



Freddy HERVOCHON

Vice-président du Conseil
départemental délégué aux
ressources, milieux naturels et
foncier

Conseiller départemental
de Rezé 1

Myriam BIGEARD

En charge de la MDPH

Conseillère départementale de
Rezé 1

Réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique Concertation publique Cahier d'acteur du canton Rezé 1

(Bouaye, Bouguenais, Brains, Rezé Nord, Saint Aignan de Grand Lieu, Saint Léger les Vignes)

Nous avons pu tous constater ces dernières années une forte croissance du trafic aérien de l'aéroport de Nantes-Atlantique : des avions de plus en plus nombreux et des trajectoires de moins en moins respectées au décollage qui engendrent une augmentation des nuisances sonores et des particules polluantes néfastes pour la santé.

Nous reconnaissons l'importance pour notre territoire d'un aéroport facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi. Pour autant un aéroport situé en milieu urbain, enclavé, à proximité de dizaines de milliers d'habitants ne pourra se développer comme celui qui était envisagé à Notre-Dame-des-Landes, compte tenu des contraintes environnementales, des nuisances et des pollutions qu'il génère. En tout état de cause, la santé des habitants demeure notre principale préoccupation.

9^{ème} aéroport français en matière de trafic, l'aéroport de Nantes-Atlantique connaît la meilleure progression des grands aéroports français. Parmi les aéroports qui accueillent plus d'un million de passagers, Nantes-Atlantique est celui qui a affiché la plus forte croissance en 2017 avec une augmentation de 14,7% par rapport à 2016¹. En 2000, l'aéroport avait accueilli environ 2 millions de passagers pour près de 45 000 mouvements contre 5.4 millions de passagers (+170%) pour environ 55 000 mouvements (+22%) en 2017². A cela s'ajoutent le nombre de décollages et d'atterrissages d'avions qui ont quant à eux progressé de 2 à 3% par an.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique a annoncé clairement ses objectifs : « développer un aéroport en capacité de traiter 11,4 millions de passagers et 89 0000 mouvements d'avions commerciaux en 2040 ».

Or il semble important de préciser que lors du débat public de 2006 et de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2008, les conditions d'exploitation maximum définies pour Nantes-Atlantique étaient de 56 000 mouvements.

Ces 56 000 mouvements sont aujourd'hui atteints et déjà dépassés. A ce sujet le rapport de la Commission du dialogue de 2013 indiquait « qu'au-delà de 55 000 mouvements, les nuisances pour les habitants deviendraient vite difficilement supportables. Le réaménagement de Nantes-Atlantique n'apparaît donc pas à la commission comme une solution valable à long terme »³.

¹ <https://www.debatpublic.fr/projet-reamenagement-l aeroport-nantes-atlantique>

² <https://mediation-aeroport-du-grand-ouest.fr/documents/Rapport%20de%20la%20Mission%20de%20M%C3%A9diation%20A%C3%A9roport%20du%20Grand%20Ouest.pdf>

³ <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000221.pdf>

De plus, il convient d'ajouter que l'arrêté du 24 avril 2006⁴ n'est pas respecté. Cet arrêté interdit aux avions les plus bruyants de décoller ou d'atterrir à Nantes-Atlantique la nuit (22h30 – 6h). Nous tenons également à rappeler que Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan-Grandlieu, avait alerté en avril 2018, Élisabeth Borne, ministre des Transports, pour lui demander l'exacte application de la DUP et de cet arrêté afin d'assurer la protection des habitants concernant l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs le Département avait quant à lui déjà étudié l'option de la piste transversale dans un rapport en date du 20 octobre 2006⁵. Il concluait que la création d'une piste transversale (Est-Ouest) à Nantes-Atlantique sur le site actuel remettrait en cause les organisations urbaines définies par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Sur la base de ce rapport, les enjeux financiers et fonciers et leurs impacts (notamment les établissements scolaires) semblent notoirement sous-estimés dans le présent dossier de concertation.

Alors que la concertation publique engagée sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est ouverte le 27 mai dernier, les options proposées par la DGAC sont :

- Le maintien de la piste actuelle avec une croissance de trafic n'est plus tolérable pour les habitants de Bouguenais et St Aignan de Grand Lieu;
- L'allongement de la piste (400 ou 800m) qui rayerait le bourg de Saint-Aignan-Grandlieu de la carte;
- La création d'une piste en V qui serait insupportable pour les habitants de Rezé, Bouguenais, Saint-Sébastien-sur-Loire et Vertou,...;
- Ou encore la création d'une piste transversale qui serait une catastrophe pour les villes de Bouaye, Saint-Léger-les-Vignes, Pont-Saint-Martin et Brains,...

Aucune des options proposées ne fait référence à la question du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique ni d'un moratoire, ni d'une limitation sur le trafic aérien. L'état organise la division des populations et fait fausse route, car l'ensemble des options présentées sont irrecevables pour les habitants de notre territoire qui ont voté à plus de 55% pour le transfert.

