



SONOREZÉ II

COMPTE RENDU - ATELIER HABITANTS n°1

Date : 16/11/2023, 18h30-21h

Présents :

- Habitants : 25 habitants ont participé à l'atelier 2
- Ville de Rezé : Claire Guiu (Adjointe Pôle Aménagement – Paysages et écologie) et Gwladys Diquelou (chargée de mission environnement) + Marie-Agnès Tur (chargée de mission, dossier aéroport)
- Chercheurs : Arnaud Can, Pierre Aumond et Gwendall Petit (UMRAE), Élise Geisler et Natalia Escar Otín (laboratoire ESO)
- Tiers veilleur : Nicolas Bataille (Auxilia)

Déroulé global de l'atelier

Après un rapide tour de table pour que chacun se présente et un rappel sur la nature du projet SonoRezé, Arnaud Can a présenté l'état des connaissances en matière de bruit aérien : quelques notions générales en acoustique, sur les indicateurs, sur la cartographie du bruit des avions, sur la notion de gêne. Certains des points évoqués peuvent être retrouvés aux pages suivantes du site internet SonoRezé : <https://sonoreze.fr/pedagogie/notions.html>, <https://sonoreze.fr/pedagogie/indicateurs.html>

Suite à cela, les participants étaient invités à se répartir par tables pour échanger (pendant 15 mn) sur les problèmes, sur les choses qu'ils aimeraient montrer en lien avec le bruit des avions, et à amorcer une discussion sur les actions qu'ils aimeraient voir mises en place pour y répondre. Pour ce faire, les participants se sont répartis sur 4 tables (3 pour les habitants et 1 pour les membres de la ville).

À l'issue de ce temps de réflexion, Arnaud Can a présenté les outils actuellement mobilisables :

- la modélisation : il s'est agit de montrer des éléments de la modélisation du bruit des avions, telle que la dispersion des trajectoires, qui peuvent impacter les niveaux de bruit estimés sur un territoire ;
- la mesure : une présentation de la station de mesure officielle, située au cimetière de la Classerie a été faite. Les séances de mesures collectives réalisées récemment avec NoiseCapture (les participants étaient invités à mesurer, devant chez eux, les niveaux sonores le 03/11 [6h-8h], et le 07/11 [18h30-20h30], ont été discutées. Ces séances de mesures collectives sont prometteuses, la répartition des participants sur le territoire Rezéen était très bonne. Il serait intéressant de réitérer l'expérience dans des conditions météorologiques plus favorables, avec davantage de survols des avions au-dessus Rezé.
- l'enquête : enfin, la méthodologie de l'enquête, comme moyen d'interroger directement la gêne des habitants, a été présentée.

À partir de là, les éléments discutés par chacune des tables ont été présentés par les rapporteurs (voir ci-dessous). S'en est suivi un temps de question / débat libre, mettant en lien les éléments discutés par chacune des tables aux outils à disposition.

Restitution des groupes de travail

Les points évoqués dans chacune des tables étaient consignés en direct au tableau. Ils sont ici regroupés par thème, dans un premier effort de synthèse. Les niveaux d'opérationnalité des éléments discutés, qui mêlent pour l'instant constat, objectifs et propositions d'actions, ne sont pas encore abordés. Ils feront l'objet du prochain atelier. Les 8 thèmes suivant se dégagent :

1. Evolution et variabilité des nuisances ;
2. Trajectoires des avions ;
3. Horaires des avions ;
4. Le levier de la communication ;
5. Vers un observatoire du bruit ? ;
6. L'évaluation des impacts ;
7. Discussions d'ordre politique
8. Discussions d'ordre juridique

1. Evolution et variabilité des nuisances

Les habitants convergent vers le constat d'une augmentation des nuisances ces dernières années, même dans des quartiers historiquement épargnés (par exemple le quartier Pont-Rousseau). La saisonnalité a également un vrai impact sur le ressenti. Enfin, il y a une réelle différence de perception en fonction du sens du vent. Les perceptions sont également décrites comme variant fortement entre les individus, même au sein d'un même foyer. Par exemple, les enfants ne ressentent pas la même chose que les parents.

