

Toulouse le 9 décembre 2017

Droit de réponse de l'UFCNA à l'article de Reporterre du 24 novembre 2017

De Nicolas de La Casinière

<https://reporterre.net/Notre-Dame-des-Landes-le-bruit-n-est-pas-un-argument-prouvent-des-experts>

L'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) dont j'ai l'honneur d'assurer la présidence tient à réagir vivement contre l'article du 24 novembre paru dans Reporterre. L'UFCNA, fédération agréée au niveau national représente les centaines d'associations et collectifs d'associations de riverains dont l'objectif est de protéger la santé et la qualité de vie des populations soumises aux nuisances des aéronefs commerciaux, d'aviation légère et militaire, et des hélicoptères, en Ile-de-France et dans les autres régions.

Que l'on soit partisan ou détracteur du transfert de Nantes Atlantique, on ne peut laisser passer un certain nombre de rumeurs, d'idées reçues, de contre-vérités qui émaillent votre article.

La première remarque porte sur le peu de cas que vous faites des personnes soumises au bruit et à la pollution des avions dans la ville de Nantes ; le Nantais n'est pas différent d'un Francilien, d'un Toulousain ou de n'importe quel autre riverain survolé à quelque endroit du monde que ce soit : c'est une vraie calamité, de jour comme de nuit ; ces populations survolées (les Nantais en font partie) méritent donc toute la nécessaire reconnaissance de ce qu'ils subissent et non le mépris contenu dans la phrase : **"Il s'agirait des riverains atteints d'insomnies » et « des troubles et retards dans l'apprentissage chez les enfants en maternelle et primaire »**. Or, actuellement en France, se déroule la première enquête épidémiologique sérieuse et qui montre, dans ses premières observations, des associations positives et significatives entre l'exposition moyenne au bruit des avions des communes et la mortalité par maladie cardiovasculaire, cardiopathie ischémique et infarctus du myocarde. D'autre part, d'innombrables études de même nature ont déjà été réalisées à l'étranger et prouvent de façon définitive l'effet extrêmement délétère du bruit des avions sur de multiples composantes de la santé humaine.

A plusieurs reprises vous mentionnez les progrès acoustiques des avions, je cite :

1/ "le problème du bruit de l'aéroport de Nantes est très exagéré. Avec l'évolution technique des avions, il devrait encore se réduire" et encore "le progrès technique des avions "gommera" l'augmentation des mouvements et enfin « l'inéluctable atténuation des nuisances sonores liée au progrès technique des appareils et à la réduction du nombre de mouvements".

Réponse : S'il est vrai que les motoristes ont réussi des prouesses depuis la mise en service de la Caravelle et du Concorde, ces derniers eux-mêmes reconnaissent que les gros gains en acoustique sont derrière nous et que l'on ne gagnera désormais que quelques 0,1 dB tous les ans ; parallèlement le trafic a explosé et les prévisions de trafic concourent toutes à un doublement du trafic d'ici 20 ans ; l'aéroport de Nantes Atlantique non seulement n'échappe pas à cette réalité mais a enregistré l'une des plus fortes progressions de trafic avec près de 9 ans d'avance sur les prévisions de la DGAC, lors de la DUP ; en outre, la mise en service d'avions plus gros (pour transporter plus de passagers) signifie également que le bruit augmente. Enfin, comment pouvez-vous parler de réduction des mouvements d'avions alors que les chiffres officiels annoncent sur Nantes-Atlantique pour 2017 une augmentation de plus de 8% ?

2/ "La zone de bruit est bien moins étendue que ce que prétend la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)"

Réponse : Il serait très curieux que la DGAC qui établit les plans PEB et PGS se soit trompée à ce point alors que sur tous les autres aéroports, le reproche lui est fait de réduire le PEB à une

peau de chagrin qui ne rend pas compte de la réalité vécue par les riverains. Par ailleurs, dans le cas du futur PEB de Notre-Dame-des-Landes, on ne peut reprocher à la DGAC d'essayer de protéger un maximum de superficie inconstructible pour précisément empêcher de nouvelles populations de s'installer.

3/"Dans ses plaidoyers, le maire de Saint-Aignan mélange pollutions acoustiques ou celles émanant des gaz de combustion, évoquant de manière fumeuse un « cocktail » plein de perturbateurs endocriniens»".

Réponse: Historiquement, les riverains qui se sont fédérés en associations, luttent contre le bruit des avions (l'UFCNA existe depuis 40 ans); ils sont devenus des experts en niveaux de bruit et peuvent tenir la dragée haute à plus d'un acousticien; ce n'est que plus récemment que les pollutions atmosphériques (globale et locale) se sont invitées dans le débat : oui, l'avion pollue et, sans mesure corrective, sera en 2030 l'un des plus gros contributeurs au réchauffement climatique ; par ailleurs, la pollution par les avions, NOx, particules fines et ultrafines PM2,5 autour des aéroports ne cesse de croître et il n'y a pas de solutions pour les réduire contrairement au diesel, aux industries. C'est un véritable problème de santé publique que vous semblez manifestement ignorer.

4/"A la mi-novembre, la commune a saisi le Premier Ministre afin d'inclure Nantes-Atlantique dans la liste des aéroports tenus de faire un plan de prévention du bruit dans l'environnement"

Réponse : C'est une obligation réglementaire suite à la directive européenne n°2002-49 du 25 juin 2002 d'établir un PPBE quand un aéroport accueille plus de 50 000 mouvements ; l'Etat serait en infraction et attaquant en justice s'il ne le faisait pas mais également le maire représentant l'Etat dans sa commune.

5/"Les trois associations pro-transfert reçues par les médiateurs n'avaient jusqu'ici bataillé sur la question des nuisances sonores, n'ayant jamais demandé l'arrêt des vols de nuit, l'augmentation des tarifs pour les avions bruyants, ou l'actualisation des estimations de gêne sonore

Réponse : Avoir les avions au-dessus de la tête n'est souhaitable pour personne, et lutter contre les nuisances actuelles des avions sur les aéroports existants est un vrai parcours du combattant. Que les habitants concernés par le transfert de l'aéroport de Nantes soient angoissés à l'idée d'avoir à affronter les mêmes nuisances est légitime ; c'est bien parce que ces mêmes habitants suivent nos combats et croient que ce que nous disons est vrai qu'ils ont tant de vigueur à empêcher cette installation. En revanche, ce qui est inadmissible, c'est la violence qui est faite à ceux qui défendent le projet ; il me souvient, pour l'avoir vécu, avoir reçu des lettres de menace ... de mort quand nous osions défendre à Toulouse, le projet de deuxième plateforme ; espérons que ce ne soit pas le cas à Nantes et la raison de la "discrétion" des partisans du projet. La question des nuisances a toujours été au cœur des actions des associations comme par exemple l'Association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise (ACSAN) qui participe depuis 6 ans à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Nantes Atlantique et y défend avec opiniâtreté les riverains soumis aux nuisances.

Enfin, il est permis de fortement mettre en doute les méthodologies d'analyses du bureau d'études Adecs-Airinfra tant que nous n'aurons pas une totale connaissance de celles-ci.

L'UFCNA sollicite avec fermeté un droit de réponse à cet article tendancieux.

Pour l'UFCNA, Chantal Beer-Demander

