

Concertation : Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Description : Le CCNAAT est un collectif apolitique qui comprend 17 associations de riverains des quartiers et des communes de l'agglomération toulousaine impactés par le trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (<http://www.ccnaat.fr/qui-sommes-nous>)

Il a été créé en 2000 autour d'une charte toujours d'actualité qui milite notamment pour l'abolition des vols de nuit. On compte environ 2000 adhérents. C'est une fédération d'associations de tailles inégales.

Le CCNAAT est membre de l'UFCNA association reconnue qui bénéficie d'un agrément au titre de la protection de l'environnement au niveau ministériel.

Représentants : Mme C. Beer-Demander - présidente (également présidente de l'UFCNA)

M. J. Favrel - Expert Technique

Date : 23/07/2019

Révision : 2.2

I. Présentation :

Le Collectif Contre les Nuisances Aériennes au-dessus de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT), souhaite apporter son soutien aux riverains « actuels » et « futurs » de l'aéroport de Nantes-Atlantique en partageant les informations et constats relatifs à un autre aéroport très urbain qu'est celui de Toulouse.

Notre présentation met en évidence les privilèges exorbitants dont bénéficie le développement du transport aérien, l'incohérence des missions confiées aux services techniques de l'état (DGAC) pour aboutir à un éclairage partiel et partial fourni au grand public et aux élus.

II. Quelle protection pour les populations ?

Dans cette partie, nous passons en revue les « outils réglementaires », « institutions » puis les « systèmes de mesure » qui sont mis en avant pour la « protection des populations » et qui dans les faits n'ont pas ou quasiment pas d'impact sur la limitation ou la réduction des nuisances et pollutions.

A. Outils réglementaires

1. Plan de Gêne Sonore (PGS)

Le PGS est avec le PEB l'outil le plus connu du grand public. C'est sur sa base que sont octroyées des aides pour l'isolation des bâtiments.

Ce plan n'a aucun impact sur le trafic aérien, il constate agrandissement (actuel ou à court terme) des zones de bruit et met en place des financements (partiels à Toulouse) de l'isolation phonique. L'aéroport et les compagnies achètent une sorte de droit à polluer auquel le riverain ne peut échapper.

L'habitant nouvellement impacté subit un changement d'environnement imposé par la croissance du trafic aérien, il n'a d'autre choix que de l'accepter et vivre enfermé, fenêtres fermées ou partir Mais cette alternative est 100% à ses frais.

Les périodes de canicules qui selon les prévisions doivent se renouveler ajoutent une peine supplémentaire car le logement fortement isolé peut rapidement devenir étouffant.

Enfin le PGS, comme le PEB sont établis à partir de modélisations sur des moyennes annuelles. Par exemple une commune particulièrement impactée 30% de l'année en raison de la répartition des vents et du trafic, et peu le reste de l'année aura une valeur dans ces plans correspondant à la moyenne des journées fortement bruyantes avec celles de calme ... or ce qui impactera la santé et la qualité de vie des habitants ce sont bien les journées avec 100% de la nuisance.

⇒ **Le PGS n'a aucun impact sur la réduction des nuisances aériennes et, dans certains cas, ne représente pas réellement la nuisance subit**



CCNAAT

Collectif Contre les Nuisances Aériennes
de l'Agglomération Toulousaine

2. Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le PEB est un plan qui ne s'impose qu'aux constructions « à venir ».

Calculé sur de plus longues échéances (jusqu'à 25 ans), il a pour objectif de limiter la densification de l'urbanisme dans les zones les plus fortement impactées par les nuisances aériennes (A, B et C).

Ce plan a un effet direct sur les villes et villages et leur capacité à se développer librement. Le PEB a un coût pour la politique de la ville car en gelant des zones entières du territoire souvent proches des zones d'activité et d'emploi (et des centres villes pour Nantes et Toulouse), il augmente les distances et besoins de transports.

Le PEB fait partie des actes notariés lors de l'achat ou la vente d'un bien immobilier, ce qui permet souvent de dire « vous saviez à quoi vous vous exposiez ».

