



Cahier d'acteur du Cédpa pour la concertation sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

Juillet 2019

Cédpa : collectif des élus (et anciens élus) qui doutent de la pertinence du projet d'aéroport (celui prévu à Notre-Dame-des-Landes). Ce collectif a été créé en 2009, avec des élus de différentes sensibilités politiques. Il s'est constitué en association en 2011. Jusqu'à 1000 élus en ont fait partie. En 2018, il compte un peu plus de 80 adhérents, dont une trentaine d'élus ayant un mandat en cours en Loire-Atlantique. Le Cédpa a fait faire des expertises sur l'analyse coûts bénéfiques du projet, les projections de zones de bruit, le coût de réaménagement de Nantes Atlantique. Il a participé activement aux différentes instances de discussions avec l'Etat : Commission du dialogue, Enquêtes publiques, Commission de rénovation du débat public, Médiation... Au moment de l'abandon du projet de NDDL, le Cédpa a décidé de poursuivre son action sur deux plans : l'optimisation de Nantes Atlantique et la poursuite des projets sur l'ancienne Zad.

www.aeroportnddl.fr

Un dossier de concertation défaillant qui ne peut apaiser les tensions sur l'agglomération nantaise

Rappelons-le en préalable, le dossier de NDDL a profondément marqué les esprits localement. Pendant les 15 dernières années (du débat public de 2003 à l'abandon en 2018) le débat a été très vif, divisant les familles, les amis, les élus. Lors de la consultation de 2016, l'agglomération nantaise s'est grosso modo coupée en deux. Dans ces conditions, la décision d'abandon du projet de NDDL, que nous avons saluée, aurait dû s'accompagner de la mise en pratique rapide des préconisations du Premier Ministre et du rattrapage encore plus rapide du retard pris pendant des années par le concessionnaire et l'administration centrale (DGAC) pour la mise à niveau de Nantes-Atlantique.

Or, si le concessionnaire s'est très vite adapté pour continuer à accueillir les passagers dans un aéroport prétendument saturé, s'il a même attiré de nouvelles compagnies, en revanche du côté de l'État, on a perdu beaucoup de temps, comme si au niveau de la DGAC aucune leçon n'avait été tirée du fiasco qu'a été le projet de NDDL.

Il a en effet fallu attendre un an et demi pour mettre au point un PGS élargi en donnant l'impression désagréable que finalement le tracé était établi par les maires locaux, ce qui n'a d'ailleurs pas calmé grand chose à la colère de certains d'entre eux. L'État aurait pourtant pu afficher le tracé réel (correspondant aux méthodes pratiquées ailleurs) et annoncer que compte tenu de la situation particulière de Nantes, on élargissait le périmètre volontairement pour apaiser les riverains. Voilà qui aurait été transparent et compréhensible par la population. Au lieu de quoi, celle-ci croit que le bruit n'a cessé d'augmenter (ce qui est faux)... L'État aurait pu aussi mettre en route rapidement le processus qui peut

aboutir au couvre-feu souhaité par l'immense majorité de la population impactée. Annoncer aujourd'hui qu'il faudra près de deux ans pour aboutir, est inaudible par les riverains.

Au lieu de ces mesures simples, pendant plus d'un an, les riverains n'ont vu concrètement que nouvelles lignes, augmentation des vols de nuit et explosion du trafic. Inutile de dire que le climat s'est fortement dégradé. Et hélas, ce n'est pas la concertation qui va inverser la tendance, bien au contraire.

En effet, bon sens et volonté d'apaisement sont totalement absents du dossier préparé par la DGAC sur le réaménagement de Nantes Atlantique. Les enjeux ne sont pas correctement hiérarchisés par rapport à la situation de Nantes Atlantique. Par exemple, le débat sur le parvis de l'aéroport est quasi saugrenu compte tenu des sujets autrement plus importants. Certains points ne sont pas soumis au débat, d'autres réactivent des tensions anciennes et vont en créer de nouvelles, bref on voudrait mettre de l'huile sur le feu qu'on ne s'y prendrait pas autrement...

