

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

Cahier d'acteurs de la Ville de Pont Saint Martin

Située entre le Lac de Grand Lieu et la Métropole, Pont Saint Martin, ville de 6040 habitants, voisine des communes de Rezé, Bouguenais, Saint Aignan de Grand-lieu, les Sorinières et la Chevrolière vit à proximité de l'aéroport de Nantes –Atlantique.

Très préoccupés par les conséquences de l'augmentation du trafic aérien, les Martipontains s'inquiètent de la dégradation de leur qualité de vie et de celle des habitants du territoire au regard de la gêne sonore croissante et des pollutions diffuses qu'ils subissent.

Le survol de notre commune, notamment par les aéronefs qui décollent vers le nord (QFU03) avec virage à l'Est, mais aussi vers le Lac, devient très préoccupant compte-tenu de l'évolution exponentielle des statistiques.

C'est dans ce contexte que la commune a demandé une évaluation objective de la gêne sonore par l'installation d'une station mobile sur plusieurs secteurs de la commune.

Préambule :

Le 17 janvier 2018, le gouvernement et le chef de l'État décidaient de ne pas transférer l'aéroport de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes et de réaménager la plateforme aéroportuaire existante. Dans ce contexte, les Martipontains ont acté l'abandon du transfert et la suppression de l'objectif initial consistant à créer un aéroport international du Grand-Ouest.

Vouloir maintenir cette ambition de développement de l'aéroport international du Grand-Ouest, in situ, tout en annonçant la volonté de préserver à la fois notre environnement et les populations survolées n'est pas respectueux des habitants du territoire, qui ont déjà eu le sentiment d'être trahis lors de la consultation du 26 juin 2016.

«Cet évènement restera une cicatrice dans notre vie démocratique et il convient de ne pas risquer de ré-ouvrir la plaie» disent les Martipontains.

Au regard de l'enclavement de Nantes-Atlantique et de l'absence de plan B crédible et compte-tenu du survol de dizaines de milliers d'habitants, 62 % des Martipontains s'étaient exprimés favorablement au transfert lors de cette consultation.

La ville de Pont Saint Martin a donc toute légitimité à exprimer son désaccord sur les différents scénarii proposés (les 4 options) qui ne répondent pas aux enjeux annoncés voulant à la fois développer le trafic au service de l'économie tout en préservant la santé des habitants et les espaces naturels présents dans le secteur.

En l'absence d'un projet de territoire porté par tous les acteurs locaux ayant une vision partagée pour le développement de leur département et de leur région, il y a donc, en l'instant, une équation impossible à résoudre sans sacrifier une partie de nos populations avec le risque d'engager une fracture durable entre les habitants.

Le projet de territoire est un pré-requis indispensable qui doit engager toutes les forces vives (élus, associations, chefs d'entreprises, chambres consulaires, EPCI du territoire, etc) dans le plus grand respect des populations et de notre patrimoine naturel.

C'est dans ce contexte que les Martipontains étaient réunis très nombreux le mardi 28 mai à la salle des fêtes de Pont-Saint-Martin et le mercredi 26 juin pour un atelier participatif interne dont l'expression majoritaire est intégrée à ce cahier d'acteurs partagé avec les élus et l'antenne «COCETA Pont Saint Martin».

1^{ère} partie –

Les enjeux de la concertation :

1 -Les conditions de cette concertation :

Malgré l'affichage et les moyens mis en œuvre, cette concertation publique interroge les Martipontains au vu des décennies d'études et de procédures qui ont été nécessaires pour faire le choix d'abandonner Notre Dame des Landes. En l'espèce, deux mois de concertation au cœur de l'été (période de congés pour bon nombre de citoyens), et trois mois d'analyse et de formalisation de rapports, suffiront à choisir un scénario qui sera soumis à enquête publique, et ce, en l'absence de certains éléments d'appréciations et d'études permettant d'asseoir une décision éclairée.

(Etude environnementale, étude de desserte de l'aéroport pilotée par Nantes métropole et la Région, etc..)

Le conseil municipal de Pont Saint Martin et le conseil communautaire de la Communauté de Communes de Grand-Lieu, par délibération, ont exprimé à l'unanimité leur opposition à la méthode de travail proposant une concertation avec des délais extrêmement courts, sur les mois de juin et juillet, et sur l'insuffisance de «portés à connaissance» sur la santé publique, les mobilités, la croissance économique attendue et les perspectives liées à la transition énergétique

2 – Le respect des populations ou la dimension humaine :

La perspective de 89 000 vols commerciaux en 2040 (34% de progression) au regard des 57 600 vols actuels est vécue comme un mépris pour les habitants de notre territoire très urbanisé et habité par des hommes et des femmes qui subissent déjà lourdement l'augmentation d'un trafic croissant bien au-delà des communes (Rezé, Bouguenais, Saint Aignan de Grand-Lieu) situées dans le PGS actualisé (Plan de gêne sonore).

