



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



Projet de réaménagement Aéroport Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur N° 1

Incompatibilité du développement de Nantes-Atlantique & protection des habitants



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Présentation



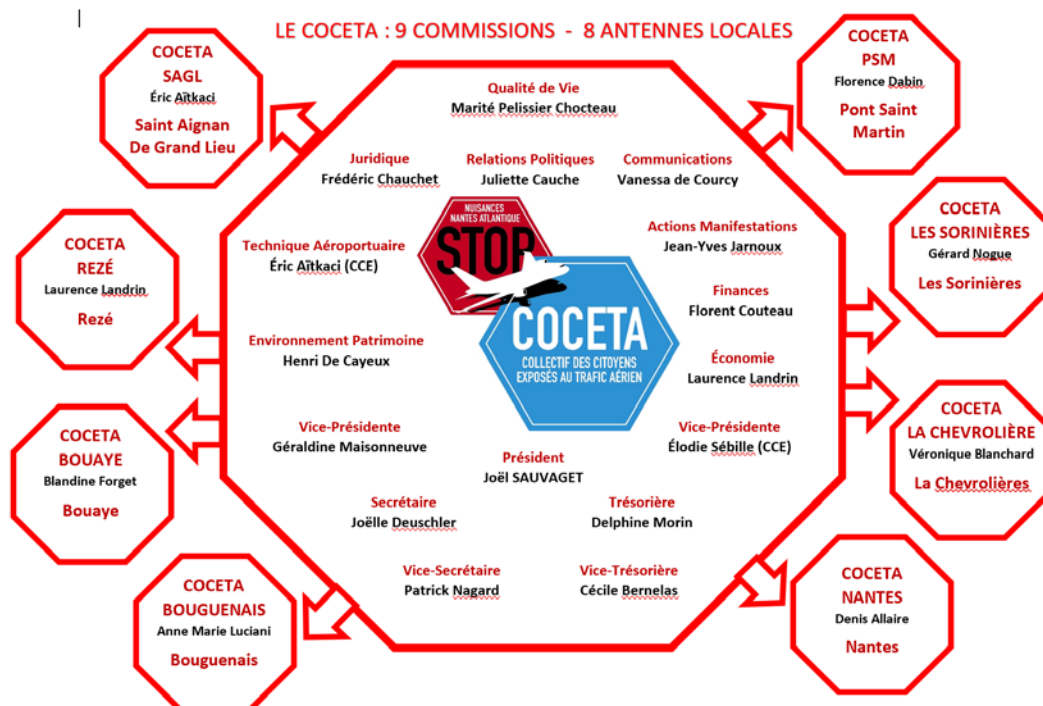
Le **COCETA** (**CO**llectif des **C**itoyens **E**xposés au **T**rafic **A**érien) est une association constituée de 8 antennes dans des communes directement impactées par les nuisances du trafic aérien de la plateforme de Nantes-Atlantique.

Le **COCETA** s'est créé en 2015 pour soutenir l'État et les corps intermédiaires dans le maintien du transfert décidé lors du débat public de 2003.

Le **COCETA** s'est fortement mobilisé lors du référendum départemental du 26 juin 2016, afin de remettre le focus sur la vraie problématique : **l'impact sanitaire des populations survolées**.

Le **COCETA** dénonçait déjà la proposition du Président de la République, F. Hollande, de proposer ce référendum sur une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) de 2008. Fait sans précédent sous cette république. Ce référendum donnait le choix aux citoyens du transfert ou du réaménagement. Le

26 juin 2016, ce référendum départemental validait pour la deuxième fois la volonté du peuple de Loire-Atlantique du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique.



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Contexte

Lors du changement de gouvernance sous la présidence d'Emmanuel Macron, une énième commission fût mise en place sous le nom de médiation. Par définition une médiation a pour volonté d'emmener une minorité à accepter la volonté d'une majorité. A la connaissance des noms des médiateurs, nous avons compris l'esprit partisan de cette médiation, messieurs Feldzer et Badré s'étant déjà exprimés contre ce transfert. Néanmoins, le COCETA constitué de citoyens démocrates contribuables, avait décidé de participer à cette médiation pour faire entendre la parole des populations en souffrance sous les trajectoires des avions, complètement oubliées dans cette nécessité du transfert.



Sur la base du rapport des médiateurs, le 17 janvier 2018, le 1^{ER} Ministre Edouard Philippe prenait la décision de stopper le transfert.