2. Trajectoires des avions

Les participants soulignent le fait qu'ils perçoivent une modification des trajectoires, ce qui est selon eux un des facteurs de l'augmentation de la gêne. Cette notion de trajectoire est débattue. Les trajectoires pour l'atterrissage varient assez peu, mais les trajectoires sont plus aléatoires dans le cas du décollage (en fonction des paramètres météo par exemple). La question est posée de ce qu'est un couloir aérien, de ce qui le définit, de ce que cela contient comme contrainte pour les pilotes. S'en suivent quelques actions possibles débattues :

- Les habitants se questionnent sur les moyens à leur disposition pour suivre l'évolution des trajectoires et faire en sorte que les avions se tiennent aux couloirs aériens déjà définis.
- La Ville affirme avoir fait une demande sur la transparence des trajectoires auprès des autorités ; une cartographie des trajectoires devrait prochainement être publiée.

3. Horaires des avions

La durée et le respect du couvre-feu sont des éléments clés de la gêne exprimée par les participants, qui se demandent par exemple si le couvre-feu est adapté aux recommandations de l'OMS concernant la durée du sommeil. Une majorité des participants semble en faveur d'un couvre-feu étendu : 0h-7h ? 23h-7h ? Il serait intéressant de comparer les couvre-feux ailleurs en France afin de savoir si celui de Nantes est adapté.

Une action possible est débattue : l'idée est évoquée de mesurer systématiquement les décollages à 6h du matin, pour vérifier que les niveaux sonores ne sont pas plus élevés sur cette période de temps, qui est plus sensible que les autres du point de vue du sommeil (c'est de plus le créneau où il y a le plus d'avions qui décollent).

4. Le levier de la communication

Les actions de communication sont identifiées par les participants, comme un levier intéressant pour changer les comportements :

- À l'échelle des opérateurs aériens, le "*name and shame*" ("nommer et couvrir de honte"), qui consisterait par exemple à pointer les compagnies qui ne respectent pas le couvre-feu ;
- À l'échelle individuelle, des actions de sensibilisation sur l'impact pour la collectivité du choix du transport aérien par les habitants, qui consisterait par exemple à donner à connaissance des chiffres "choc", du type "Vous prenez l'avion à 6h30 ? Ayez conscience que vous allez réveiller XX personnes".

5. Vers un observatoire du bruit ?

L'intérêt que présentent les mesures de niveaux de bruit pour faire un diagnostic du bruit aérien, et confirmer ou infirmer les cartes issues de modélisation, est discuté.

Actuellement, une station de mesure fixe est située au cimetière de la Classerie. L'aéroport met à disposition à la demande des villes une station mobile de mesures des niveaux sonores ; cette station est actuellement basée à Trentemoult.

Les données issues de ces stations de mesure font l'objet de rapports publiés annuellement pour les stations fixes. Les données produites sont plutôt en accord avec les modèles. En outre, l'avantage des mesures est de donner accès, en plus des niveaux moyens, aux niveaux maximums atteints lors des survols d'avions.

Cependant, le PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) préconise d'avoir davantage de points de mesure. La question est posée de savoir pourquoi ne pourrait-on pas avoir plus de stations de mesures, et de connaître leur coût. De plus, les participants aimeraient que ces données soient plus facilement consultables. Le site Maestro¹ donne actuellement accès aux niveaux en direct (décalés de 30 mn), mais ne permet pas de faire des recherches sur l'historique ou la statistique des niveaux de bruit.

Une action évoquée est de s'appuyer sur des mesures réalisées à l'aide de NoiseCapture, pour montrer l'intérêt d'un tel réseau de mesures, et pour montrer les emplacements intéressants pour les stations de mesure.

