

Concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur de la Ville de Rezé

Rezé, ville du Sud-Loire, compte 40 368 habitants. Située à quelques minutes du centre de Nantes, c'est la 3^e commune de Nantes Métropole et la 4^e de Loire-Atlantique.

L'ouest de la commune, voisin de Bouguenais les Couëts, est survolé par les atterrissages par le nord et les décollages vers le nord-est. La situation s'est significativement dégradée en 2018 avec l'augmentation indéniable du trafic-passagers (+13 % par rapport à 2017) laquelle est renforcée par l'effet psychologique de l'abandon du transfert.

La Ville est préoccupée par les conséquences de ce trafic aérien sur la dégradation de la qualité de vie et s'inquiète des conséquences sur la santé (nuisance sonore et pollution atmosphérique) et sur l'environnement.

Préambule

La Ville de Rezé reconnaît l'importance pour ce territoire d'un aéroport facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi. Il n'est pas question d'opposer le développement économique et la santé des habitants. 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.

Comme Notre-Dame-des-Landes en son temps, le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique suscite de l'émotion, de la colère, des remous profonds dans nos conceptions de l'avenir du transport aérien. La décision du 17 janvier 2018 a tourné une page mais n'a pas résolu les questions de l'avenir du territoire.

La présente concertation est un préalable au projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique. Dans ce contexte, la Ville de Rezé veut être constructive et prendre de la hauteur sur ce qui est en jeu.

Or, ce qui est préalable à un projet d'aménagement d'infrastructure, c'est le projet du territoire qui le porte. Un prérequis pour décliner les outils dont il a besoin.

Le projet du territoire qui accueille l'aéroport Nantes Atlantique ne sortira pas du chapeau au cours de cette concertation. C'est un processus qui nécessite de se projeter à plusieurs échelles, avec plusieurs acteurs. « L'atelier des territoires » qui débutera en 2020 peut être le catalyseur de cette vision.

A ce stade, bien qu'imparfaite, cette concertation préalable est un moment clé pour partager des visions de l'avenir. Le dossier présenté par la DGAC en est une. La Ville de Rezé, en tant qu'acteur de ce territoire souhaite apporter la sienne.

En ligne de mire : permettre aux acteurs locaux de prendre en main l'avenir du territoire en travaillant en toute transparence, dans le respect du territoire, de ses habitants et des richesses de son patrimoine naturel.

1ère partie –

Etre le relais de la parole des Rezéens

1 Les conditions de la concertation

Cette concertation est imparfaite.

Elle est très courte (deux mois) pour un dossier si complexe et si déterminant pour le futur de notre territoire.

Elle débute trop tôt alors que nous attendons encore les données environnementales et l'étude de desserte de l'aéroport menée par Nantes Métropole et la Région des Pays de la Loire.

Elle se déroule au début de la période estivale, tandis que les personnes qui pourraient se sentir concernées par cette concertation ont peu de temps à y consacrer avant de partir en congés.

Enfin, elle intervient dans un contexte de rancœur qu'il ne faut pas sous-estimer.

Malgré cela, les participants aux ateliers se sont généralement prêtés à l'exercice pour apporter leur contribution et des collectifs citoyens, dont certains rezéens, ont contribué sous forme de cahiers d'acteurs. Et ce, même si les scénarios proposés ont souvent été vécus comme une incitation à la division.

2 Un contexte complexe et douloureux, après l'abandon du transfert à Notre-Dame-des-Landes

Certes, la Ville de Rezé a pris acte de l'abandon du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Il importe néanmoins de comprendre ce que cette décision a engendré auprès des riverains, de manière à prendre avec justesse la mesure de la dimension humaine du contexte de cette concertation.

La volte-face de l'Etat, après le vote majoritaire en faveur du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes n'est pas digérée par de très nombreux riverains de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Pour beaucoup, c'est un sentiment de vote bafoué et une perte de foi en la démocratie. Des projets de vie qui s'effondrent, des citoyens qui se sentent relégués à une valeur de citoyens de seconde zone. « *Sidérés par le manque de considération de l'Etat* »¹, ils craignent que ce territoire n'aille au-devant d'une catastrophe écologique, économique et sanitaire et considèrent que le transfert reste la seule solution viable.

Quant aux Rezéens qui ont voté majoritairement contre le transfert, ils n'ont pas voté pour un développement illimité de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Aussi, quelles qu'aient été les positions sur le transfert de l'aéroport, comment n'être pas affecté par l'augmentation vertigineuse du trafic aérien et les annonces par voie de presse de créations de nouvelles lignes ? Pour les riverains excédés par les nuisances quotidiennes, toute manifestation de l'essor de l'infrastructure génère une grande inquiétude pour l'avenir et sa propre santé.