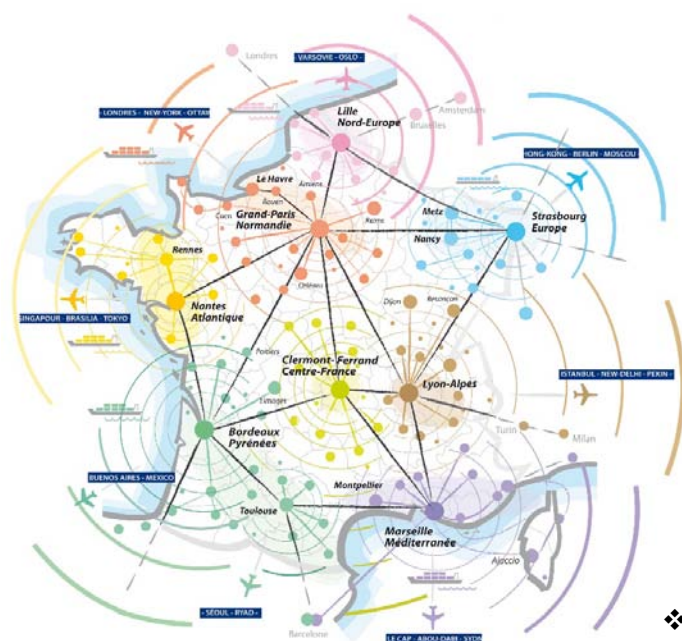
Contre la volonté démocratique du peuple. Contre la volonté des corps intermédiaires du Grand Ouest.

Le 1^{ER} Ministre annonçait que le réaménagement de Nantes-Atlantique était possible. Un plan B existait.

Au 12 juillet 2019, soit 1 an et demi après l'arrêt du transfert, soit 1 mois après le lancement de la concertation pour le réaménagement de Nantes-Atlantique, les habitants de Nantes et sa Métropole ne connaissent toujours pas l'alternative.

Interrogation sur la concertation

Réaménagement de Nantes-Atlantique à l'horizon 2040 ?



Nous constatons, que pendant cette concertation, c'est à la population d'écrire le scénario.

Avant le lancement de cette concertation, le COCETA dénonçait déjà les conditions en lançant un recours suspensif pour obtenir à nouveau un vrai débat public.

Comment peut-on participer à une concertation sur un réaménagement de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique sans tous les éléments à la connaissance des citoyens ?

- ❖ Sans Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)
- ❖ Sans Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)
- ❖ En remettant en cause le nouveau Plan Local d'Urbanisme Métropolitain de Nantes

COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Métropole (PLUM)

❖ Avant le rapport d'une étude environnementale suivant les options proposées ?

- L'accessibilité ? Et après 2040 ?
- Futur PEB ? Et après 2040 ?
- Ecologique ?

❖ Avant le rapport d'une étude de l'impact sanitaire suivant les options proposées ?

- Nombres d'habitants survolés ? Et après 2040 ?
- Les nouvelles populations survolées ? Et après 2040 ?
- Les conséquences sur leur santé ?
- Les conséquences pour les enfants survolés, les écoles, les complexes sportifs en plein air, les aires de jeux, ...

❖ Sans tenir compte de l'impact psychologique sur les populations qui ont laissé faire le développement de Nantes-Atlantique parce que les citoyens démocrates contribuables croyaient à l'Etat de droit, croyaient en nos institutions, croyaient en nos corps d'Etat.

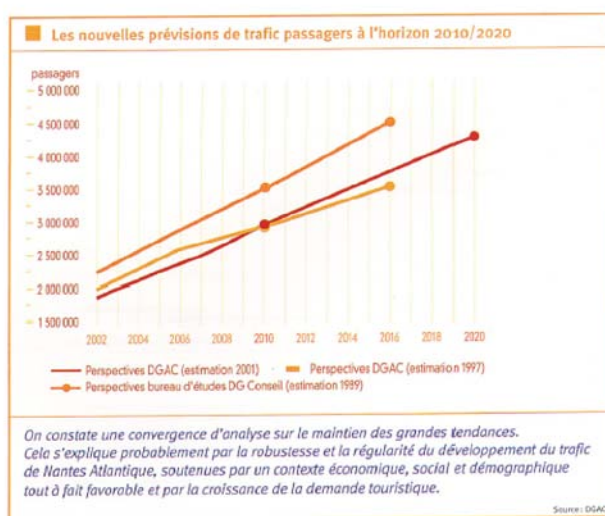


Interrogation sur le Maître d'œuvre

L'Etat a confié la maîtrise d'œuvre à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) dont la seule compétence est l'exploitation des plateformes aéroportuaires de ce pays.