Les défaillances du dossier, volumineux et qui a probablement coûté du temps et pas mal d'argent sont nombreuses : beaucoup d'informations sont livrées sans justifications : les coûts de construction, la mise dans l'axe de la trajectoire d'arrivée par le nord, les cartes de bruit prévisionnelles... Le dossier ne comporte même pas de tableaux clairs avec les hypothèses de trafic (en nombre de passagers, en nombre de mouvements, et les différents critères choisis pour élaborer les cartes). Les cartes elles-mêmes sont très mal documentées : absence parfois de légendes, utilisation encore du nombre de passagers, alors que ce sont les mouvements qui importent. Ces défaillances entachent la concertation et noient les citoyens. Nous ne sommes pas les premiers à le noter puisque l'avis de l'Autorité environnementale est globalement plus que réservé...

Voici les principaux problèmes à nos yeux.

Sur les procédures aéronautiques

Pourquoi imposer sans discussion possible une trajectoire d'arrivée par le nord dans l'axe de la piste ? Alors qu'il est possible avec un ILS de catégorie 1, de le placer en « offset » et d'avoir une trajectoire décalée de 5 degrés, proche de l'actuelle, et en outre, de conserver la trajectoire et la procédure actuelles pour les jours de beau temps ?

Pourquoi donc si ce n'est :

1) pour ne pas contredire les positions tenues par la DGAC à l'époque où elle soutenait le projet de NDDL ?

2) pour affoler une nouvelle partie de la population, des Nantais qui jusqu'ici n'ont jamais vu un avion au-dessus de leurs têtes et qui vont donc se prononcer pour la solution des autres pistes, notamment la piste transversale qui, elle aussi, mettrait de nouvelles populations sous les nuisances ?

3) pour gonfler le nombre d'habitants se trouvant sous le bruit aérien ? La question se pose car il ne nous a pas été possible de comparer les deux situations. En effet, le tableau de la page 88 (figurant d'ailleurs deux fois, pages 88 et 89...) prête à confusion car les chiffres ne sont compréhensibles que si l'on se réfère au tableau de la page 102 et seulement si l'on corrige les intitulés des colonnes : il ne s'agit apparemment pas des tranches indiquées en intitulés mais des cumuls... Nous avons compris que ce tableau indique pour l'option de référence, c'est à dire avec la trajectoire dans l'axe et 8,6 millions de passagers, 74 000 habitants dans une zone à plus de 50dB pour 67 000 mouvements commerciaux. Or, le PEB actuel, avec une trajectoire décalée, officialisé en 2004, prévoyait pour 2010, 75 000 mouvements commerciaux et « seulement » 41 138 habitants impactés à plus de 50dB... Nous comprenons donc qu'il y aurait plus de population concernée par le bruit à plus de 50dB avec la remise dans l'axe.

L'Autorité environnementale a d'ailleurs souligné ce problème de remise dans l'axe: « *l'affirmation selon laquelle la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie de l'option*

de référence ne peut être postulée sans être démontrée. ». Voilà encore « un argument d'autorité », comme ceux qu'a avancés régulièrement la DGAC : la pseudo saturation de Nantes Atlantique, ou la prétendue nécessité d'avoir deux pistes étaient censées justifier NDDL. Aujourd'hui, c'est la sécurité et l'obligation de respecter des règles internationales qui nous sont servies. Une fois de plus, nous contestons cette approche rigide. La sécurité est capitale mais des solutions existent dans bien des aéroports, y compris français, pour adapter les procédures aux situations locales. Nous ne pouvons croire qu'il s'agisse d'incompétence, il n'y a donc comme explication que celle de la mauvaise volonté de la part d'une administration qui n'a pas digéré l'abandon d'un nouvel aéroport...