La concertation préalable sur le réaménagement intervient dans ce contexte.

¹ Citation de riverains

3 Entendre les voix du territoire

Les milliers de riverains (16 047 dans le PGS²) affectés par les nuisances aériennes sont autant de vies et de parcours individuels. Dans le dossier de concertation, ils sont des chiffres et des moyennes. Le mépris qu'ils ressentent s'exprime dans les courriers qu'ils adressent à la mairie et dans leurs contributions.

La Ville de Rezé demande aux garantes de la concertation de **bien intégrer la dimension humaine** dans leur analyse des contributions.

La Ville de Rezé demande aussi au maître d'ouvrage d'entendre ces voix, dans leur diversité d'expression et d'opinion, comme étant celle **d'un territoire qui tient à la qualité de son cadre de vie** et qui, malgré toutes les possibilités (économiques, technologiques, etc.) qui ouvriraient encore des potentiels d'accroissement du trafic, doit être compris comme le **facteur limitant de l'expansion de Nantes-Atlantique**.

2ème partie –

Défendre la protection des populations et de l'environnement

4 Les enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux auxquels le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique doit faire face, relèvent des impacts climatiques, des conséquences sur la santé, sur le cadre de vie et sur les milieux naturels.

On peut citer quelques sources, documentées à différentes échelles :

Impacts et enjeux climatiques	Impacts sur la santé et le cadre de vie	Impacts sur l'environnement et les milieux naturels
<ul style="list-style-type: none">- Rapport annuel du Haut Conseil pour le climat³ (juin 2019) ;- Bilan national du programme d'actions des aéroports établi par l'ADEME⁴ (2018) ;- Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C⁵ (2018) ;- Stratégie nationale bas-carbone 1 et 2⁶ (2018) ;- Plan Climat de la France⁷ (2017) ;- Analyses de l'Agence	<ul style="list-style-type: none">- Coût environnemental de 33 aéroports européens¹⁰ (2019) ;- Lignes directrice OMS relatives au bruit des transports¹¹ (2018) ;- Etude du conseil national du bruit ; coût social du bruit¹² (2016) ;- Coût de la pollution atmosphérique, selon Santé Publique France¹³ (2016)	<ul style="list-style-type: none">- Lac de Grand Lieu : plus grand lac naturel de plaine française, 2^e réserve ornithologique de France, reconnu pour sa richesse biologique et qui fait l'objet de nombreuses protections- Les réservoirs et continuités écologiques repérées aux échelles régionale¹⁴ et locale¹⁵, s'appuyant sur la diversité des milieux (zones humides, cours

² Plan de gêne sonore

³ Haut Conseil pour le Climat, 2019, [Agir en cohérence avec les ambitions – Rapport annuel neutralité carbone](#)

⁴ COTTIGNIES M., 2018, [Bilan national du programme d'actions des aéroports établi par l'ADEME, Application du décret n°2016-565 et de l'article 45 de la loi n°2015-992](#)

⁵ GIEC, 2018, [Rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur le climat sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C](#)

⁶ Ministère de la transition écologique et solidaire, 2018, [Projet de Stratégie Nationale Bas-Carbone](#)

⁷ Ministère de la transition écologique et solidaire, 2017, [Plan climat](#)

européenne de l'environnement sur les émissions de CO ₂ du transport de passagers ⁸ (2014) - Etude de la commission européenne sur la taxation du kérosène ⁹		d'eau, forêts, etc.)
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------

Il semble difficile et peu compatible de **conjuguer la croissance illimitée du trafic aérien et la transition écologique et énergétique.**

La Ville de Rezé prend acte de l'accord CORSIA¹⁶ adopté en 2016 par les acteurs de l'aviation civile internationale engageant l'ensemble du secteur sur une croissance neutre en carbone à partir de 2020. La Ville de Rezé craint cependant qu'il s'agisse d'un moyen de dédouaner une croissance illimitée du trafic aérien.

Nous ne pouvons plus ignorer l'urgence. Nantes Métropole, capitale verte en 2013, est engagée dans cette transition écologique à travers son plan climat air énergie territorial. Nous, élus locaux, densifions la ville ; nous nous efforçons de vivre dans des espaces plus restreints ; nous réduisons la part de l'automobile ; nous limitons la vitesse sur les routes ; nous développons la nature en ville. La Ville de Rezé s'engage dans ce sens tous les jours aux côtés des habitants à travers sa Fabrique rezéenne, son plan d'action en faveur du développement durable.