Pendant 15 ans, la DGAC, à la demande des différentes commissions qui se sont succédées depuis le débat public de 2003, avait étudié les 5 scénarios présents dans cette concertation. Pendant 15 ans, elle a dénoncé qu'ils n'étaient pas crédibles, avec des prévisions de trafic très nettement inférieures à celles d'aujourd'hui.

Graphique 2. Les nouvelles prévisions de trafic passagers à l'horizon 2010/2020



Le tableau du trafic présenté lors du débat public de 2003. En 2018 : 6,2 millions de passagers.

Le piège dans lequel ce gouvernement a enfermé les populations.

Est-ce que la DGAC a compétence à prendre en considération le laisser-faire des corps intermédiaires, des citoyens, à l'explosion du trafic sur la plateforme de Nantes-Atlantique parce qu'il y avait un déménagement de programmé ? (Pour mémoire, le 1^{er} vol commercial sur l'aéroport du Grand Ouest était programmé en octobre 2017.)

La DGAC aime à prendre comme référence l'aéroport de Genève. Pourquoi pas celui de Beauvais-Tillé ?

A Beauvais-Tillé, dès 2002, un couvre-feu a été instauré avec seulement 7 500 mouvements. Avec une configuration plus proche de celui de Genève, la piste étant parallèle à la ville, et non droit sur des centres-villes comme ici à Nantes-Atlantique. Le SMABT (Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé) a mis en place des aides complémentaires à l'insonorisation, élargi le périmètre du PGS avec une zone de transition. <https://www.smabt.fr/insonorisation>.

Nous pouvons facilement faire le parallèle, si en 2003, le débat public avait débouché non pas sur le transfert, mais sur le réaménagement de Nantes-Atlantique à saturation à 4 millions de passagers en 2020. Les maires, les habitants auraient très certainement eu les mêmes exigences qu'à Beauvais-Tillé. Mais voilà, aucune contraintes n'ont été demandées par des associations, des élus sur le développement de Nantes-Atlantique du fait de son départ programmé. Il suffit de regarder le dernier PLUM. (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain)

Aucun investissement lourd sur cette plateforme depuis 2010. Il suffit de constater l'état pitoyable de cet aéroport d'un autre âge. Ne répondant plus aux contraintes sécuritaires, sanitaires, écologiques et environnementales du 21^{ème} siècle. Le marché public de 2010 du nouveau concessionnaire prévoyait un transfert.

L'emplacement actuel de cette plateforme, en pleine zone humide, à côté d'un site remarquable, classé, protégé, le Lac de Grand Lieu, **une piste orienté droit sur 4 centres-villes**, en pleine zone urbaine n'est pas crédible, la DGAC nous l'a expliqué pendant 15 ans.

La CNDP avait pour mission d'organiser cette concertation sur la base du rapport de la médiation de 2017 ou il est écrit ;" **la mission préconise dans le rapport joint de garder la maîtrise foncière des terrains acquis sur le site de Notre-Dame-des-Landes : la liberté de choix laissée à nos successeurs rejoindrait ici la bonne gestion du terroir agricole à court terme.**", sachant que les médiateurs ont été trompés selon leurs dires par la DGAC, ne leur ayant pas fourni les bons chiffres de prévision de trafic, ils reconnaissaient par voie de presse que cela aurait changé leur orientation de conseil s'ils avaient eu les bons chiffres .. Ce n'est pourtant faute d'avoir dénoncé ces mensonges. Pour autant, le COCETA considère donc que l'option du transfert devrait être dans cette concertation. Pourtant, la DGAC, en 2019, nous explique que le transfert n'est pas crédible.

La DGAC a-t-elle compétence à tenir ces propos, l'aéroport du Grand Ouest n'était pas crédible ?

La DGAC a-t-elle compétence à définir un aéroport à 9, 12, 15, 18 ... millions de passagers dans une zone urbanisée ?

La DGAC a-t-elle compétence en dehors de son périmètre de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique ?

La DGAC a-t-elle compétence sur la maîtrise de l'accessibilité à cette plateforme de Nantes-Atlantique ?

La DGAC a-t-elle compétence pour solutionner la saturation du périphérique auquel viendra s'ajouter les usagers de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?

La DGAC a-t-elle compétence pour solutionner l'asphyxie de la plateforme industrielle de la Zone D2A auquel viendront s'ajouter les usagers de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?

Impact sanitaire

Le COCETA demande que le principe de précaution soit appliqué et que ce soit la priorité absolue.

Le réaménagement de Nantes-Atlantique par son implantation, doit prendre en compte les recommandations de l'OACI : <https://www.bruitparif.fr/la-reglementation6/>



Du fait de l'orientation de la piste qui impacte directement 4 centres-villes dont celui de Nantes, soit 80 000 personnes survolées. **Il en va d'un problème de santé public.** La DGAC a-t-elle compétence ?