Nous tenons à insister sur l'extrême difficulté pour un particulier à évaluer la gêne réelle à laquelle il va être exposé. En effet sans aller dans l'extrême d'un achat en période de grèves ou d'éruption volcanique, le trafic aérien dépend de nombreux facteurs en particulier des vents dominants, de la santé globale de l'économie, de l'heure de la journée, des politiques tarifaires des aéroports, des pressions environnementales pour limiter les mouvements à certaines heures, ...

Tous ces éléments étant hautement variables dans le temps.

Exemple : quelqu'un qui a visité une maison en 2009 (crise suite à 2008) ou en 2017 n'aura pas du tout le même ressenti pour une localisation identique dans un PEB.

⇒ **Le PEB n'a aucun impact sur la réduction des nuisances aériennes et, dans certains cas, ne représente pas réellement la nuisance subit**

3. Restrictions d'exploitation (en Marge d'EPNdB)

a) Introduction technique

Cet aspect est un peu technique et doit passer par une explication sur le système de certification au bruit des nouveaux modèles d'avion.

L'OACI dans l'annexe 16 de son document « International Standards and Recommended practice » a défini des règles que l'on retrouve dans une classification par « chapitres ».

Pour les avions qui nous intéressent les chapitres sont :

- ⇒ Chapitre 3 : Applicable aux certifications de type des avions à réaction subsoniques après le 6 octobre 1977 et avant le 1^{er} janvier 2006
- ⇒ Chapitre 4 : Applicable aux certifications de type des avions à réaction subsoniques après le 1^{er} janvier 2006 et avant le 31 décembre 2017
- ⇒ Chapitre 14 : Applicable aux certifications de type des avions à réaction subsoniques après le 31 décembre 2017

Il existe quelques subtilités pour les avions à hélice et ceux de moins de 55 tonnes au décollage, mais nous n'allons pas nous attarder pour ne pas complexifier davantage notre propos.

Sur le principe l'OACI définit un niveau de bruit maximum pour les différentes phases de vols (décollage, survol et atterrissage) dépendant de la masse de l'appareil et de son nombre de réacteurs avec le chapitre 3 et ensuite demande à ce que le niveau de bruit soit inférieur à cette limite avec une marge croissante :

- Chapitre 4 : Marge demandée supérieure ou égale à -10 dB (par rapport à la courbe limite)
- Chapitre 14 : Marge demandée supérieure ou égale à -17 dB (par rapport à la courbe limite)

Ce qui nous paraît intéressant à retenir c'est que :

- Plus un avion est lourd plus il « a le droit » d'être bruyant
- Tous les avions certifiés
 - à partir du 1^{er} janvier 2006 (et même un peu avant car les constructeurs agissent sur du moyen terme) ont une marge d'EPNdB supérieure ou égale à -10dB

- depuis le 1^{er} janvier 2018 (et même un peu avant car les constructeurs agissent sur du moyen terme) ont une marge d'EPNdB supérieure ou égale à -17dB

b) Les arrêtés de restriction

Le 3 septembre 2018, la ministre des transports a signé un arrêté (NOR : TRAA1818225A) imposant de nouvelles restrictions pour les vols de nuit à Nantes-Atlantique. Cet arrêté a attiré notre attention car il est très proche de celui (NOR: DEVA1100492A) pris le 28 mars 2011 pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac par le ministre de l'époque.

Le point principal de ces 2 arrêtés est de restreindre l'accès de la plate-forme aux avions dont la marge d'EPNdB est inférieure de -13 dB par rapport aux maximums imposés par le chapitre 3, entre Minuit et 6h à Toulouse, 23h et 6h à Nantes.

On peut noter :

- qu'en 7 ans aucun progrès technique n'est intégré à ce nouvel arrêté qui reste sur la limitation à -13 dB alors que le chapitre 14 applicable aux nouveaux avions est sur une marge de -17 dB.
- Que cela a permis à la presse de titrer « Moins d'avions bruyants à Nantes » (Les Echos 14/15 septembre 2018), alors que cette mesure se contente d'exclure les avions anciens peu performants acoustiquement (les A380, A330, B747 peuvent parfaitement accéder à l'aéroport)

A Toulouse, nous avons maintenant 8 ans d'expérience de ce type d'arrêté. S'il n'est pas possible de dire qu'il est inutile (il a sans doute exclu de la plate-forme quelques ancêtres volants), on peut affirmer qu'il s'est révélé incapable de limiter la très forte croissance du bruit entre Minuit et 6h ... et encore moins sur la nuit complète.