Chaque fois, en déclinant nos politiques publiques, nous visons la sobriété. Et nous laisserions augmenter sans limite le trafic aérien ? Non. Il faut être cohérents et conformes à nos objectifs. Une recommandation énoncée dans le rapport annuel (juin 2019) du Haut Conseil pour le climat : « Nécessaire mise en cohérence de l'action publique avec les engagements climat ».

Cessons d'être dans le « toujours plus ». Notre défi est de choisir le « mieux », le « respectueux ».

D'autant que le « toujours plus » nous coûte collectivement très cher :

- La pollution atmosphérique est responsable, selon l'agence nationale de santé publique, de 48 000 décès prématurés par an en France. Cette pollution nous coûte, d'après un rapport du Sénat, 100 milliards d'euros annuels en France.
- Et le coût social du bruit (impacts en matière de troubles du sommeil, de gêne, de risques cardiovasculaires accrus, de pertes de valeur immobilière, de pertes de productivité et de troubles de l'apprentissage) s'élève à 57 milliards d'euros par an, d'après une étude du Conseil national du bruit (ministère de l'Environnement).

Nous faisons nôtres les propos du Haut Conseil pour le climat (rapport juin 2019) : « Il y a un coût réel pour la société et pour les écosystèmes des dommages liés au changement climatique ».

5 La priorité : agir dans l'intérêt des populations et pour la santé des habitants

« Environnement d'aujourd'hui, santé de demain », ce slogan porté par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) résume à lui seul la problématique à laquelle est confrontée notre planète. Ainsi, préserver aujourd'hui notre

¹⁰ BULC V., 2019, IATA 2019 Annual General Meeting ([discours de Violeta Bulc](#))

¹¹ Organisation mondiale de la santé, 2018, [Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne](#)

¹² Conseil national du bruit, 2016, [Analyse bibliographique des travaux français et européens - Le coût social des pollutions sonores](#)

¹³ PASCAL M., DE CROUY CHANEL P., CORSO M. *et al.*, 2016, Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique

¹⁴ Schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire, 2015

¹⁵ PLUM, plan local d'urbanisme métropolitain de Nantes Métropole, 2019

⁸ European Environment Agency, 2014, [CO₂ emissions from passenger transport](#) (en attente d'une actualisation des données),

⁹ European commission, [Taxes in the Field of Aviation and their impact](#)

¹⁶ « Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation » : Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale)

environnement et notre cadre de vie, c'est aussi épargner notre santé et celle des générations futures. Pour la Ville de Rezé, la santé environnementale est une priorité. L'avenir de l'aéroport Nantes-Atlantique doit être guidé par cet enjeu capital et sa stratégie doit être animée par le principe de précaution sanitaire.

6 S'appuyer sur une démarche unifiée du territoire

Le maintien de l'aéroport et de ses nuisances à Nantes-Atlantique oblige à dépasser les divisions et à réfléchir collectivement aux impacts du trafic aérien, locaux et globaux.

Depuis 18 mois, à chaque fois que les enjeux de santé et de cadre de vie ont été portés de manière unanime, les collectivités locales ont fait bouger les lignes. Et ce à tous les niveaux – Nantes Métropole, fédération des élus du Sud-Loire, travail avec le préfet, rencontres avec les ministres à Paris.

Cela se traduit aujourd'hui par un plan de gêne sonore qui reconnaît les nuisances subies dans un périmètre plus proche de la réalité que les modélisations « L_{den} », et par l'accord du Premier Ministre de mettre en œuvre les interdictions de vols programmés la nuit.

La Ville de Rezé salue les efforts des services de l'Etat qui ont entendu ses préoccupations en matière de santé environnementale. La mise en place prochaine d'un observatoire incluant notamment le suivi de la qualité de l'air, du bruit et autres paramètres de santé environnementale est un pas en avant vers l'objectivation des nuisances.

La Ville de Rezé souhaite que tous les citoyens puissent rapidement avoir accès à ces données qui concernent leur quotidien.

7 La gouvernance d'un outil au service d'un territoire

La mission de médiation¹⁷ concluait en 2017 « Mais [la décision de l'Etat] ne règlera pas tout si sa mise en œuvre ne s'appuie pas sur un projet collectif de territoire. Porté par l'Etat, les collectivités et tous les acteurs socioéconomiques, ce projet devra ouvrir des voies nouvelles en apportant des réponses communes aux questions de la société, posées depuis des décennies à l'occasion de ce débat aéroportuaire : l'activité des entreprises, l'avenir de l'agriculture, la qualité de vie des habitants de la métropole nantaise, la prise en compte des enjeux environnementaux doivent y trouver leur compte.