Les 16 047 riverains intégrés dans le nouveau PGS ne sont pas les seuls à être perturbés par le survol des avions. Grâce aux stations mobiles, de nouveaux habitants pourront, au-delà de faire valoir leurs droits, démontrer objectivement la gêne sonore qu'ils subissent au quotidien.

Ces estimations, dont nous pouvons douter, sont sans doute minimisées. La DGAC a déjà fait amende honorable sur cette question lors de la réunion publique de lancement de la concertation à l'espace Titan, à Nantes, le mardi 4 juin dernier à tel point que son directeur

général Patrick Gandil a proposé lui-même une expertise externe parallèle pour vérifier ses propres estimations.

Concernant le rapport 2017, les 3 médiateurs, dits «experts», avaient projeté 6 millions de passagers en 2025, or nous avons déjà atteint 6,2 millions en 2018. Tout laisse à penser que l'estimation n'est pas crédible compte-tenu des 13% d'augmentation du nombre de passagers en 2018 et des 21% sur les 4 premiers mois 2019.

Pour la période estivale (juin, juillet, août), nous sommes passés de 43 vols/jour en 2017 à 64 vols/jour en 2018, soit 48% de vols supplémentaires en QFU03 (décollage vers le nord avec virage vers l'Est) directement ressentis par les habitants du Champsiôme et de Viais, villages de Pont Saint Martin.

Une croissance supplémentaire est inacceptable pour les habitants qui résident dans ce secteur et qui ont investi dans la pierre à une époque où la nuisance était absente et le transfert envisagé.

3 – L'option 4 - la piste transversale :

La piste transversale est un scénario catastrophe pour Pont Saint Martin et plusieurs autres communes voisines.

Cette inquiétude des Martipontains a été exprimée auprès des garantes de la CNDP lors de la permanence du mardi 2 juillet et à plusieurs reprises par le maire lors d'échanges officiels.

En ces circonstances, des doutes ont été exprimés sur la sincérité de la faisabilité par la DGAC de l'option 4.

En 2006, la même DGAC, à la demande du Département, avait démontré l'incohérence d'un tel scénario, persuadant les opposants au transfert que ce scénario était une fausse «piste». Il deviendrait crédible en 2019.

200 hectares de terres agricoles étaient impactés (240 ha pour une piste de 3400m) alors que la DGAC ne parle plus que de 115 ha dans son nouveau document hors compensation, ce qui est pourtant obligatoire.

Pourquoi cet impact est-il minimisé et surtout pourquoi laisser à penser que ce scénario soit réaliste au regard des travaux nécessaires, de la topologie du site et du coût : 1 milliard d'euros sans être certains que le futur scénario réponde à l'évolution souhaitée (Dixit les médiateurs dans leur rapport 2017).

Il est à noter qu'il n'est pas fait allusion, dans le document fourni pour cette concertation, aux hameaux qui seront rayés de la carte, aux écoles, collèges et lycée qui seront impactés, aux impacts sur le D2a, et aux effets collatéraux sur les voies d'accès pour cette option 4.

Il est évoqué page 134 le maintien de l'exploitation de la piste actuelle qui ne serait utilisée uniquement en cas d'indisponibilité de la nouvelle. Pour autant, il est dit que "l'orientation de la piste transversale par rapport aux vents dominants est défavorable par rapport à l'option de référence".

Cela indique donc très clairement que tous les habitants situés au nord, au sud, à l'ouest et à l'est seront impactés ; ce qui ne valide pas les conclusions de la DGAC affirmant que 10 700 personnes en moins seront exposées à plus de 55DbLden. Quel mépris à l'égard de ces habitants !

Sur le site du ministère de l'écologie, il est écrit que la prise en compte de l'environnement doit être intégrée le plus tôt possible dans la conception d'un projet que ce soit dans le choix du projet dans sa localisation voir dans la réflexion sur son opportunité afin qu'il soit le moins impactant possible pour l'environnement. Force est de constater que la doctrine de l'état "**réduire, éviter, compenser**" est mise à mal notamment dans les options 3 et 4.