C'est uniquement lors du lancement officiel de la concertation, le 4 juin 2019, sous la pression des habitants présents à cette réunion et l'intervention d'un représentant de l'ARS qu'il a été obtenu une étude

d'impact sanitaire sur les options du réaménagement ainsi qu'un atelier spécifique sur la santé.

Nous connaissons l'impact direct des nuisances des populations survolées à basse altitude.

Comment, au 21^{ème} siècle, un gouvernement peut-il ne pas en tenir compte ?

L'État va-t-il traiter les nuisances du trafic aérien à basse altitude comme celles des nuisances de l'amiante ?

Dès les années 60/70, l'État connaissait le danger de l'amiante, il faudra attendre 1997 pour l'interdire.

Solution

Le TRANSFERT de l'Aéroport de Nantes-Atlantique

La DGAC, au-delà de Notre-Dame-des-Landes, a déjà des études de sites géographiques pouvant accueillir l'Aéroport du Grand Ouest, dont les Pays de La Loire et la Bretagne ont besoin. Une nécessité pour accompagner l'essor démographique et économique du Grand Ouest.

Le COCETA est solidaire et partie prenante dans l'alternative proposée par COLTRAN.

(Collectif citoyen pour le TRANSfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique) **OUI le transfert est crédible.**

En attendant le transfert, le COCETA demande que **le scénario de référence soit celui du débat public de 2003. A savoir :**

Les mouvements d'avions

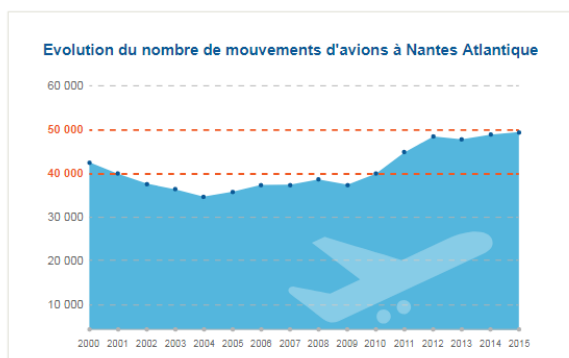




Fig. 2 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

Si le trafic passager a très fortement augmenté entre 2000 et 2015, la progression du nombre de mouvements d'avions (atterrissage+ plus décollage) a été beaucoup plus faible, passant de 41 739 à 49 250 au cours de la même période. Ceci s'explique par l'augmentation très forte du nombre moyen de passagers par avion (emport) qui est passé de 48 passagers par avion en 2000 à 86 en 2014.

 **Plafonnement du trafic à 40 000 mouvements**

→ **Seuil tolérable et acceptable temporairement.**

 **Plafonnement à 4 millions de passagers**

→ **Seuil d'exploitation acceptable pour la plateforme actuelle.**

 **Mesure de protection des populations survolées**

→ **Les mêmes références que celui de Beauvais-Tillé.**

- Couvre-feu de 22h à 6h
- Compensation supplémentaire d'aide à l'insonorisation dans la zone PGS
- Elargissement de la zone du PGS a une zone de transition

COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Conclusion

Ce gouvernement a fait le choix d'emmener la population de Nantes et sa métropole dans une impasse, seul ce gouvernement a fait le choix d'un réaménagement de Nantes-Atlantique. Contre les citoyens, contre les corps intermédiaires légitimement élus à la majorité, sur la base d'un rapport tronqué.



Le président de la République Emmanuel Macron a été trompé, manipulé par ce gouvernement qui l'a emmené à faire un mauvais choix.

Oui, le transfert est la seule solution compatible avec **la protection des populations dont tout État doit en être le garant** et le développement d'un aéroport du Grand Ouest.

Oui le transfert est crédible, ce gouvernement a pris la décision d'arrêter le transfert par "**souci d'apaisement**".

De quel apaisement parle-t-on ?

- ✚ Celui de groupuscules ultra-violents, illégitimes ?
- ✚ Celui des populations victimes, survolées en basse altitude, citoyennes, démocrates, contribuables ?

Pour les populations de Nantes Métropole survolées, le Président de la 5^{ème} République prendra-t-il en compte les préjudices : psychologique, physique, intellectuel, démocratique, moral qu'a fait subir le 1^{er} Ministre, le 17 janvier 2018 en mettant un terme au transfert en cours de l'Aéroport de Nantes-Atlantique ?

Santé publique et principe de précaution doivent être les priorités, ensuite l'environnement pour intégrer le futur aéroport du Grand Ouest.

Rédacteur : Président du COCETA : Joël SAUVAGET