C'est à ce prix que la décision à prendre apportera à la société des réponses adaptées à la vie de notre siècle, en faisant oublier les conflits du passé. »

L'aéroport de Nantes-Atlantique ne peut être une infrastructure hors-sol.

C'est à travers l'interaction avec le territoire et ses acteurs (dont les acteurs économiques), qu'il pourra être défini un trafic acceptable, ne pénalisant pas une économie qui sait s'adapter et relever les défis actuels et ceux de demain.

Les collectivités doivent être associées à tout ce qui concerne l'économie aéroportuaire et à son organisation. Il s'agit de notre territoire, de la santé des habitants, de l'environnement. En ce sens, la question de la gestion publique de l'infrastructure se pose.

L'Etat assure la sécurité et l'adéquation entre trafic et capacités de la plateforme. Les compagnies aériennes font vivre l'aéroport. Mais l'avenir et la stratégie d'un territoire ne peut pas être laissée aux seules mains des administrations centrales et des compagnies aériennes car la qualité de vie ne se décrète pas hors-sol ; elle ne peut être construite que par les acteurs de terrain.

Les responsables politiques et les citoyens sont légitimes pour amener dans la balance la protection de la qualité du cadre de vie.

Ainsi, la Ville de Rezé demande que les acteurs institutionnels du territoire soient impliqués pour toute nouvelle décision impactant notamment le nombre de mouvements commerciaux.

¹⁷ Synthèse de la mission de médiation, décembre 2017

3ème partie –

Proposer une vision de l'avenir pour un trafic acceptable à Nantes-Atlantique

8 Comment définir un "trafic acceptable" ?

Cette concertation ne vise *a priori* qu'à comparer différentes options de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Mais on ne peut ignorer qu'elle intervient dans une période critique pour l'avenir du climat.

Les questions que nous pouvons nous poser localement trouvent leurs échos dans d'autres débats :

- taxation du kérosène, sujet mis au débat à toutes les échelles aujourd'hui, autant par les Gilets jaunes que par la Commission européenne¹⁸,
- débats autour de la loi d'orientation sur les mobilités (L.O.M.) sur la place de l'avion et du train pour les courtes distances,
- émergence dans la société civile d'un mouvement initié en Suède, le « flygskam » (honte de voler).

De plus, nous avons affirmé plus haut que nous étions éminemment préoccupés par les enjeux de santé. En effet, si les collectivités ont peu d'obligations réglementaires en matière de santé, elles constituent, vis-à-vis des citoyens, le premier niveau de responsabilité sur le terrain. Nous avons conscience du devoir qui nous incombe pour préserver et améliorer continuellement la qualité du cadre de vie.

C'est pourquoi la Ville de Rezé considère qu'il est légitime de faire entrer ces préoccupations et questionnements dans la présente concertation.

Il est urgent d'agir. Le réaménagement de Nantes-Atlantique est sans doute une opportunité. Et sans nul doute il ne doit être une occasion manquée.

Dans son avis du 24 avril 2019, l'Autorité environnementale (Ae) considère que « le niveau de trafic acceptable [peut] être un des objets de la concertation », et que « la manière de mettre en œuvre la séquence « éviter, réduire, compenser » appliquée aux impacts sur le réchauffement climatique [...] pourrait conduire à réinterroger le type de croissance attendu pour l'aéroport, sans pour autant entraver le dynamisme économique du Grand Ouest ». L'Ae « considère que cette analyse des trafics, [...], ne prend pas en considération à ce stade les limites d'acceptabilité d'une telle croissance, que ce soit au regard des impacts sonores pour les riverains ou de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre [...] ».

Les premiers débats de la concertation ont mis au cœur des discussions la crédibilité des chiffres annoncés par la DGAC. Une expertise indépendante est souhaitée par de nombreux habitants et collectifs et a été proposée par les garantes. Elle sera disponible mi-juillet 2019.

Néanmoins, au-delà des chiffres projetés, les impacts du trafic aérien sont suffisamment documentés pour que l'on s'autorise à s'interroger sur le fond de la question : qu'est-ce qui est acceptable ?

La Ville de Rezé refuse que notre territoire se déchire à nouveau, entre la perspective d'une croissance illimitée ou l'appel à un transfert de l'aéroport.

Les propositions ci-après s'attachent à traiter cette question sur les plans quantitatif et qualitatif. **Elles ne visent pas seulement la limitation des nuisances. La Ville de de Rezé veut œuvrer pour une diminution des nuisances sonores et atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, lesquelles contribuent au réchauffement climatique.**

¹⁸ <https://www.senat.fr/questions/base/2019/qSEO190510553.html>

9 Aucun scénario d'aménagement qui dégraderait la santé, le cadre de vie et l'environnement

Le 2 juillet 2019, de nombreux élus du Sud-Loire ont partagé 7 résolutions sur le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique¹⁹, parmi lesquelles « Rejeter les hypothèses de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles ».

