



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° 6

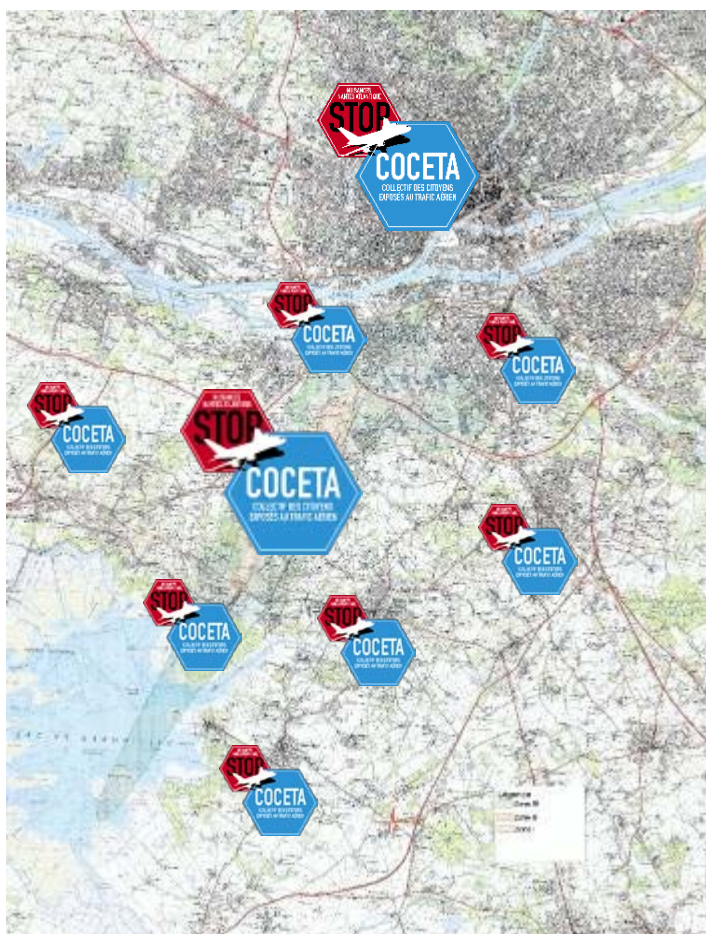
**La solution :
le Transfert !
pour la protections des
habitants et
un développement
économique raisonné**



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** (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic aérien) est la principale association de défense de la qualité de vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes de l'aéroport de Nantes-Atlantique. L'association est composée de **8 antennes**, **Saint-Aignan-de-Grand-Lieu**, **Bouguenais**, **Rezé**, **Bouaye**, **Pont-Saint-Martin**, **Les Sorinières**, **Nantes**, **La Chevrolière**, et comprend **9 commissions** : **Santé et qualité de vie**, **communications**, **technique aéroportuaire**, **juridique**, **environnement et patrimoine**, **action**, **finance**, **économie et relations politiques**.

La **Commission Technique**, dans ce cahier, s'attache à démontrer et montrer la nécessité d'un transfert de l'aéroport du Grand Ouest.

Le COCETA milite en faveur des règles de prévention :

- 1- **Agir à la source de la nuisance : diminuer l'exposition des zones densément peuplées (éloigner le risque de sa cible)**
- 2- **Appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme...)**
- 3- **Appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, mesures d'insonorisation...)**

Historique de la situation et constats

Le 17 janvier 2018, le **renoncement de l'Etat** au transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, **impose aux riverains de subir des nuisances** que nous souhaitons dénoncer. Lors de du **débat public de 2003** sur le réaménagement de l'aéroport, **la saturation était constatée à partir de 4 millions passagers**. Or, ces dernières années, **la croissance des vols commerciaux sur Nantes-Atlantique est exponentielle** : 6,2 millions de passagers en 2018, soit 58 632 mouvements commerciaux (160 vols par jour) et 7 millions de passagers prévus fin 2019. **Les estimations précédentes chiffrèrent à 7 millions en 2030** selon le rapport de la médiation.

Serions-nous déjà en 2030 ?

Le **PLU**, incluant le transfert, a permis l'urbanisation galopante à proximité de la plateforme aéroportuaire. Le nombre de personnes exposées aux nuisances et survolées a augmenté considérablement. Les populations ont fait confiance à l'Etat de droit pour la mise en activité de l'aéroport du Grand Ouest en octobre 2017.

La précipitation de **la concertation ne permet pas de disposer d'éléments fondamentaux sur l'impact sanitaire du maintien de la plateforme actuelle**.

