

L'Atelier Citoyen est une association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes, créée en 2014 pour travailler sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a publié un grand nombre de ses travaux (sur www.ateliercitoyen.org) : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme. En 2018, il devient l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique pour laisser la possibilité de créer d'autres ateliers citoyens sur d'autres sujets.

Bruit : mieux protéger les populations

De nombreux aéroports en bonne santé économique protègent bien mieux les populations riveraines que l'aéroport de Nantes : couvre-feu, restrictions de trafic, tarification dissuasive. La mise en place du couvre-feu à Nantes Atlantique est impérative. Nous l'estimons possible de 23h à 6h, avec des limitations du trafic aux franges, sans risque économique. D'autres mesures doivent être prises concernant les aides à l'insonorisation, le suivi des données et, à plus long terme, la prise en compte des recommandations de l'OMS.

Vivre à proximité d'un aéroport est possible. Pour cela, des mesures de protection des riverains doivent être mises en place. Nous nous proposons ici d'en lister quelques-unes et d'avancer **des propositions simples et rapides à mettre en œuvre pour diminuer les nuisances sonores.**

La non-programmation de vols entre 23h et 6h et la limitation des vols de 22h à 23h et de 6h et 7h

Comme le montrent les deux tableaux ci-contre, pris à titre d'exemple sur le site de l'aéroport, des vols sont régulièrement programmés entre 23h et 6h, soit au départ, soit à l'arrivée.

Ces « vols de nuit » troublent le sommeil des populations riveraines. Une déclaration unanime des maires de la Métropole nantaise en date du 28 janvier 2019 a demandé la mise en place d'un couvre-feu entre 0h00 et 6h00. Nous nous en félicitons tout en demandant :

1) **un véritable couvre-feu du type Orly**, c'est-à-dire, une fermeture, hors urgence

Arrivées programmées des 11 et 12 juin 2019 entre 22h45 et 01h15

Bruxelles	12 Juin.	22:40	SN3569	 brussels airlines	Hall 1	Programmé
Dublin	12 Juin.	22:40	FR1986	 RYANAIR	Hall 1	Programmé
Nice	12 Juin.	22:45	EC1675	 easyJet	Hall 1	Programmé
Casablanca	12 Juin.	22:50	TO4605	 transavia	Hall 1	Programmé
Madrid	12 Juin.	23:20	YW8548	 AIR NOSTRUM	Hall 1	Programmé
Tel Aviv	12 Juin.	23:25	EC7736	 easyJet	Hall 1	En vol, estimé 23:41
Corfou	12 Juin.	23:40	TB5252	TUI Airline Belgium	Hall 1	En vol, estimé 23:10
Oran Es Senia Apt	12 Juin.	23:45	TO4683	 transavia	Hall 1	Programmé
Héraklion	12 Juin.	23:45	TO4629	 transavia	Hall 1	En vol, estimé 23:43
Dubrovnik	13 Juin.	00:15	V72217	 VOLOTEA	Hall 1	Programmé
Palma de Majorque	13 Juin.	00:50	V72831	 VOLOTEA	Hall 4	Programmé
Split	13 Juin.	01:15	V72245	 VOLOTEA	Hall 1	Programmé

Départs programmés des 11 et 12 juin 2019 entre 23h00 et 06h15

Barcelone	12 Juin.	23:00	VY2973	 vueling	Hall 3	Programmé Enregistrement
Dublin	12 Juin.	23:10	FR1987	 RYANAIR	Hall 3	Estimé à 23:50 Enregistrement
Kalamata	13 Juin.	05:45	TB5383	TUI Airline Belgium	Hall 3	Programmé
Bastia	13 Juin.	06:00	V72106	 VOLOTEA	Hall 4	Programmé
Marseille	13 Juin.	06:00	A53080	 HOP! AIRFRANCE	Hall 3	Programmé
Monastir	13 Juin.	06:00	TO4752	 transavia	Hall 3	Programmé
Madrid	13 Juin.	06:05	YW8545	 AIR NOSTRUM	Hall 3	Programmé
Marrakech	13 Juin.	06:10	TO4608	 transavia	Hall 3	Programmé
Paris Charles De Gaulle	13 Juin.	06:15	AF7721	 AIRFRANCE	Hall 3	Programmé
Alicante	13 Juin.	06:15	V72260	 VOLOTEA	Hall 3	Programmé

Source : aéroport de Nantes Atlantique

liée au sanitaire, à la sûreté ou à la sécurité des biens et des personnes : une simple interdiction des vols programmés ouvrirait en effet la voie à de nombreux défauts de ponctualité, surtout en pleine saison estivale, la majorité des vols à Nantes Atlantique étant réalisés par des compagnies low cost aux programmes très denses.