La Ville de Rezé n'acceptera aucun scénario qui dégraderait la santé, le cadre de vie et l'environnement. Elle fait sienne la 1^{ère} résolution précitée :

« Nous prenons pour boussole la protection des habitants.

Nous sommes soucieux de ne pas opposer les populations entre elles sur le territoire de notre bassin de vie.

Aussi nous nous opposerons solidairement à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles. »

10 Utiliser tous les leviers de réduction des nuisances sonores à la source

Le Plan de gêne sonore (PGS) est le premier outil de protection des riverains élaboré et approuvé après la décision du maintien de l'aéroport Nantes-Atlantique. Mais **sa surface, quoiqu'elle ait presque doublé, reste insuffisante pour protéger convenablement toutes les populations exposées au trafic aérien.**

L'OMS²⁰ estime que : « 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 L_{den} 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, de manière à améliorer le cadre de vie des populations survolées et des proches riverains de l'aéroport. On visera bien entendu un gain simultané dans la réduction des pollutions sonores et atmosphériques :

Avant tout, selon la logique du triptyque « éviter – réduire – compenser » et du principe de précaution, la première mesure de réduction des nuisances est la maîtrise du trafic à Nantes-Atlantique :

- Instaurer un « couvre-feu » nocturne,
- Plafonner le nombre de mouvements commerciaux,

Viennent ensuite les outils de gestion de la plateforme :

- Mettre en place des outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires (systèmes de guidage et de suivi),
- Instaurer et faire respecter des procédures de moindre impact : trajectoires (axes, pentes) établies pour limiter au maximum les nuisances sonores, au décollage comme à l'atterrissage,
- Utiliser des incitations tarifaires à l'utilisation des appareils les moins bruyants et moins polluants,
- Installer des dispositifs de réduction du bruit au sol pour les riverains immédiats.

Nous proposons également deux mesures ambitieuses pour faire de Nantes-Atlantique un aéroport du futur, en phase avec son écosystème territorial :

- Diversifier les réponses aux besoins de mobilité pour infléchir le recours au transport aérien,
- Fixer des objectifs de diminution de l'empreinte sonore de l'aéroport sur le territoire.

¹⁹ « 7 résolutions des élus et des citoyens sur le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique », juillet 2019

²⁰ Organisation mondiale de la santé, 2018, [Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne](#)

11 Un prérequis impératif : interdire les vols programmés la nuit

11.1 Une première étape : appliquer le « couvre-feu » 0h-6h

Les 24 maires de la métropole se sont mis d'accord avec les acteurs économiques sur le principe suivant :

- « 1. Interdire les plans de vols programmés entre 24h et 6h ;
2. Autoriser les atterrissages en cas de retard des avions des compagnies aériennes basées à l'aéroport de Nantes-Atlantique ;
3. Dans la tranche horaire 22h30 – 24h : poursuivre la réflexion avec l'aéroport et les compagnies pour limiter les nuisances sonores. »

Cette mesure est également réclamée par les maires de la communauté de communes de Grand Lieu et par de nombreux élus du Sud-Loire (Résolution n°4)¹⁹.

Cette restriction est mise au débat alors que le Premier Ministre a demandé sa mise en œuvre au printemps 2019, faisant suite à la demande unanime du territoire.

La Ville de Rezé demande que cette interdiction soit appliquée au plus vite.

11.2 Travailler d'emblée à une extension des restrictions nocturnes à 22h-6h

En France la période 22h-6h est la période reconnue pour définir la période nocturne.

L'OMS²⁰ « recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40 dB L_{night} car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. ». L'OMS a par ailleurs estimé en 2009 que 8 heures de sommeil consécutives sont nécessaires pour protéger le sommeil de 50% de la population. Dans son rapport annuel 2019, l'ACNUSA recommande fermement que l'interdiction d'usage des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB²¹ soit une protection minimale effective sur l'ensemble de la période 22h-6h sur chacun des grands aéroports français avant la fin de l'année 2021. »

L'extension de la période de couvre-feu a également été plébiscitée par les riverains qui se sont exprimés, notamment à l'occasion des ateliers de concertation à Rezé, les 25 et 26 juin derniers.