Pourquoi joindre 25 cartes de bruit à l'horizon... 2040 ?! A cette échéance, outre le fait qu'il soit bien difficile de prévoir le trafic aérien, il est acquis que les avions seront équipés de guidages satellitaires de précision et que les trajectoires courbes seront la norme. Le dossier dit d'ailleurs (pages 80-81) que ces procédures devraient commencer à être installées à Nantes vers 2030... Ce pourrait être un choix stratégique pour le bien des populations de décider que cela soit plus rapide (certaines plateformes le font) et de toute façon, dix ans après ce commencement, les avions seront équipés. Quand ce sera le cas, on retrouvera une trajectoire d'arrivée par le nord qui survole la Loire, comme on l'a connue il y a quelques décennies à Nantes. En attendant, la vision des ces 25 cartes ne peut qu'aggraver l'inquiétude des Nantais. Nous ne résistons pas au petit plaisir de rappeler que lors des travaux de la médiation, la DGAC a prétendu ne pas pouvoir sortir plus de trois ou quatre cartes de bruit, arguant de sa charge de travail, et faisant surtout preuve de son mécontentement face aux demandes de l'Atelier Citoyen et des médiateurs...

Pourquoi dans ces cartes de bruit considérer, au mépris de la réalité constatée depuis plusieurs années que les atterrissages par le nord pèseront 55 %, si ce n'est pour agrandir considérablement les zones de bruit sur Nantes ?

Sur l'aérogare

Pourquoi ne pas proposer dans les options de réaménagement de la plateforme, une option à moindres coûts, du type de celles que propose l'Atelier Citoyen ? Toutes les options proposées consistent peu ou prou à déconstruire une grande partie de l'existant et à reconstruire autre chose (parkings avions, aérogares...) ! A quel jeu joue la DGAC en affichant des coûts bien supérieurs à ce qui se pratique ailleurs (prolongement de piste, aérogare...) ?

Nous savons bien qu'elle doit préparer un cahier des charges pour le futur concessionnaire mais nous savons aussi qu'au bout du compte c'est ce dernier qui paiera et décidera pour l'essentiel... Et nous sommes sûrs qu'il le fera à moindre coût. Nous n'avons jamais eu accès au cahier des charges de l'appel à candidature pour la construction de NDDL, mais nous avons compris qu'il y avait un monde entre la proposition d'AGO et le rêve de certains (surface de l'aérogare, longueur des pistes, etc.). Nous n'aimerions pas que recommence la même hypocrisie : un dossier de concession basé sur la concertation (mais secret) et, au bout du compte, des solutions fort éloignées de celles demandées par la DGAC...

Pourquoi écrire que le futur concessionnaire devra s'engager sur le principe d'un chantier à faible impact environnemental (page 39) alors qu'on lui demande des déconstructions très importantes (évitables) dont l'impact environnemental est énorme (milliers de tonnes de déchets, milliers de camions...) ?

Sur les pistes

Il y a pour certains d'entre nous quelque chose de désespérant dans le fait de voir réapparaître l'idée de la piste transversale. Non que ce soit une mauvaise idée en soi, au contraire, mais elle arrive trop tard et, plutôt que d'apaiser la situation, cette proposition va monter les riverains les uns contre les autres.

Un peu d'histoire pour nous faire comprendre. Cette idée de retourner la piste est très ancienne. Lorsque dans les années 80, il a été nécessaire d'avoir une piste plus longue à Château-Bougon, la CCI, alors gestionnaire, a écarté l'idée de cette piste transversale au profit d'un allongement de la piste actuelle (car l'aéroport devait déménager à Notre Dame des Landes...). Puis dans les années 2000, l'association Solidarités Ecologie, opposée à NDDL, avait montré l'intérêt de cette piste transversale comme alternative au projet. Le maire de Bouguenais avait alors demandé une étude sérieuse. Silence de l'État. Mais réponse du Département de Loire-Atlantique qui, avec l'aide de la DGAC, avait purement et simplement décalqué NDDL sur le sud Loire¹. Inutile de dire que les inconvénients l'emportaient ainsi sur les avantages... et « prouvaient » la nécessité de faire NDDL ! Aujourd'hui, l'option proposée est plus modeste, puisqu'elle ne compte qu'une seule piste qui pourrait d'ailleurs être raccourcie (pourquoi prévoir 4250 m alors que 2450 m suffisent pour accueillir la flotte de Nantes Atlantique, cf page 24 du dossier ?). Avec cette option, le nombre d'habitants impactés serait sensiblement inférieur à la situation actuelle et les procédures dans l'axe seraient possibles, mais l'impact sur les terres agricoles et naturelles est loin d'être négligeable et, surtout, il nous semble que ce n'est plus possible de changer les populations impactées. Cette solution arrive trop tard, la proposer maintenant va diviser inutilement la population de l'agglomération.