¹ <https://maestro.nantes.aeroport.fr/>

6. L'évaluation des impacts

La possibilité d'évaluer les impacts au travers d'enquêtes est discutée, ce qui permettrait par exemple de connaître sur la Ville de Rezé le nombre de personnes très gênées. Une telle enquête peut contenir un grand panel d'autres questions. De nombreuses questions se posent alors : quel mode de passation, quelles questions, combien de réponses, qui peut mettre en forme et analyser les données collectées, etc.

En fonction du mode de passation du questionnaire, le type, le nombre de réponses, et le coût varient fortement. La possibilité de recourir à une consultation d'initiative locale est évoquée, mais semble hors des moyens humains et financiers de la mairie.

Pour information, le Coceta a récemment fait un questionnaire sur la gêne ressentie. Ils ont eu environ 250 réponses.

Concernant les aspects sanitaires, deux dernières questions sont posées :

- Serait-il possible de chiffrer le réel impact sur la santé des rezéens, par exemple en affichant des chiffres comme le "Nombre d'années en bonne santé perdues" ;
- Il y a une adéquation entre les nuisances sonores et la pollution de l'air. N'y a-t-il pas une piste à creuser ?

7. Questions d'ordre politique

Des discussions d'ordre politique ont également eu lieu :

- De manière générale, les participants se demandent si l'augmentation des vols est une fatalité, ou si dans le contexte écologique actuel il est permis d'espérer une baisse. Le report modal de l'avion vers le train serait alors une solution. Pourquoi avoir autant d'aéroport internationaux (34 en France contre 16 en Allemagne) ? Quelle est la part du fret dans ces vols ? Il est à noter sur ce point qu'il y a deux ou trois ans le mot plafonnement était tabou, ce qui n'est plus le cas;
- La question de l'organisation du fonctionnement de l'aéroport Nantes-Atlantique est soulevée. Pourquoi les aéroports de Rennes, Brest et Quimper sont sous-utilisés ? L'aéroport publie-t-il une sorte de planning de charge avec tous les vols listés ? Serait-il possible d'interdire l'atterrissage aux avions obsolètes (trop bruyants) ;
- Le lien entre impacts acoustiques et impact économique est discuté. Une difficulté dans le débat est celle du faible poids des collectivités dans les processus de décision. Il serait intéressant de pouvoir s'appuyer sur un contre discours du monde économique questionnant par exemple le réel apport économique des certaines

lignes / vols. ? Il serait intéressant d'avoir des contre discours venant du monde économique. Par exemple des entreprises qui témoigneraient du fait qu'elles sont pour une extension du couvre feu car ça n'aurait pas d'impact économique sur leur activité. L'idée étant ici de proposer un autre discours face à celui qui est actuellement tenu et qui tend à dire que l'économie locale a besoin de tout ce trafic aérien.

8. Questions d'ordre juridique

Des questions d'ordre juridique sont enfin évoquées :

- Les participants s'interrogent sur les questions réglementaires régissant le bruit autorisé des avions. Dans les faits, il existe seulement des normes sur les émissions théoriques des avions, mesurées au moment de l'homologation. Les participants s'interrogent sur les moyens permettant de s'assurer du respect des réglementations, tel un contrôle technique des avions pour contrôler les niveaux sonores (et émissions de particules ?) au même titre que ce qui est fait pour les voitures ou les deux roues ;
- Des participants s'interrogent sur la possibilité de s'appuyer sur des dépassements de seuils pour attaquer en justice les compagnies aériennes, ainsi que sur la nécessité de faire en sorte que les pénalités soient plus dissuasives et surtout respectées. Quid de payer un juriste pour qu'il aide à obtenir les données de l'aéroport ? La ville de Rezé informe qu'elle a déjà un avocat missionné pour travailler sur la question de l'aéroport.