La santé est notre priorité et sa prise en considération ne peut être différée. **La Ville de Rezé demande que l'étude d'approche équilibrée intègre l'application des recommandations de l'ACNUSA sur la période 22h-0h, en complément du couvre-feu 0h-6h, dès l'issue de cette concertation.**

12 Maîtriser le trafic en plafonnant le nombre de mouvements commerciaux

Le plafonnement du trafic est l'un des outils disponibles pour appréhender les nuisances sur les territoires. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) envisage en effet qu'une étude d'approche équilibrée puisse aboutir à un plafonnement du trafic. Pour illustration, le trafic de l'aéroport d'Orly est plafonné à 200 000 mouvements, selon l'arrêté du 6 octobre 1994, qui fixe également un nombre maximum de créneaux horaires attribuables (250 000). Ce plafonnement vient d'être confirmé par son inscription dans la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.

La Ville de Rezé note que le trafic-passagers a doublé en huit ans à Nantes-Atlantique. Les prévisions annonçaient 6 millions pour 2030, nous les avons atteints fin 2018.

La Ville note la bonne santé du secteur aérien, pour autant, elle ne peut se réjouir de cette croissance du trafic qui expose les populations à plus de pollutions sonores et atmosphériques et qui participe au réchauffement climatique. Comment se réjouir quand la planète est une étuve ? Comment se réjouir quand on sait que le réchauffement de la planète est déjà la cause de centaines de milliers de réfugiés climatiques ?

²¹ Unité de mesure de la marge acoustique des aéronefs en fonction de l'année de conception de l'appareil, du type d'avion et de mesures de bruit certifiées en 3 points (approche, survol, latéral)

Les enjeux précités et ces références sont une opportunité pour s'interroger sur les restrictions de trafic.

Au regard du dossier qui est présenté par la DGAC, et sous réserve d'une appréciation objective des données chiffrées, **la Ville de Rezé n'accepte pas un réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique qui conduirait à permettre la réalisation des prévisions de trafic à 11,4M de passagers et 89 000 mouvements d'avions en 2040.**

Sur la base des 57 600 mouvements et des 6,2M de passagers observés en 2018 et des nuisances actuellement vécues sur le territoire, la Ville de Rezé **considère que le scénario bas simulé par la DGAC irait déjà au-delà de l'acceptabilité du territoire (8,6M de passagers et 67 6000 mouvements en 2040²²).**

Cela rejoint les contributions en ateliers ou sur le site de la concertation car la situation actuelle affecte déjà les riverains plus qu'ils ne peuvent le supporter.

La Ville de Rezé souhaite donc :

- qu'une étude d'approche équilibrée puisse définir le niveau acceptable de nombre de mouvements en intégrant les contraintes engendrées sur la santé des habitants et sur l'environnement, **en posant comme base de débat un plafonnement à 60 000 mouvements annuels,**
- que cette proposition soit débattue avec les acteurs du territoire,
- **que dans l'attente de cette étude un moratoire sur l'augmentation du trafic aérien soit imposé.**

13 Viser la diminution des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre

13.1 Infléchir le recours au transport aérien et s'inscrire dans une transition bas-carbone

Nous sommes conscients que le principe du plafonnement du trafic peut sembler aller à l'encontre des chiffres avancés de croissance du trafic aérien. Mais il y a encore quelques années, nous ne pensions pas bannir les voitures des centres villes. Et pourtant, en tant qu'élus locaux, nous y œuvrons depuis 20 ans. C'est pourquoi nous refusons la fatalité de l'augmentation du trafic aérien.

Comme l'ont fait entendre les participants aux ateliers de concertation des 25 et 26 juin 2019 à Rezé, la Ville ne souhaite pas sacrifier la qualité de vie de son territoire au développement du transport aérien.