On peut également s'interroger sur le choix du calendrier fixé pour cette concertation au regard des enjeux que revêt ce dossier pour le territoire (2 mois dont plus de la moitié au cœur de l'été – pour rappel : du 27 mai au 31 juillet 2019).

De plus, les études environnementales sont toujours en cours, et ce jusqu'en octobre 2019. Leurs résultats ne sont donc pas encore connus et par conséquent leurs conclusions ne peuvent donc pas figurer dans le dossier porté à la concertation. Ce manquement était une des motivations que nous avons exprimées auprès des garantes de la CNDP en janvier dernier pour justifier le report de cette concertation.

Début 2019, nous nous étions par ailleurs associés à d'autres élu.e.s du Sud Loire pour défendre une position commune à travers 7 résolutions quant au devenir de l'aéroport Nantes-Atlantique. Nous les avons ensuite

⁴ Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)

⁵ « Y'a-t-il une alternative au projet d'aéroport du grand ouest à Notre-Dame-des-Landes », Conseil Général de Loire-Atlantique, rapport d'analyse, octobre 2006.

présentées le 4 février 2019 à Elisabeth Borne, ministre des Transport et à François de Rugy, ministre de la Transition écologique et solidaire.

En renonçant au transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes (NDDL), Emmanuel Macron faillit à la parole qu'il avait donnée en tant que candidat, et trahit de ce fait l'avis des citoyens de Loire Atlantique consultés démocratiquement. Aussi, nous pouvons nous interroger sur la légitimité d'une telle concertation visant à contourner la consultation de 2016 à caractère référendaire favorable au transfert ?

Aujourd'hui, nous pouvons affirmer qu'il n'y avait pas d'autre alternative et qu'aucune solution ne sera trouvée permettant de concilier -comme c'était le cas à NDDL- protection des riverains et développement aéroportuaire. Laisser croire que l'on peut développer le trafic à Nantes-Atlantique de 580000 à 89000 mouvements d'avions commerciaux sans accroître les nuisances est un mensonge dont les riverains seront les victimes.

Si l'état refuse l'option du transfert, nous considérerons que nous ne pouvons pas augmenter indéfiniment le trafic : il faut donc envisager de limiter le trafic. D'ailleurs, l'autorité environnementale révèle dans son avis sur cette concertation que le trafic de l'aéroport d'Orly est plafonné et que la Ministre des transports s'est aussi engagée à un plafonnement des trafics sur Roissy.

Alors pourquoi ne pas s'imposer des limites au sujet du développement du trafic de Nantes Atlantique, comme à Orly, pour des raisons de santé publique et pour atteindre la neutralité carbone en 2050 ?

Ne pouvons-nous pas envisager un nouveau modèle économique aérien sur Nantes-Atlantique pour intégrer l'enjeu de la transition énergétique ?

Le développement économique et l'évolution du trafic doivent impérativement prendre en compte la santé et l'acceptabilité des nuisances de l'infrastructure. Aussi demandons-nous la mise en place d'une gouvernance associant les élus et les citoyens concernés par le survol de leur territoire, de manière à construire ensemble une évolution du modèle aérien.

Pour cela nous demandons d'intégrer toutes les collectivités territoriales qui sont, ou qui pourraient être impactées par le survol et les nuisances sonores des avions à la réflexion sur la stratégie aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Et de soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire.

Avec l'abandon du transfert à NDDL, il y a un prix à payer en gardant sur l'aéroport sur le site actuel, fortement urbanisé, de Nantes-Atlantique et qui imposera de faire un choix entre la protection des populations et le développement aérien. Concilier les deux n'est pas possible ! Nous avons choisi la protection des populations.

L'OMS⁶ établissait le 10 octobre 2018, des lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne : « En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé. »

C'est pourquoi il convient d'agir spécifiquement sur la réduction du bruit à la source dans le cadre de la mise en place d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) régi par le droit européen⁷ : mise en place d'outils

⁶ Source : Aéroports du Grand Ouest

⁷ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires, réduction du bruit au sol, de manière à améliorer le cadre de vie des populations survolées et des proches riverains des pistes.

Nous demandons que les compensations exemplaires promises aux populations survolées (PGS, FCNA), soient dotées d'un budget à la hauteur de l'ambition d'exemplarité annoncée par l'Etat, et soient appliquées avec la plus grande rigueur et rapidité. Il convient également de protéger les populations en agissant sur la source des nuisances.

Nous souhaitons également qu'une attention particulière soit portée aux impacts des établissements scolaires qui subissent ou subiront des nuisances et nous demandons notamment le financement intégral par l'état au titre des compensations exceptionnelles promises par le 1er ministre du déménagement du collège de la Neustrie à Bouguenais.

Pour combattre les scénarios dangereux présentés par la DGAC à cette concertation publique, nous nous opposons solidairement à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles. Nous soutenons résolument le transfert qui est à long terme la seule alternative permettant de concilier à la fois développement aéroportuaire et protection de la population.

Nous invitons donc tou.te.s nos concitoyen.ne.s à se mobiliser autour de cette concertation.