2) un élargissement de la période de couvre-feu à 23h00 – 6h00.

3) des restrictions sur les « franges » : créneaux 22h - 23h et 6h - 7h. Pour ces restrictions, des tarifs dissuasifs sont possibles (voir notre cahier Tarification incitative). En outre, nous reprenons à notre compte des recommandations de l'Acnusa (rapport 2019, p.6) :

- interdire dès 22h les avions les plus bruyants, de marge inférieure à 13 (recommandation n°1),
- ensuite, planifier sur plusieurs années un renforcement des exigences (recommandation n°2).

Un renforcement des exigences pourrait intervenir deux ans après la mise en place du couvre-feu. Il devrait majorer une nouvelle fois la tarification des franges de nuit et interdire les avions d'une marge inférieure à 18, dès 22h et de 6h à 7h. Un seuil de marge inférieure à 18 ne laisse passer que des avions vraiment remarquablement peu bruyants : Airbus A320 Néo, Boeing 737 Max.

Des comparaisons utiles

Les restrictions de vols de nuit ne diminuent pas l'attractivité des aéroports, notamment pour les low cost. **Le couvre-feu est total dans de grands aéroports au trafic bien plus important que celui de Nantes :**

- Francfort : 23h à 5h

- Genève (principal hub continental d'Easyjet) : 0h30 à 5h
- Orly : 23h30 à 6h
- A Berlin, Munich et Zurich : le trafic est également interdit, généralement 0h à 5h (Source ACNUSA)

Des aéroports ayant beaucoup de vols low cost connaissent aussi un couvre feu :

- Beauvais (principale plateforme française de Ryanair) : 0h à 5h
- Venise (principal hub de Volotea) : 23h30 à 5h

Une gêne accentuée le week-end !

A Nantes Atlantique, un comptage sur les cinq premiers mois de l'année 2019 montre que les vols de nuit sont beaucoup plus nombreux les week-ends alors que les vols de jour y sont moins nombreux.

Nantes	Nb de vols de nuit	dont le WE
janvier	30	24
février	29	26
mars	41	39
avril	293	139
mai	333	205

Source : Flight radar, relevés de 23h00 à 5h59, janvier à mai 2019

Des vols de nuit abusifs à Nantes

Nous avons observé le trafic sur la période récente du 3 au 12 juin 2019 pour les aéroports de Nantes, Genève et London City (tableau ci-dessous) : Nantes dont le trafic est pourtant bien moindre que celui des deux autres, abuse des vols de nuit !

Nombre moyen de vols par nuit / jour à Nantes Atlantique, Genève et London City , juin 2019

De ces trois aéroports, Nantes Atlantique est le seul à accepter des départs la nuit et le seul à accepter des arrivées entre minuit et 6 h du matin. Peut beaucoup mieux faire !

	Nantes Atlantique		Genève		London city	
	arrivées	départs	arrivées	départs	arrivées	départs
de 22h30 à 24h00	8,4	1,4	16,4	0	0	0
de 00h00 à 05h55	4,9	1,5	0	0	0	0
Vols de nuit	13,3	2,9	16,4	0	0	0
Vols de jour	98,1	97,8	194,9	195,3	125,4	125,4

Source : Flight radar, relevés 3 au 12 juin 2019

Un délai de mise en œuvre dommageable

Dans une annexe du dossier de concertation, il est expliqué que « *La réglementation européenne impose à l'Etat de réaliser une étude « d'approche équilibrée » pour évaluer la faisabilité économique et environnementale de restrictions d'exploitation (comme le couvre-feu ou l'interdiction des avions les plus bruyants), ainsi que de nombreuses consultations dont celle de la Commission européenne* » et que « *la procédure de mise en œuvre d'un couvre-feu nécessite deux ans de travail et de consultations obligatoires : si l'option de couvre-feu est validée à l'issue de la concertation, celui-ci pourrait être mis en place à l'automne 2021, sachant qu'une restriction ne peut être mise en œuvre qu'à l'occasion du début d'une saison aéronautique* ».