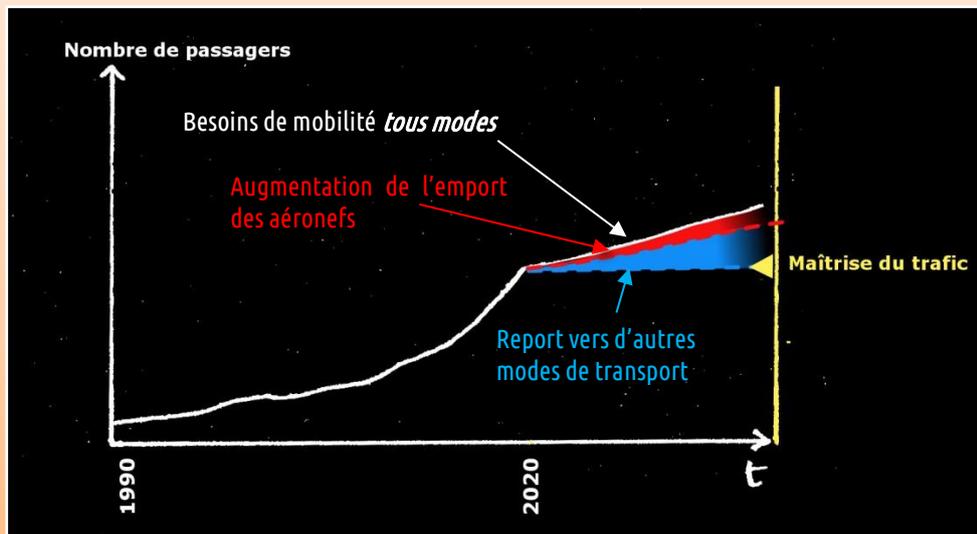
L'Autorité environnementale, dans son avis du 24 avril 2019, fait la remarque suivante : « [...], « l'évolution des besoins de mobilité aérienne » postule que cette mobilité serait indépendante des mobilités terrestres. De nombreuses études démontrent au contraire la concurrence entre le TGV et l'avion, notamment pour des voyages de moins de trois heures. »

Aussi il ne s'agit pas de contraindre nos citoyens dans leurs souhaits et besoins de mobilité. Mais la Ville de Rezé considère que les habitants doivent pouvoir disposer d'un panel de modes de transports moins polluants et nuisibles pour la santé. En effet, le transport ferroviaire est actuellement sous-développé sur certaines liaisons (Nantes-Bordeaux par exemple).

A l'instar du panier de mesures présenté par l'aviation civile internationale pour atteindre la neutralité des émissions de CO₂ à l'horizon 2020, la Ville de Rezé suggère de s'appuyer sur un « panier de mesures » pour diminuer les nuisances aériennes subies par les riverains de Nantes-Atlantique.

²² Hypothèses de trafic dans l'option avec couvre-feu – dossier de concertation annexe 7 – page 120

Besoins de mobilité des passagers à Nantes-Atlantique : un « panier de mesures » pour infléchir le recours au transport aérien



La résultante (courbe bleue) représente les besoins de mobilité aérienne après application de ce « panier de mesures ».

Elle permet maîtriser le trafic en plafonnant le nombre de mouvements commerciaux (seuil jaune), puis de viser une diminution de ces mouvements.

Ce schéma de principe s'appuie sur le graphique des besoins de mobilité des passagers à l'horizon 2040 présenté dans le dossier de concertation, page 70, sur la base du « scénario médian ».

Partant de l'hypothèse médiane (courbe blanche), ce principe de « panier de mesures » consiste à satisfaire les besoins de mobilité, tous modes confondus, tout en infléchissant le besoin de recours au transport aérien en conjuguant l'augmentation de l'emport (courbe rouge), et le report vers d'autres modes de transport, voire la mise en réseau des plateformes de l'ouest (courbe bleue).

Ce schéma ne comporte volontairement pas d'échelle en ordonnée car il s'agit d'un principe destiné à ouvrir une réflexion. Par ailleurs les chiffres du trafic aérien présenté dans le dossier sont eux-mêmes controversés.

En effet, la ville de Rezé souhaite une politique qui limite drastiquement les vols de proximité lorsque ces destinations peuvent être couvertes de manière efficace par le ferroviaire. Cette politique passe notamment par un rééquilibrage tarifaire en faveur du train et en défaveur de l'aviation (taxation du kérosène).

Ce principe peut concourir à retarder l'atteinte d'un plafond réglementaire du nombre de mouvements, puis viser une baisse du nombre de mouvements.

13.2 Diminuer l'empreinte sonore de l'aéroport

Les propositions précédentes nécessitent, pour aller vers une diminution des nuisances, d'être complétées par des initiatives ambitieuses qui s'appuient obligatoirement sur l'instance de gouvernance demandée au paragraphe 7 « La gouvernance d'un outil au service du territoire ».

La Ville de Rezé estime en effet que les propositions développées au paragraphe 13.1 vont de pair avec la mise en place d'un suivi contraignant visant à réduire l'empreinte sonore globale de l'aéroport.

Cependant, en attendant des solutions technologiques réduisant le bruit des avions, la limitation du nombre de mouvements commerciaux reste à ce jour le seul critère sur lequel s'appuyer pour diminuer cette empreinte sonore.

A Nantes-Atlantique, tout reste à écrire. La Ville de Rezé ne veut pas que cet aéroport bénéficie d'une ambition moindre que d'autres plateformes, comme celle de Genève²³ par exemple.