Quant à la piste en V, son intérêt est certes de garder l'idée d'atterrissage dans l'axe chère à la DGAC tout en maintenant les mêmes populations sous le bruit. Cependant cette proposition ne nous semble guère réaliste. Le dossier parle pudiquement de « pollution pyrotechnique », pour dire ce que les anciens savent au sud Loire ; le sous-sol est truffé de bombes et il n'y a pas beaucoup de chances pour que le Ministère de la Défense soit prêt à dépolluer... La ville de Bouguenais avait en son temps essayé d'acquérir ces terrains, en prenant à sa charge le coût et s'était vu opposer un silence assourdissant. De plus, la création de cette piste en V provoquerait la destruction du bois de Bougon et couperait un corridor écologique important. La proposition de l'ILS offset, en attendant des procédures satellitaires, présentée par l'Atelier Citoyen, nous paraît plus réaliste et bien moins coûteuse.

Le prolongement de la piste actuelle nous semble indispensable pour diminuer les nuisances sonores côté nord où il y a le plus d'habitants (Nantes, Rezé, Bouguenais-les Couëts) mais ce prolongement ne doit pas franchir la route de la Bretagnerie à Saint-Aignan et rester au maximum dans les limites de l'enceinte aéroportuaire (quelques ha à acquérir seulement)... Nous regrettons là encore la provocation que constitue la proposition d'un prolongement de 800 m, ce qui fait évidemment réagir brutalement les élus et habitants de Saint-Aignan et provoque le rejet par beaucoup de tout prolongement.

Sur le trafic

C'est, avec la remise dans l'axe, la provocation majeure du dossier de concertation. Rappelons que tous les documents portant sur NDDL envisageaient un trafic de 9 millions de voyageurs en 2050. La médiation en 2017 a travaillé sur ces chiffres. Certes, le trafic croît beaucoup plus vite que prévu, mais de là à mettre sur la table le chiffre de 11 millions alors que l'essentiel est d'abord d'améliorer la situation actuelle, confine à la provocation pure et simple. Encore a-t-on échappé au 15 millions dont il fut question dans la presse avant le début de la concertation... Il est plaisant de constater d'ailleurs que sur ce sujet, la DGAC rectifie ses prévisions en regardant la réalité du trafic actuel et en extrapolant un développement sans frein alors que par ailleurs, elle garde malgré le démenti de la réalité météorologique, ses chiffres de pourcentage d'atterrissage par le Nord (cf supra)...

Au risque de choquer les partisans de l'avion sans régulation, nous affirmons que l'augmentation du trafic aérien n'est pas une loi de nature. Seule une minorité de Français prend l'avion (10%), une plus infime encore à l'échelle de la planète (3%). Tôt ou tard, au regard des enjeux climatiques, devra se poser

¹ L'étude du CG 44 figure sur notre site : <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=91>

la question de la régulation de ce mode de transport. Le ciel paraît gratuit mais en réalité, il y a un coût humain et écologique derrière le transport aérien. Régler la question de la part de l'aérien dans le problème climatique en s'abritant derrière la « neutralité carbone » censée être atteinte en 2020, c'est à dire dans un an ! (page 90 du dossier) n'est absolument pas crédible.

Le PDG de Vinci, Xavier Huillard, a au moins le mérite de la franchise lorsqu'il déclare en comparant autoroutes et aéroports que ces derniers sont plus rentables : « *Les leviers de création de valeur y sont plus riches et plus variés. Quand il n'y a pas de trafic sur une autoroute, on ne peut pas l'inventer, alors qu'on peut être proactif et convaincre les compagnies aériennes d'ouvrir de nouvelles liaisons* »².