Cet arrêté est si peu ambitieux qu'il a permis l'installation à Toulouse d'une ligne régulière d'A330 atterrissant et décollant entre minuit et 6h ; de plus pour l'hiver dernier, nous avons comptabilisé des B747, A380, A330, A350, entre autres.

Pire encore, ce type d'arrêté n'existe pas sur certaines plate-formes (Roissy par exemple), cela démontre à quel point les autorités refusent d'exclure de notre ciel les avions peu performants.

⇒ ***Les arrêtés de restriction ont un effet très limité sur les niveaux de bruit car ils n'excluent que les avions très anciens et peu performants acoustiquement (par rapport à leur poids).***

4. Couvre-feu

Le couvre-feu existe sur un certain nombre d'aéroports en France et en Europe comme par exemple Orly en France ou Francfort en Allemagne. Ce système est efficace s'il n'est pas assorti de trop d'exceptions. Malheureusement il est extrêmement difficile à mettre en place ... A ce demander si cela est encore possible aujourd'hui.

A Toulouse, en 2005, l'enquête publique avait conclu sur la nécessité d'étudier la fermeture de nuit de l'aéroport. Malheureusement la puissance des lobbys du transport aérien a mis en avant un nombre conséquent de destructions d'emplois et réussi, en 2010, à conclure le processus par la simple mise en place d'une série de mesures sensées réduire le bruit nocturne à Toulouse.

Parmi ces mesures :

- La restriction dont nous avons parlé ci-dessus
- Un « code de bonne conduite » non contraignant et rapidement oublié
- Un « Observatoire Cœur de Nuit »

En 2019 nous constatons l'échec complet des mesures puisque le bruit nocturne des années 2017 et 2018 a dépassé largement tout ce que nous avons connu ... au moins depuis 2010.

Et l'emploi : quand nous essayons de contrôler les emplois prétendument « sauvés », nous trouvons porte close.

Aujourd'hui, fortes de ce constat, les associations toulousaines reviennent avec une demande de couvre-feu ... mais là où pour Nantes, la DGAC laisse envisager cette possibilité, à Toulouse, elle laisse entendre que ce ne serait plus possible avec la réglementation européenne en vigueur. Qui croire ? La DGAC à Nantes ou à Toulouse ?

L'état, la DGAC et les préfetures freinent sur toute adoption de couvre-feux arguant qu'il n'y a pas de retour en arrière possible. Ce que nous constatons dans ce cas est clairement une utilisation du principe de précaution à l'envers, c'est-à-dire au détriment des populations et au bénéfice unique du transport aérien.

⇒ ***Efficace, mais l'obtenir est quasiment impossible.***

5. Pénalités

Pour qu'il y ait pénalité, il faut qu'il y ait règles à enfreindre.

Actuellement les seules et rares pénalités que nous ayons vu appliquées sont pour des décalages très importants sur les trajectoires ou le non respect d'un arrêté de restriction sur le bruit.

Dans les faits, pour chaque plate-forme aéroportuaire, les pénalités de l'ACNUSA se comptent sur les doigts d'une ou 2 mains selon les cas. Le processus est long et il n'y a aucune information en retour diffusée aux riverains qui se sont plaints du vol en question.

Un exemple récent : A Toulouse des règles pour choisir la piste à utiliser la nuit ont été publiées officiellement le 28 mai 2019 (l'aéroport de Toulouse Blagnac a 2 pistes parallèles). Au mois de juillet, comme nous avons constaté que cela n'était pas toujours respecté, nous avons demandé ce que risquait les compagnies ? La réponse a été « rien » car nous en étions à une phase de pédagogie ... sans date de fin prévue.

Notre conclusion est qu'à quelques exceptions près (avions anciens peu performants) un avion qui a le droit de voler (respectant les règles de l'OACI) peut générer du bruit et « se tromper » avec un risque minimal d'être pénalisé.