La Ville de Rezé demande à ce que le travail sur la réduction de l'empreinte sonore et le plafonnement du nombre de mouvements commerciaux de l'aéroport soit enclenché avec les acteurs locaux associés à sa gouvernance. Et ce, en s'appuyant sur des indicateurs de bruit événementiels et sur un réseau de stations de mesure du bruit étendu.

²³ [Portail du gouvernement suisse](https://www.portail.gouvernement.ch/)

14 Les choix stratégiques en matière de transports pour la desserte de Nantes-Atlantique

14.1 Mettre les aéroports de l'Ouest en réseau

Les Rezéens, entre autres, se sont exprimés pour une répartition du trafic entre aéroports de l'Ouest.

Dans une logique d'approche raisonnée du développement aérien, l'optimisation de l'existant prime sur le développement sans limite des infrastructures.

Une approche pragmatique axée sur les services attendus (affaires, tourisme, fret, etc.) des différents aérodromes (Nantes-Atlantique, Angers-Marcé, Rennes Saint-Jacques, Saint-Nazaire Montoir) est préférable à des stratégies de développement indépendantes. D'autant que l'aire de chalandise de ces aérodromes est régionale.

Lors de l'annonce de l'abandon du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le Premier Ministre a suggéré de mettre les aérodromes de l'Ouest en réseau pour répartir le trafic et les services. Nous demandons à l'Etat qu'il l'organise dans les plus brefs délais.

14.2 Viser l'amélioration des mobilités quotidiennes

Il est aujourd'hui difficile de se prononcer car les études menées par Nantes Métropole et la Région des Pays de la Loire n'ont pas encore abouti et ne seront pas achevées à la fin de la période de concertation préalable.

S'agissant des déplacements, la Ville de Rezé sera à l'écoute des habitants et attentive aux conclusions de cette étude.

Il importe néanmoins pour la Ville de Rezé que l'on ne se préoccupe pas uniquement de desservir l'aéroport, au bénéfice des voyageurs, mais que l'on aborde la question des déplacements sous l'angle des mobilités quotidiennes, notamment pour les 8000 salariés de la zone aéroportuaire, et plus généralement sur un cadran sud-ouest de la zone d'influence de l'agglomération nantaise.

La Ville rappelle sa préoccupation particulière concernant la route de Pornic, dernière 2x2 voies urbaine dans l'agglomération, dont le trafic génère de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Elle soutiendra les solutions qui contribueront à la transition de cet axe vers une circulation plus apaisée et moins polluante.

14.3 Des impératifs pour Rezé : ne pas dégrader le cadre de vie, ni le niveau de service

La Ville de Rezé sera particulièrement attentive à ce que les scénarios qui seront explorés ne dégradent ni le cadre de vie, ni le niveau de service des transports en commun, et qu'ils participent aux objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (diminution des émissions et investissement dans des activités peu émettrices). En effet, ces points de vigilance ont été mis en avant par une étude réalisée pour la Ville de Rezé²⁴ :

- L'option ferroviaire de doublement de la voie, non seulement extrêmement complexe et lourde financièrement, risquerait de faire peser sur les riverains des nuisances sonores supplémentaires.
- L'option du prolongement de la ligne de tramway jusqu'à l'aéroport peut porter le risque d'une dégradation du niveau de service sur les stations rezéennes et bouguenaisiennes. Or la Ville de Rezé serait vigilante à ce que la recherche d'optimisation du temps de parcours ne se fasse pas au détriment de la desserte des arrêts actuels.

²⁴ Etude financée par la Ville de Rezé et réalisée par la société Omnibus conseil, 2018

Conclusion

Le défi, dont la Ville de Rezé a pris la mesure au lendemain de l'abandon de du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, est de se montrer capable de refonder un projet territorial avec l'aéroport à Nantes-Atlantique.

En tant qu'acteurs du territoire, nous avons la légitimité, la responsabilité et le devoir d'être au premier plan pour relever ce défi. **Une gouvernance partagée s'impose.**

Ainsi, la Ville de Rezé s'efforce depuis 18 mois de contribuer à en poser les bases avec les acteurs du territoire. Mais le socle reste fragile car les plaies sont encore à vif.

Le réaménagement de Nantes-Atlantique doit prendre en considération l'urgence climatique, la santé des habitants du territoire et la préservation du cadre de vie.

Nous demandons à l'Etat de relever avec nous ce défi, pour tourner cette page et s'engager réellement dans la conception d'un aéroport du futur, qui considère le bien-être de ses habitants et le bon état de ses écosystèmes comme des priorités.

Nous attendons un signal fort de la part de l'Etat à l'issue de la concertation, pour démontrer cet engagement.