

La gêne environnementale est une des multiples données et contraintes prises en compte par les acteurs directs du transport aérien aussi nommés exploitants.

Pour ce faire, des réunions ont lieu régulièrement avec les compagnies aériennes, le gestionnaire de l'aéroport, les services de la Direction des Services de la Navigation Aérienne et l'autorité locale: la Préfecture, afin de faire un point sur l'activité liée à la plateforme (couvre feu éventuel), sur la manière à limiter gênes sonores et visuelles avec des procédures de survol appropriées, les aménagements à envisager localement ainsi que les éventuels dédomagements acceptables et acceptés pour les riverains et les zones survolées .

Ainsi, la majeure partie des compagnies aériennes mettent en place et améliorent sans cesse leurs procédures d'exploitations, acceptent les règles imposées et usent de tous les leviers possibles pour limiter ces contraintes au regard de l'économie.

Nantes Atlantique est un bon exemple pour cela : aujourd'hui, on limite entre autre la durée d'utilisation des moteurs auxiliaires bruyants type APU qui servent au conditionnement de l'air des cabines et assistent les diverses servitudes électriques ou hydrauliques de l'avion, acceptent pour déccélérer de réduire l'utilisation des moteurs en reverse pour suppléer le freinage selon les normes du constructeur de l'avion et des performances piste du jour (vent, température extérieure, temps de demi tour...) sans remettre en cause la sécurité des vols...

Dans les grandes compagnies aériennes, la formation et la sensibilisation des équipages fait aussi partie de cet immense travail couteux mais nécessaire pour assurer le développement durable du modèle économique représenté par le transport aérien.

Divers organismes tels que l'ACNUSA savent rappeler les normes et usages locaux à grands renforts de lourdes pénalités financières dès qu'un écart aux procédures définies est constaté, pénalités qui malheureusement ne servent aucun des acteurs locaux ni n'aident in fine les riverains exposés afin de mieux s'équiper de manières à protéger du bruit leur logement avec des isolations phoniques particulièrement dans les zones de bruits définies via les Plans de Gênes Sonores (PGS) et d'Expositions au Bruit (PEB).

Du coté exploitant, les motoristes fournissent des réacteurs de plus en plus performant en terme de réduction de bruit et de moins en moins gourmand en kérosène et rejet dans l'atmosphère. Si l'aviation représente globalement 2% des émissions de CO2 de la planète (1,5% en Europe), leur réduction est de 70% ces 40 dernières années (moins 20% depuis 10 ans), le bruit des moteurs quand à lui a été réduit de 75 % (20dB) ces 40 dernières années dont de 50% depuis 10 ans. L'objectif réaliste est d'atteindre une réduction supplémentaire de 50% tant en bruit qu'en émission de CO2 d'ici à 2020 !

Il serait intéressant de traiter du niveau de bruit qu'émet le moteur thermique du transport terrestre (70% du bruit émis) alors que l'avion en créer moins de 20% dans un environement contraint et le train environ 12%, et ce tout au long d'une journée (source ADEME). Quid des émissions CO2 provenant pour 93% d'une multitude de moyen de transports terrestre ou maritime...

Concernant l'impact sanitaire sur la pollution atmosphérique des grandes villes françaises, l'Institut de Veille Sanitaire (IVS) n'a même pas retenu Nantes pour une quelconque évaluation compte tenu de son dimensionnement, le dernier rapport datant de... septembre 2012.

Nous devons collectivement savoir interpréter ces données objectives accompagnées de chiffres précis, mais orienter maintenant les débats sur la gêne sonore après avoir argumenter initialement d'une pseudo saturation, puis de danger de l'aéroport de Nantes Atlantique semble empreint à la fois d'un mélange empreint d'amateurisme, de raccourcis aussi maladroits que détournés dans le seul but de tenter de trouver une justification à un projet de création d'aéroport qui fait de plus en plus douter tant le grand public que nos acteurs sociaux économiques.

Enfin ?!

Le collectif de Pilotes doutant de la pertinence du projet de NDL

Le 5 novembre 2012