C'est pourquoi il est dangereux et manipulateur de faire croire qu'il y a des « besoins » non satisfaits et que le trafic va continuer à croître fortement. On nous présente les « prévisions » de l'IATA (Association internationale du transport aérien) qui annoncent un doublement du trafic aérien d'ici à 2036, et qui servent abondamment de justification à l'expansion des aéroports dans le monde. Faut-il rappeler que l'IATA est une organisation commerciale qui regroupe 250 sociétés de transport aérien (84 % du trafic mondial de passagers) et dont l'objectif est de faire prendre ses désirs pour des réalités ?

La lutte contre les modifications climatiques ne peut exonérer le monde aérien de toute limitation. La qualité de vie et le sommeil des riverains sont plus importants pour nous que la possibilité donnée à telle ou telle compagnie à bas coûts de faire une rotation supplémentaire en pleine nuit. Ne confondons pas l'intérêt général pour les habitants et l'intérêt financier des compagnies, du concessionnaire, voire du monde des affaires. A ce titre, la réaction d'une partie du secteur économique local criant à « l'euthanasie économique » en cas de couvre-feu est pathétique et irresponsable. Comme les cris d'orfraie des compagnies à l'annonce de la « modeste » taxe sur le kérosène justement décidée ces jours-ci par la Ministre des Transports. Le flou le plus total accompagne d'ailleurs ces déclarations fracassantes sur l'impact économique de l'aéroport, comme c'est le cas aussi dans le dossier quand il s'agit de parler d'emplois. Sous une apparence indiscutable, on nous donne le nombre d'emplois directs et indirects par million de passagers supplémentaires, en calculant aussi le nombre d'emplois perdus en cas de couvre-feu. Mais lorsqu'on regarde de près, on s'aperçoit que tout est fondé sur des ratios et pas sur la réalité. Qui peut croire qu'on soit incapable de donner les chiffres réels du nombre d'emplois à Nantes Atlantique (sur la plate-forme notamment) ? Le concessionnaire tient-il ces chiffres aussi secrets que ses comptes de résultat ? Ne serait-ce pas parce qu'ils sont moins flatteurs que l'on veut bien nous le dire, car chacun sait que l'automatisation et le bas-coût ne riment pas avec création massive d'emplois...

Pourquoi ne pas poser honnêtement les questions que pose le développement rapide du transport aérien, sur la base de l'expansion des compagnies à bas coûts ?

Le débat de fond de cette concertation devrait moins porter sur l'emplacement des parkings ou la qualité d'une nouvelle aérogare que sur le développement du trafic aérien et sur l'intermodalité. Il y a là des questions cruciales, par rapport au climat, par rapport au traitement équitable des citoyens. Pourquoi le kérosène n'est-il pas taxé alors que l'avion ne concerne qu'une minorité d'utilisateurs ? Pourquoi est-il moins cher d'aller à Lyon en avion qu'en train ? De quelles aides précises les compagnies à bas coûts bénéficient-elles ? Pourquoi les infrastructures ferroviaires existantes ne sont-elles pas mieux utilisées ? Qui décide quoi en matière de transport aérien ? Quelles sont les attributions du concessionnaire, de l'aviation civile, de la puissance publique ? Pourquoi associer systématiquement hausse du trafic aérien à Nantes et développement économique de la région ? Tout le monde sait que la hausse actuelle est celle des vols à bas coûts utilisés principalement par des vacanciers... Est-ce parce que plus d'habitants de nos régions partiront en vacances à l'étranger en avion que l'activité économique se développera ?

2 Interviewé dans Le Monde, 6 février 2019

Poser ces questions et y réfléchir permettraient de penser concrètement la transition écologique dont tout le monde se gargarise désormais (sur le papier), mais aussi de répondre aux craintes des riverains de voir le trafic exploser.

Quelles sont nos propositions ? Un réaménagement pragmatique, prudent et visant à l'amélioration rapide de la situation des riverains.