LE DANGER SANITAIRE

Le réaménagement de cet aéroport tel qu'il est décrit doit être considéré comme un nouvel outil, demandant des études d'impact indispensables à la bonne tenue de la concertation.

L'adaptation de Nantes-Atlantique au trafic grandissant n'est pas maîtrisée par la DGAC, celle-ci privilégiant des prévisions basses de passagers et mouvements d'avions. Nous sommes pourtant majoritairement d'accord pour constater l'augmentation du trafic aérien de manière exponentielle.

Nous attirons à nouveau l'attention de la DGAC, et les services de l'État sur les impacts sanitaires pour la santé humaine et les risques d'accident d'avions sur une zone fortement urbanisée (plus de 80 000 personnes survolées chaque jour).

En tant que porteur de projet et Maître d'Ouvrage, ceux-ci devront justifier l'absence des éléments suivants lors de la concertation :

- Nuisances sonores
- Pollution atmosphérique

De nombreuses études (cf. cahier d'acteur COCETA) prouvent depuis des années des incidences sur le stress, les perturbations du sommeil, l'action négative sur le système cardio-vasculaire, retard d'apprentissage ...

L'étude DEBATS confirme l'effet nocif sur l'appareil cardio-vasculaire.

Une recommandation classée forte de l'OMS en octobre 2018 indique qu'un niveau sonore supérieur à 45 dB est néfaste pour la santé.

L'ARS a évoqué ces mêmes études de l'OMS lors du lancement de la concertation le 4 juin 2019.

(Réduction du trafic sonore à 45 décibels le jour, et 40 décibels la nuit.) Il est important de réaliser des études d'impact sanitaire pour faire un état des lieux et prendre les décisions qui s'imposent.

« *Il faut qu'il y ait une étude sanitaire convient le Préfet Claude d'HARCOURT* ». À ce jour, aucune étude n'a été lancée. La transparence annoncée doit être une réalité.

Nous avons le sentiment que malgré les conséquences gravissimes liées au scandale du sang contaminé des années 90, les enjeux de santé publique n'ont pas été assimilés dans les projets majeurs de notre société.

La solution du transfert est la seule qui répondra parfaitement aux différents objectifs : sanitaires, écologiques et économiques.

Il est de la responsabilité de l'État d'appliquer les recommandations de l'OACI précisé dans le règlement UE598/2014 du Parlement Européen pour protéger les populations des nuisances aériennes :

- Eloigner la cause en déplaçant la source des nuisances ou en évitant le survol des zones à forte densité de population.
- Eloigner les populations impactées en leur offrant la possibilité de bénéficier d'un droit de délaissement étendu à l'ensemble du PGS actuel et d'une aide à la revente.



LE TRANSFERT EST ACTÉ

Nous avons examiné les scénarios proposés dans le Projet "Réaménagement de Nantes-Atlantique", mais aucun ne permet de réduire radicalement les nuisances aériennes en raison uniquement de son enclavement.

Aussi, nous ne pouvons qu'être d'accord avec les préconisations édictées par le Ministère de la transition écologique et solidaire qui a acté le transfert de Nantes-Atlantique dès 2016 :

"En matière d'infrastructures aéroportuaires, la loi Grenelle 1 a acté le principe de ne pas construire de nouvel aéroport, sauf pour déplacer un aéroport situé dans une zone à fortes nuisances sonores. Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a confirmé ce choix en retenant les seules infrastructures de Nantes-Notre Dame des Landes qui remplace l'aéroport de Nantes-Atlantique situé en plein cœur de la partie urbanisée de Nantes, et de l'extension de la piste de Mayotte."

<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/aviation-prevention-des-nuisances-et-protection-lenvironnement>

LA NÉCESSITÉ D'UN AÉROPORT DU GRAND OUEST

Le Grand Ouest est une région qui accueille une population de 8 millions d'habitants.

Cette zone de chalandise est importante, tant au niveau des activités industrielles et tertiaires, que du tourisme balnéaire et culturel.

La Bretagne et les Pays de Loire qui composent cette région sont parmi les plus dynamiques de France. Les Pays de Loire affichent un PIB en augmentation de 49 % sur 20 ans, un des plus forts au niveau national, hors IDF.

Le taux de chômage est faible par rapport au niveau national et la région aime les nouveaux arrivants dans des domaines stratégiques aussi variés que le numérique, la navale, l'aéronautique, la santé, ...

