

« L'avion, le bruit et le futur aéroport de N.-D. des Landes »

L'ancien ministre de l'environnement, Yves Cochet, posait au gouvernement, le 28 03 06, une question concernant l'inutilité du projet d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. La réponse du ministre des transports répondait le 13 juin : "Il est clairement apparu que les nuisances sonores et les conséquences urbanistiques constituent la contrainte la plus forte de l'aérodrome de Nantes-Atlantique."

Ce document devrait être porté à la connaissance du public pour les questions qui seront posées dans le cadre de l'enquête d'utilité publique de la fin de l'année en cours.

Mais parlons du BRUIT ! Le bruit, [*dont les sources sont nombreuses,*¹] est la première pollution que le public refuse ! Qu'en est-il quand il a pour origine l'avion ? Les proches habitants de l'aéroport de Nantes-Atlantique [*(et non aérodrome!)*], Rezé, Bouguenais et St Aignan s'expriment parfois mais fort peu à ce sujet ; cela me surprend ! Analysons la situation.

Un avion fait du bruit à faible altitude, dans son sillage et peu de côté. C'est au décollage et à l'atterrissage que le bruit est le plus gênant. Les avions sont équipés de moteurs à réaction qui, malgré le travail des chercheurs feront toujours du bruit à moins que, le temps vient, le retour au moteur à hélice, moins bruyant et moins consommateur d'énergie, s'impose ! Certains de ces moteurs sont vieux et mal entretenus ; la génération et le type de moteur concourent au niveau sonore. Peut-on tout de même y remédier ?

Oui, à l'atterrissage ; le mode d'approche de la piste est à revoir. Un appareil se met en ligne, face à l'axe de la piste quelques kilomètres avant de se poser. La PENTE de descente peut être plus ou moins forte [*; on parle de degré ou de pourcentage; est-il nécessaire de préciser qu'une pente de 3° correspond à 5% environ; elle est courante; celle de 5° à 8,33%*]. La pente peut considérablement diminuer la longueur et la durée de descente selon son degré ou son pourcentage. Donc moins d'émission de bruit !

La sortie du TRAIN d'atterrissage et l'ouverture des VOILETS de freinage faites au bon moment, l'inversion des réacteurs à pleine puissance apportent leur lot de nuisances : sifflement, etc.. N'y aurait-il pas des règles draconiennes à imposer aux pilotes quand ils survolent les villes ?

Plan d'exposition au bruit

Au décollage que se passe-t-il ? Rappelons que dès que l'avion prend de l'altitude on l'entend de moins en moins. Si l'avion décolle en droite ligne, il s'élève vite, avec une forte pente, en peu de distance : donc il fait moins de bruit ! C'est la situation dans laquelle les habitants proches de Nantes-Atlantique (Rezé, Bouguenais et St Aignan) seront, si une nouvelle piste transversale en remplacement de l'actuelle, est créée. Les nuisances sonores sur les Sorinières, Bouaye, Pont St Martin et Nantes seront moindres encore, sinon, nulles.

Aujourd'hui, le plan d'exposition au bruit a des "cornes" comme on dit. Pour éviter Nantes, il tourne, à faible altitude, à forte puissance et "arrose" de bruit les villes de Rezé, Bouguenais, St Aignan, et voire Les Sorinières. Si un avion vire pour éviter une ville il le fait [*aux*

¹ Les mentions entre crochets et en italique ont été supprimées lors de la parution dans Ouest-France

conditions ci-dessus, mais] en "plateau" (moins de 30° par rapport à l'horizontale) et surtout sans monter, sans quoi il "décroche" c'est-à-dire qu'il tombe comme une feuille morte. Donc la situation de virage accentué le bruit qu'il provoque derrière lui ! C'est pourquoi, un plan d'exposition au bruit sans "cornes" est favorable ; le plan d'exposition au bruit de la nouvelle piste transversale en remplacement de l'existante, serait sans "cornes", donc limiterait le bruit !

De plus il faut ajouter que dans cette configuration, il y aurait 2 ILS (Instrument Landing System : instruments d'aide à l'atterrissage). Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui avec la piste actuelle qui n'en compte qu'un seul .

Ces réflexions, peut-être naïves, voire imprécises, doivent être portées à la connaissance du public et conforter l'"idée" d'une nouvelle piste transversale à Nantes-Atlantique et éliminer ainsi le projet de Notre-Dame-des-Landes, destructeur, coûteux et inutile.

Pourquoi les décideurs ne veulent-ils pas entendre cette suggestion de bon sens ? [*L'UE s'apprête à faire appliquer le principe de PRECAUTION à la pollution atmosphérique et SONORE pendant les décollages et les atterrissages des avions !*] Dans la situation de la nouvelle piste transversale à Nantes-Atlantique, en remplacement de l'existante, la "contrainte la plus forte" exprimée par le ministre disparaît... Mais attendons le comparatif-bilan, "mystérieux" quant à son élaboration, décrété par Mr Mareschal, président du conseil général de Loire-Atlantique.

Henri Gracineau - 11 août 2006