 de villes immenses : Amsterdam, Londres, Genève, San Diego, Paris, etc.... 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 parce que la piste actuelle est orientée Sud-ouest/Nord-est. Mais on pourrait faire mieux, y compris avec cette piste. L'atterrissage par le Nord qui survole 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 d'arriver par le Lac de Grand-Lieu moins pénalisant pour les populations. Curieux, non ? Serait-ce pour continuer à faire valoir l'importance du transfert à NDL ?

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 aérien 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 seuls le tiers des équipes de contrôleurs aériens privilégie l'arrivée par le Sud comme le prévoit cette Charte (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.

Enfin, la structure technique des avions, leur motorisation de moins en moins sonore (-30% de bruit ces 20 dernières années) et la réduction d'émissions en CO2 (-40% en 30 ans) laissent envisager encore de beaux potentiels tant en performance qu'en sécurité environnementale pour les biens et les personnes.

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

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 300M au dessus de la tour Bretagne et celui qu'il produit au dessus du collège de Bouguenais ou de l'école X de St 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 certainement plus pénalisant. A-t-on jamais entendu l'État ou les élus pro-aéroport s'en offusquer beaucoup voire renoncer à y « étendre » la ville ?**

- Le bruit impacte-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 impactés 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 1136, pour Toulouse, qui a la particularité d'accueillir comme nous 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, comme en 2001 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. A Nantes, on va commencer –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 provoque l'irritation de la population pour mieux justifier un projet de départ inutile et coûteux ?**

C'est ainsi que la demande des riverains les plus concernés à Bouguenais et St Aignan de fermeture de l'aéroport la nuit (entre 23h et 6h) 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 000hbs) des Nantais. **Le risque et le bruit sont-ils des arguments sincères et honnêtes pour justifier le transfert ? Nous pensons que non mais sommes prêts à en débattre comme du reste d'ailleurs.**

Qui est prêt à le faire dans le camp des « pro » ?

A