LA PERTINENCE D'UN TRANSFERT ET LA DOUBLE PEINE DU CONTRIBUABLE

L'aéroport actuel, enclavé sur un site limité à 350 ha, une population importante impactée par les nuisances sonores et la pollution atmosphérique et à des incidences écologiques sur le Lac de Grand Lieu, site exceptionnel, classé Natura 2000 et RAMSAR.

La saturation prévue à 15 millions de passagers par an, soit plus de 90 000 mouvements, rendent son transfert à terme inéluctable.

Lorsque nous partons d'une progression médiane de 5 %, jusqu'en 2025 et 4 % après, nous pouvons avancer les chiffres suivants :

	2013	2018	2019	2020	2025	2030	2035
Nbre de passagers	4 M	6,2 M	7,1 M	7,5 M	9,5 M	11,5 M	14 M
Nbre de mouvements	48 000	59 000	61 000	63 000	72 000	80 000	87 000

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

Nous savons que ce type d'investissement structurant s'amortit sur 50 ans, soit à l'horizon 2070 environ. Suivant tous les scénarios envisagés, le seuil des 15 millions de passagers devrait être atteint entre 2035 et 2040, soit dans 20 ans !

À cet horizon tout sera à refaire.

Une partie de l'investissement aura été supporté par le concessionnaire, l'autre, pour les accès, les déviations d'ouvrages existants, les compensations loi sur l'eau, et d'autres encore, sera payée par les contribuables à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros.

Nous démontrons ainsi que le contribuable paiera une première fois les travaux du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, et une deuxième fois les travaux afférents au futur transfert inévitable, tel que nous l'avons démontré ci-dessus.

De plus, les travaux de restructuration des aérogares n'aboutiront pas à des bâtiments certifiés RT 2012, ou 2020 suivant la date des travaux.

Les engagements vis-à-vis de la COP 21, ou du Grenelle de l'environnement ne seront pas tenus.

Et que penser des accès sur ce site, dans 10 ou 15 ans ?

Le périphérique nantais est déjà saturé, le trafic sur le pont de Cheviré engorgé ...

La répartition du trafic sur d'autres plateformes est illusoire, notamment pour des raisons liées aux durées d'accès à ces aéroports qui doivent être minimisées, et au phénomène de concentration des compagnies aériennes qui choisissent l'aéroport d'où elles souhaitent partir.

Le projet de Transfert apparaît alors comme la seule solution à moyen et long terme.

LE PROJET DE TRANSFERT

Conditions nécessaires au choix d'un lieu

Nos recherches ont porté sur différents lieux géographiques, dans un rayon de 30/40 kms, autour de Nantes.

La Métropole doit être un point de repère, un phare, en tant qu'aéroport du Grand Ouest. Celui-ci ne doit pas se trouver dans un site fortement urbanisé ou enclavé, pour des raisons évidentes de santé publique, de perturbation de la vie quotidienne des riverains ...

Le site futur doit dégager un espace libre de 800 ha environ, à proximité de l'autoroute et de la voie ferrée TGV Paris-Nantes. Ces dessertes importantes et modernes permettront de relier rapidement l'aéroport du Grand Ouest aux utilisateurs potentiels des bassins de Saint-Nazaire, Nantes, Angers, La Roche-sur-Yon.

L'impact sanitaire sur les populations doit être faible.

L'impact sur l'environnement doit être limité

Résultats

Au niveau régional du Grand Ouest, la métropole nantaise s'impose comme étant la plaque tournante du transport national et international.

Les secteurs géographiques que nous avons retenus se situent tous sur la rive Est de la Loire, au nord du département.

Les contraintes de sol, au vu des résultats obtenus sur les cartes du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) ou de la non-présence de zones humides importantes, nous ont permis en fonction des différents critères énoncés ci-dessus, de sélectionner 5 sites possibles :

	Nbre de communes
Pays d'Ancenis - COMPA	20
Châteaubriant – Derval	26
Nozay	7
Erdre & Gesvres	12
Blain	4

Liaisons routières :

Ces sites sont reliés aux réseaux nationaux existants, les reliant ainsi aux métropoles régionales proches : (Voir carte jointe en annexe)

Autoroute A11 – E60 Angers Saint-Nazaire

N 137 en 2X2 voies de Nantes à Rennes

En dehors de ces voies principales, un maillage très dense de voies départementales (D164, D16, D722, D163, D878, D923) assure les liaisons Ancenis, Nord-sur-Erdre, Blain à Châteaubriant, et vers le Sud Loire.