⇒ ***Quasiment inutilisé car peu règles dont le manquement est source de pénalités***

6. Taxe Sur les Nuisances Sonore Aériennes (TNSA)

La TNSA est un savant calcul visant à créer une taxe mais à pénaliser au minimum le transport aérien.

La taxe utilise plusieurs paramètres qui sont :

- Une valeur minimum et maximum par aéroport (entre 10 et 20€ par décollage). Fixée à 19€ à Toulouse, 20€ à Nantes (doublement validé ?)
- Un coefficient multiplicateur ou diviseur fonction du groupe acoustique et qu'il s'agisse d'un vol de jour ou de nuit

| GROUPE ACOUSTIQUE de l'aéronef | COEFFICIENT DE MODULATION | | |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------|--------------------|
| | 6 heures-18 heures | 18 heures-22 heures | 22 heures-6 heures |
| 1 | 12 | 36 | 120 |
| 2 | 12 | 36 | 120 |
| 3 | 6 | 18 | 50 |
| 4 | 2 | 6 | 12 |
| 5a | 1 | 3 | 6 |
| 5b | 0,5 | 1,5 | 5 |

Les avions des groupes 1 à 4 ayant quasiment disparu de nos aéroports, l'essentiel du trafic correspond au groupe 5a (coefficients 1, 3 et 6).

La taxe est appliquée uniquement aux décollages, les très nombreux avions atterrissant de nuit par programmation ou du fait de retards et qui ont décollé avant 22h ou depuis l'étranger n'y sont pas assujettis.



CCNAAT

Collectif Contre les Nuisances Aériennes
de l'Agglomération Toulousaine

⇒ **La TNSA impacte le coût du trafic aérien, mais comme le montre le tableau ci-dessous, les groupes acoustiques n'ont pas réactualisés pour inciter à la modernisation des flottes**

7. Procédures de décollage/atterrissage et choix des pistes

Nous avons constaté à Toulouse qu'un choix procédure moindre bruit à utiliser au décollage (NADP1 ou 2) n'était pas imposée. La conséquence est une forte variation sur les trajectoires réalisées. De même le choix des pistes, même s'il est à priori défini, n'a pas de caractère obligatoire.

Comment croire le réalisme des modélisations utilisées pour établir les PEB et PGS ? Plus les paramètres sont variables plus imprécise est la modélisation et donc les plans obtenus.

⇒ **Nous n'avons pas constaté de pénalité pour non-respect de ces procédures**

B. Organismes et institutions

1. ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes)

Concrètement l'ACNUSA, ce sont quelques pénalités pour les compagnies, une visite annuelle et un rapport annuel.

L'ACNUSA apparaît comme éloignée et avec très peu de moyens pour agir.

Pour Toulouse, comme Nantes, une difficulté pour les organismes centraux est que le trafic essentiellement composé de courts et moyens courriers apparaît comme bien moins problématique que celui qui fréquente les aéroports parisiens.

Ce qui échappe apparemment aux autorités parisiennes, c'est l'évolution dans le temps et la proximité des centres urbains. Nos aéroports étaient fréquentés, au moins pour moitié, d'avions régionaux légers et de petites tailles, même sans augmentation du nombre de mouvements, la transformation vers du trafic de type A320, B737 ... voire supérieur transforme une gêne « supportable » en problème de santé publique.

⇒ **L'ACNUSA apparaît comme un organisme central, éloigné, ayant peu de pouvoir et cherchant à faire des règles communes pour des situations diverses et très différentes de celle des plates-formes parisiennes.**

2. DGAC

Sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, la position de la DGAC comme Maître d'Ouvrage créé un déséquilibre d'information flagrant : La DGAC, Maître d'œuvre, doit donc accompagner et promouvoir le projet :

- Comment peut-elle apporter un conseil éclairé et équilibré aux élus et administrations alors qu'elle est porteuse de la nécessité de réaménagement (agrandissement) ?
- Comment peut-elle « replacer l'aviation dans son domaine de pertinence, lutter contre le changement climatique, et réduire toutes les nuisances locales liées au transport aérien, en particulier la qualité de l'air sur les aéroports et le bruit subi par les riverains. », ce qui est sa seconde mission prioritaire après la sécurité ?