Nous espérons cette fois qu'honnêteté, bon sens et volonté d'apaisement seraient les lignes directrices de cette concertation particulière, compte tenu de l'histoire du conflit de NDDL. Nous sommes très déçus, même si, ponctuellement, nous pourrions nous réjouir d'avoir eu raison : le dossier reconnaît en effet qu'il n'y avait pas saturation, ni du site ni de la piste à 3,5 millions de passagers, qu'on peut avoir des transports collectifs performants, qu'on peut réaliser des parkings silos, etc. Mais cette petite satisfaction ne pèse rien face aux dangers que nous voyons poindre : **nouvelles fractures entre les habitants** (qui vont se battre pour ne pas être sous le bruit et préférer l'option qui sera la moins pénalisante pour eux...), **long statu quo** avant de vraies améliorations, et **fantasme à nouveau du transfert...**

Pour sortir de l'impasse, nous suggérons au gouvernement de réaffirmer qu'il n'y aura pas de transfert (sinon, il y aurait d'autres aéroports à transférer prioritairement, comme ceux de Paris ou de Toulouse...), de sommer son service dédié (la DGAC) de tout mettre en œuvre rapidement pour apporter des réponses concrètes aux riverains et d'affirmer sa volonté d'adapter Nantes-Atlantique avec modestie et humilité par rapport à l'avenir. Si les politiques se sont longtemps targué de préparer l'avenir et le long terme, peuvent-ils vraiment le prétendre encore aujourd'hui ? Devant les incertitudes multiples, nous pensons indispensable de faire preuve de prudence et de pragmatisme, sans prétendre savoir ce qui se passera en 2040...

Nous demandons que les solutions proposées par l'Atelier Citoyen ne soient pas balayées d'un revers de main, nous demandons la possibilité de faire des expérimentations, comme l'avait souhaité la médiation en 2017, pour aboutir aux trajectoires de moindre bruit (à l'atterrissage comme au décollage) : pente de descente, montées plus fortes. Nous souhaitons que l'Acnusa soit partie prenante dans cette recherche d'amélioration pour les riverains.

Nous souhaitons que les politiques se penchent sur le transport aérien et ses effets, le régule si besoin, au nom de l'intérêt général, et retravaillent la question des taxes peu lisibles et trop souvent non dissuasives. Sur ce dernier point, nous faisons nôtres le constat et la proposition de la médiation : « *Plus généralement, la mission a fait le constat de la complexité, pour partie irréductible, des taxes et redevances aéroportuaires. Leur dépendance au bruit, selon le principe pollueur-payeur, apparaît extrêmement ténue. Une révision vers des formules et pondérations plus incitatives envers les avions moins bruyants devrait être encouragée.* » (rapport, annexe comparative, page 44).

Extraits du rapport de la médiation, pages 43 et 45 de l'annexe comparative

Quelle que soit l'option aéroportuaire retenue, il conviendra [...]

- *de mettre en place un réseau de stations de mesures réelles du bruit et un système de données intégré, transparent et accessible au public, relié aux données de trafic aérien ; de mettre en place une pente d'approche augmentée à 3.5° pour les approches vers le sud (QFU21) ;*
- *d'étudier la possibilité de décaler dès maintenant le seuil de piste pour les atterrissages vers le sud (QFU21) de quelques centaines de mètres ;*
- *d'accélérer l'étude de mise en œuvre d'une procédure de descente continue ;*
- *d'étudier de manière concertée et dans le cadre d'une approche équilibrée les restrictions permettant de diminuer les nuisances sonores nocturnes.*

Pour mettre en œuvre l'ensemble de ces améliorations, celles-ci devront faire l'objet d'une concertation et d'un dialogue rétablis entre exploitant, Etat, collectivités et riverains, alors même que l'activité de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique a souffert du contexte d'indécision et des relations conflictuelles liés au projet d'aéroport du Grand Ouest.

Les améliorations qui émergeront de cette concertation gagneraient par ailleurs à faire de Nantes-Atlantique un exemple et un laboratoire de la lutte contre les nuisances sonores, source d'inspiration pour tous les aéroports en milieux urbains et la réglementation française ou européenne. Ainsi la mission ne peut qu'encourager la DGAC et les acteurs locaux à engager des expérimentations : augmentation de la pente d'approche au-delà de 3.5° ; nouvelles trajectoires grâce au guidage satellitaire ; nouvelles procédures anti-bruit ; etc.

(souligné par nous)