Les contournements de Nord-sur-Erdre et des Touches sont budgétés, et les travaux ne devraient pas tarder à commencer.

Ce maillage très dense existe également sur la D 178 Châteaubriant/Carquefou, et des connexions multiples au nord, vers les départements bretons, le Maine-et-Loire et la Mayenne. (D163/878/923, futur franchissement de la Loire à Ancenis vers la Vendée)

Liaisons ferroviaires :

Suivant deux lignes principales :

Nantes/ Nord-sur-Erdre/ Châteaubriant

Nantes/Carquefou/ Saint-Mars-la-Jaille : voie ferrée abandonnée pouvant être remise en service.

Résultats :

Les principaux critères de sélection finale sont les suivants :

- ❖ Aéroport implanté dans le 44, dans un rayon de 30/35 km de la métropole nantaise :
 - Facilement accessible des départements bretons et vendéens.
 - Territoire agricole à faible densité de population avec un impact sanitaire très limité, comparé aux 80 000 personnes potentiellement malades à venir de l'agglomération nantaise.
 - Faibles contraintes environnementales. Peu de zones humides.

Nous retiendrons 4 secteurs géographiques :

Entre l'autoroute Nord d'Ancenis et les D 164/923

Le quadrilatère Nord-sur-Erdre/Petit-Mars/Ligné/Joué-sur-Erdre

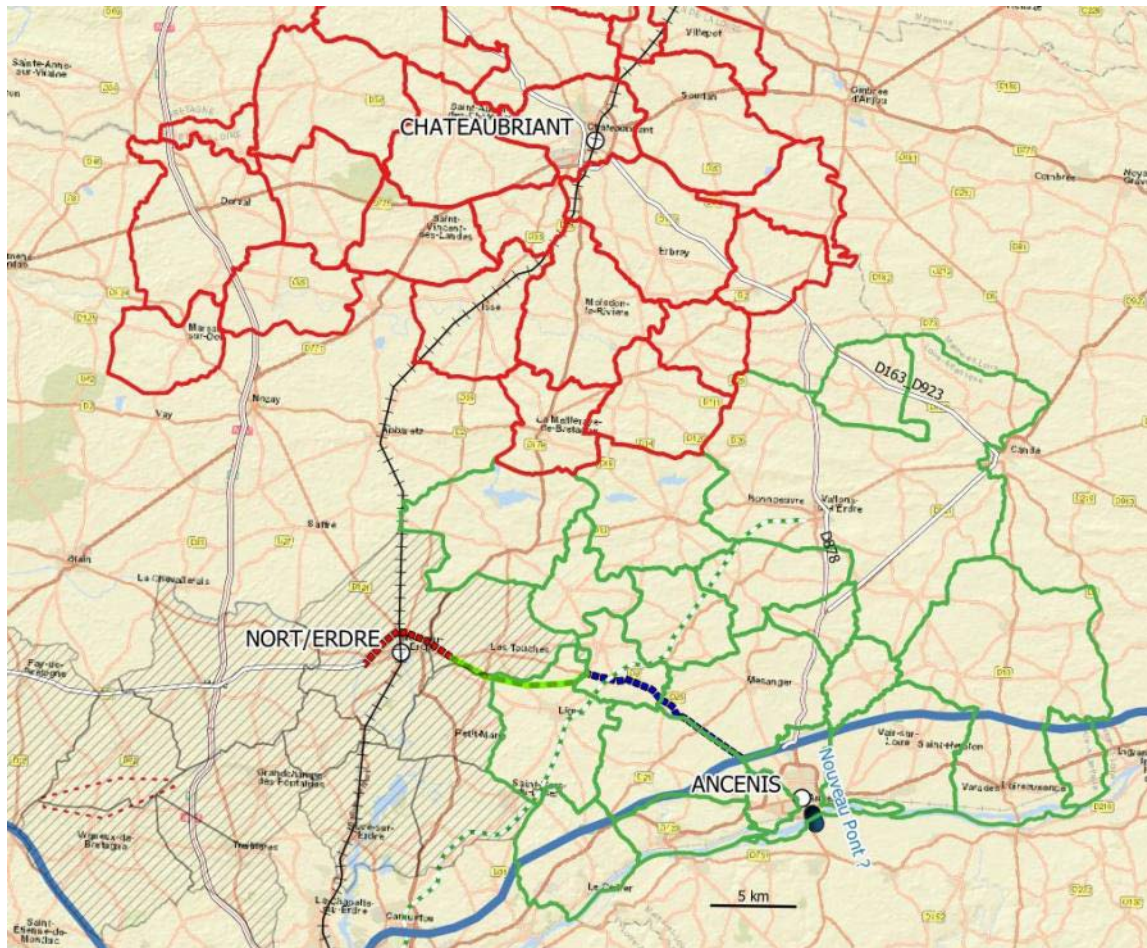
Intersection entre Nozay et la D771. Option plus difficile à retenir compte-tenu de la réaction de la population, et avec la présence de la forêt du Gâvre, qui est un site remarquable, au même titre d'ailleurs que le Lac de Grand Lieu, qui est, de plus, zone Natura 2000.