Cela est exact en vertu du Règlement UN n° 98/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union¹, dont nous aurions apprécié qu'il soit versé au dossier.

Ce délai de deux ans est très dommageable car **un couvre-feu s'applique à Beauvais, Mulhouse et Orly sans que les plateformes ne soient en difficultés économiques**. L'étude « d'approche équilibrée » obligatoire depuis le 13 juin 2016 pour les aéroports à plus de 50 000 mouvements commerciaux par an est un frein à la protection des populations, ce qui va à l'encontre des recommandations de l'OMS.

Dans son rapport de 2019, l'Acnusa « *afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit* »².

Des mesures peuvent être prises rapidement

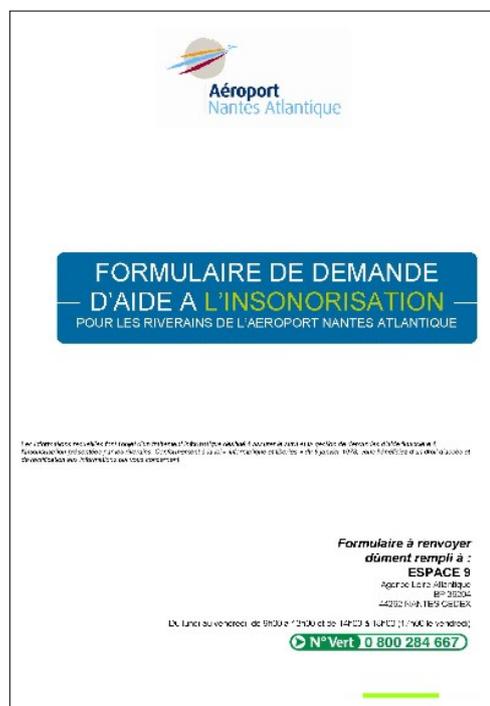
Pour autant, des mesures peuvent être prises sans attendre deux années. Il est par exemple possible **d'augmenter les tarifs d'atterrissage entre 22h et 6h** en appliquant des coefficients de modulation dissuasifs pour les appareils bruyants (confère p.4 de la Brochure Tarifs 2018 de l'Aéroport de Nantes-Atlantique) et de **durcir la tarification en cas de « départ retardé »**. D'autres aéroports le font : c'est le cas de Genève³ qui vient de décider une absence de vols planifiés après 22h00 à l'exception de trois vols long-

courriers et la mise en place de quotas de décollages retard. Lorsque les quotas seront épuisés, les compagnies devront payer une redevance fortement dissuasive pour pouvoir décoller. Voir Cahier d'acteur Atelier Citoyen Tarification incitative

Des mesures d'aides à l'insonorisation renforcées et facilitées

Le nouveau plan de gêne sonore qui entrera en vigueur le 1er juillet 2019 permet le triplement du nombre d'habitants pris en compte. Pour autant, bien des améliorations sont à apporter au dispositif comme l'indique l'Acnusa dans son rapport 2019⁴.

- revenir à un **taux de prise en charge de 100%** pour permettre à tous les propriétaires d'en bénéficier ;
- ouvrir la possibilité aux collectivités locales de mettre en place des systèmes solidaires de **prêt à taux zéro** pour éviter aux propriétaires de devoir emprunter pour payer les travaux avant d'être remboursés ;
- **informer** personnellement les locataires et les propriétaires bailleurs ;
- **raccourcir les délais de traitement administratif** ;



1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0598&from=fr>

2 Acnusa, rapport annuel 2019, p.14

3 <https://www.air-journal.fr/2019-06-01-aeroport-de-geneve-une-nouvelle-convention-pour-reduire-les-nuisances-sonores-5212776.html>

4 Acnusa, rapport annuel 2019, p.20-24

- permettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaire et aux collectivités d'emprunter à hauteur des besoins de financement non couverts en gageant la dépense sur les recettes futures de la TNSA.

Il faut également veiller à ce que **la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FNCA) soit effective en 2019.**

Pour son financement, la taxation des recettes non régulées (comme les parkings) de l'exploitant de l'aéroport est à étudier.

Suivi renforcé

Compte tenu du triplement du nombre d'habitants concernés par le nouveau PGS, Il va y avoir un afflux de demandes d'aide. Nous demandons que des moyens soient mis en place afin de traiter ces demandes dans un délai décent. Nous suggérons qu'un tableau de bord soit créé dès que possible, pour suivre le flux des dossiers entrants et sortants, ainsi que le nombre des dossiers en cours, et indiquer le temps moyen de traitement des dossiers.