Notre constat est que la DGAC reste prisonnière de ses anciennes prérogatives de développement du trafic aérien, ce qui laisse bien peu de place à sa seconde mission après la sécurité : la transition écologique.

Un exemple : lors de l'atelier thématique « Enjeux sanitaires », le chef de projet pour la DGAC a repris le chiffre de consommation moyenne de 2.5l/100km/passager (chiffre du lobby pro-aérien) alors qu'à proximité des aéroports et notamment pour le décollage le chiffre serait plutôt de 50l/100km/passager (cas A320), ce qui est plus pertinent.

La DGAC, quasi systématiquement, fait bloc avec les gestionnaires d'aéroport, est-ce pour l'intérêt commun ou est-ce par proximité idéologique ? Comment obtenir une expertise indépendante dans ce contexte ?



CCNAAT

Collectif Contre les Nuisances Aériennes
de l'Agglomération Toulousaine

- ⇒ **La DGAC reste un organisme promoteur du développement du trafic aérien ... même quand cela se fait en contradiction avec le développement durable.**

C. Outils de mesure

1. Mesure du bruit

Les aéroports dans leur cahier des charges ont la contrainte légale de mettre en place et de gérer un système de mesure du bruit aériens. Pour simplifier, le « pollueur » est en charge du système de surveillance de la pollution qu'il génère.

Pour garantir le bon fonctionnement du système, une certification initiale et des contrôles réguliers sont effectués par des organismes indépendants sous la supervision de l'ACNUSA.

Cependant les informations fournies par ces systèmes sont présentées par les services communication des aéroports et donc optimisées pour la communication de ces derniers.

Enfin, à Toulouse, après avoir obtenu l'accès aux données complètes du système (avis de la CADA n°20183202), nous avons mis en évidence des dysfonctionnements qui n'apparaissent pas dans la communication aux riverains.

L'accès aux données complètes des systèmes de mesure du bruit devrait être la règle et l'interprétation des résultats par des organismes indépendants un moyen pour les élus et autorités d'éviter de prendre pour référence la communication de l'aéroport

- ⇒ **Ne limite pas le bruit, mais le constate. Le complément par des organismes indépendants, permettrait de limiter l'impact de la communication des aéroports**

2. Mesure de la pollution

Les mesures de pollution posent un réel défi pour la prise de décision car les divergences d'interprétation sont extrêmement larges :

D'un côté des associations indépendantes de mesure de pollution (Air Pays de Loire, ATMO Occitanie) qui disent qu'ils ne détectent pas d'impact particulier de la pollution aérienne et de l'autre des riverains qui mettent en avant la très forte consommation de kérosène au décollage, les odeurs, le noircissement des toits ...

Des points de divergence sont par exemple la pollution qui paraît s'arrêter en bout de piste pour le CO2 et les Nox ou la mesure des Particules Ultra Fines qui n'existe pas aujourd'hui.

Le CCNAAT s'interroge sur la pertinence du placement des capteurs, voire du type de capteur pour mesurer la pollution « venue du ciel ». Il est clair qu'en bordure de route, la pollution automobile va « saturer » le système.

Il faut donc porter l'effort sur la mesure de pollution là où il ne devrait pas y en avoir (ou peu) : dans des parcs ou jardins sous trajectoire dans les 1er kilomètres, sous le vent car les polluants vont être portés ... et peut-être adapter les capteurs à une pollution « venant du haut »

- ⇒ **Des progrès sont à faire pour adapter les systèmes à la mesure de la pollution aérienne.**

III. Conclusion

Le CCNAAT est opposé à la croissance des infrastructures destinées au trafic aérien car l'évaluation de l'intérêt général est réalisée par des organismes favorables à ces développements. Comme nous l'avons montré, aucune mesure sérieuse n'existe pour mettre une limite maximale à la nuisance (bruit et pollution) que subissent ou vont subir les populations.

Des nouvelles populations vont être « sacrifiées » sans proposition d'alternative pour ne pas vivre dans le bruit et la pollution.