La zone délimitée par les D 923/163/178 bénéficie d'un faible peuplement, et de conditions géologiques favorables. Nous y trouvons également une densité significative de petites

entreprises et de PME, notamment autour des régions d'Ancenis, Riallé, Moisdon-la-Rivière, Segré, Châteaubriant, Candé.

Cette zone est desservie par un réseau routier dense D878/163/923, reliant entre eux ces centres urbains.

Sur le principe, et sous réserves des études d'usage, certains élus se disent favorables à l'implantation d'un tel équipement structurant sur leur territoire.



Pour la construction d'un aéroport en phase avec l'éthique

Un aéroport respectueux de la santé des populations.

La future zone d'implantation, dans un espace faiblement urbanisé respecte la santé des populations touchées. Il ne sera pas enclavé comme l'est actuellement l'aéroport de Nantes-Atlantique.

L'application de la réglementation RT 2012 permettra la réalisation d'économies d'énergie considérables, avec par voie de conséquence moins d'émissions de CO², pour un ensemble d'aérogares dont la superficie totale pourra dépasser les 50000 m².

Ces économies sont quasiment impossibles à réaliser quand on réhabilite un ouvrage existant, comme cela serait le cas dans le cadre du réaménagement 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

Un aéroport évolutif

Aucun expert actuellement n'est capable de prédire précisément l'amplitude du développement du trafic aérien dans les 15 années à venir.

AIRBUS a émis les besoins de 300 000 pilotes supplémentaires dans le monde, dans un avenir d'une quinzaine d'années, sur un effectif actuel de 300 000 pilotes. Malgré ses déboires, Boeing a lui aussi ses carnets de commande plein pour les dix ans à venir. Cela démontre que la décroissance n'a pas sa place dans ce projet.

L'outil, tel qu'il sera conçu donnera une visibilité sans limite aux principaux acteurs économiques, pour une période d'au moins 50 ans. C'est donc la réponse attendue par le milieu économique du Grand Ouest.

LES MOYENS À METTRE EN PLACE

Les procédures administratives permettant de réaliser un tel ouvrage sont totalement obsolètes et beaucoup trop longues.

Si nous prenons l'exemple de « feu » Notre Dames Des Landes, nous ne pouvons que constater que pour un délai de réalisation de travaux de 5 années environ, la procédure a durée plus de 50 ans et a fini par tuer le projet.

Une simple modification de la loi pourrait totalement changer cette situation. Il va falloir remettre à plat les démarches induites par les DUP, en donnant un délai maximum aux procédures, par exemple 3 ans.

Nous estimons, sous réserves de l'avis des experts, (hors ceux de la médiation) que le délai des travaux nécessaires est de 5 années. 3 années doivent être suffisantes pour les procédures administratives, si la loi est modifiée.

Cela nous permet d'envisager une ouverture du nouvel aéroport à l'horizon 2028, alors que le réaménagement ne sera pas opérationnel à cette date.

CONCLUSION

Nous comprenons que certains doutent de la possibilité d'un Transfert suite à la décision antidémocratique de ce gouvernement d'abandonner le transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes.

Pour nous, c'est la meilleure solution pour protéger les populations et permettre un développement économique raisonné.

Le Gouvernement a une dette envers les habitants et élus de Loire-Atlantique suite au non-respect du vote du 26 Juin 2016.

Il est du devoir de l'Etat, dans un souci de transparence, d'étudier toutes les hypothèses de réaménagement, y compris le Transfert, et de fournir les études d'impact sur les populations pour tous les scénarios, et ceci à l'horizon 2050.

C'est la seule solution pour espérer pouvoir sortir de cette impasse et restaurer un début de confiance !

L'Intérêt Général et la Protection des populations doivent être les seuls arguments de décision.

À défaut, cela ne serait qu'un déni de démocratie de trop.

Rédacteur Commission Technique : Patrick NAGARD et Eric AITKACI

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