Nous souhaitons que **ce tableau de bord soit examiné avec une fréquence trimestrielle** par la commission permanente de la Commission Consultative de l'Environnement de Nantes Atlantique (CCE). Il serait très opportun **que les résultats des mesures de bruit soient également analysés** à cette occasion.

A plus long terme

En octobre 2018, l'Organisation Mondiale de la Santé a fixé de nouvelles préconisations sur la réduction du bruit des avions en indiquant qu'au-delà de 45 décibels le jour et 40 décibels la nuit, l'effet est néfaste pour la santé.

Il s'agit du bruit perçu à l'intérieur des habitations. Il convient donc :

- de déterminer quel serait le niveau sonore du PGS qui correspond à cette préconisation.
- d'étudier un dispositif de soutien à l'insonorisation pour les populations situées à l'intérieur de la courbe correspondante.

Pour illustrer le propos, si cette courbe correspondait au niveau 50 dB du PEB, la population concernée serait de 67 000 habitants environ⁵.

⁵ <https://mediation-aeroport-du-grand-ouest.fr/documents/Annexe%20comparative.pdf>, p.31

Populations et développement économique de l'Ouest : des chiffres qui interrogent

Le dossier de concertation nous informe que seulement un quart des passagers voyagent pour motifs professionnels (p. 47). L'écrasante majorité des voyages ont lieu pour des vacances ou des déplacements personnels.

Pourquoi donc laisser croire que le développement du trafic de la plateforme nantaise est indispensable au développement économique du grand Ouest ?

(pages 63 à 68). Le grand Ouest est dynamique depuis longtemps, bien avant l'essor très important du trafic aéroportuaire, dû à l'arrivée (2004) puis au développement (2010, Vinci) de l'offre des compagnies low cost. Même si l'offre de ces compagnies profite aussi aux activités économiques, elle sert très majoritairement les **déplacements de vacances** des habitants de l'Ouest vers des destinations touristiques : **plus de 4 millions de personnes** en ont profité en 2018. Ces voyages contribuent 1) au tourisme de masse aux conséquences écologiques, voire sociales, négatives ; 2) à des dépenses de vacances effectuées hors de nos régions.

En échange, étant donné que seulement 9 % des passagers de Nantes Atlantique habitent à l'étranger¹, il y aurait **au plus 500 000 touristes étrangers venus par avion** dans la région en 2018... On cherche le bénéfice global pour l'économie du grand Ouest !

En outre, il est souvent fait mention de « *satisfaire les besoins de mobilité de la population* » (éditorial de M Gandil, p. 5 par exemple). Le PDG de Vinci, Xavier Huillard, affirme quant à lui « *qu'on peut être proactif et convaincre les compagnies aériennes d'ouvrir de nouvelles liaisons* ». **En matière de tourisme, l'aéroport et les compagnies ne répondent pas en général à des besoins, ils créent des envies.**

L'argument de 850 emplois directs par million de passagers supplémentaires (p.67) est très étonnant. Combien y a-t-il d'emplois directs à Nantes Atlantique ? En 2013, on comptait 550 emplois (ETP) par million de passagers (source CCI²)... et 236 à Beauvais, plateforme dédiée au low cost. La progression du trafic à Nantes étant liée aux vols low cost, ne serait-on pas plus près du chiffre de Beauvais ?

Pourquoi faire supporter des nuisances sonores aux riverains pour servir une offre de voyages à bas coûts à toujours plus d'habitants de nos régions ? **Faut-il continuer d'exonérer de redevance l'ouverture de nouvelles lignes ?** Cette forme de subvention participe au développement rapide du trafic low cost qui se concrétise souvent par la multiplication des vols décollant et/ou atterrissant de 22h à 6h30, difficilement admissibles socialement.

(1) **p. 44 du dossier de concertation : incohérence ? 9 % dans le graphique, 18 % dans le texte...** sur la même période 2015-2016 apparemment

(2) *Le Monde*, 6 février 2019

(3) 1986 ETP pour 3,6 millions de passagers, CCI 2013 ; voir aussi cahier Economie et emploi de l'Atelier Citoyen, 2015, p. 15 www.ateliercitoyen.org/index.php/category/economie/

Responsable de cette publication :

Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique
at.citoyen@gmail.com