Ces scénarii correspondent à la création d'un nouvel aéroport et ce n'est donc pas "la solution de réaménagement" annoncée par le 1^{er} Ministre avec la mise en œuvre "de mesures limitant la hausse des nuisances sonores pour les populations".

Avec les communes voisines, nous n'hésiterons pas à formuler les recours idoines auprès des tribunaux si d'aventure de tels scénarii devaient être retenus.

4 – L'absence d'un 5ème scénario ou option 5 :

Depuis plusieurs mois, les élus du territoire et les associations (Coceta, Acsan, Coltran, etc) ont demandé, en vain, l'inscription d'un 5^{ème} scénario à la concertation publique : le transfert, la seule alternative crédible dans le cadre d'une évolution croissante du trafic aérien au-dessus d'un territoire très urbanisé.

L'impact sur notre environnement et notre santé est tel que nous ne pouvons envisager qu'un Maître d'Ouvrage responsable ne puisse pas étudier cette solution d'autant que certains territoires au nord semblent candidats.

Pourquoi ne pas étudier ces « pistes » ?

Si l'idée de transfert pouvait heurter certains d'entre nous au regard de la consommation d'espaces agricoles ou naturels, la croissance exponentielle du trafic aérien est toute aussi insupportable au regard des nuisances subies au quotidien par les populations survolées et les risques pour la santé.

Nous pouvons aussi nous interroger alors sur les propositions des options 2, 3 et 4 qui impacteraient durablement les espaces naturels et agricoles.

5 – Quelle alternative en attendant une perspective de transfert ?

Le 2 juillet, de nombreux élus du Sud-Loire de la Communauté de Communes de Grand-Lieu et de la Métropole, soucieux de ne pas opposer les populations entre elles sur notre bassin de vie, ont partagé 7 résolutions sur le devenir de Nantes –Atlantique en rejetant « toutes les hypothèses de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles ».

Pour l'heure, le seul scénario envisageable consiste au maintien de la piste actuelle qui constitue "**l'option de référence**" dans le document soumis à concertation. Ce statu quo intègre la mise place de l'ILS (Système de guidage vertical ré-axant l'approche des avions par le nord) entraînant un décalage du seuil d'atterrissage de 250 mètres vers le Sud d'où un allongement de la piste de 250 mètres.

A noter que cette solution semble d'ailleurs être contestée par certains spécialistes qui clament qu'il existe d'autres approches des aéronefs à explorer.

La DGAC a indiqué en réunion publique qu'elle les étudiera ; ce qui prouve que l'instruction n'est pas bordée à l'heure où l'on nous demande d'émettre un avis.

2^{ème} partie –

L'avenir de Nantes-Atlantique :

1 – Développer un projet de territoire concerté et porté par les acteurs locaux - Un pré-requis :

Ce statu-quo avec l'option de référence n'est-il pas un frein au développement économique ? Depuis le départ, on veut opposer cette option N°1 au développement économique du territoire.

Pour cette question, nous pensons qu'il est urgent de réunir les représentants économiques (CCI, Medef, etc...), les élus locaux et les associations impliquées à la vie du territoire, afin de définir ensemble une stratégie de développement en faveur d'un projet de territoire qui intégrera les outils de développement et non l'inverse.

Concernant le trafic aérien, de nombreuses interrogations viendront enrichir le débat : Quelles destinations ? Quelles rotations hebdomadaires ? Pour qui ? Pour quel développement ? Pour quelles affaires ? En faveur de quel tourisme ?

Pour rappel, le directeur d'Easyjet nous informait lors de la réunion publique du 4 juin 2019, qu'un quart des déplacements de leurs nouvelles destinations étaient des voyages d'affaires ; les trois quarts restants dédiés aux loisirs.

2 – Diminuer les nuisances sonores, les gaz à effets de serre et la pollution atmosphérique:

En développant les modes alternatifs notamment le rail :

L'autorité environnementale dans son délibéré du 24 avril 2019 annonce que "le projet autour de Nantes-Atlantique considère comme acquis que la saturation de Nantes-Atlantique ne permettrait pas de répondre aux besoins de développement du territoire et nous confirme "qu'un lien direct entre ces besoins et une croissance à priori illimitée de l'activité de la plateforme ne va pas de soi et qu'il est nécessaire que ce sujet soit analysé aussi au regard des modes de transport alternatifs"

En organisant les aéroports de l'Ouest en réseau :

Le 1^{er} ministre lors sa déclaration du 17 janvier avait indiqué ce dont "*le grand Ouest avait besoin*" en s'engageant à garantir que «*Brest, Nantes et Rennes disposent de liaisons faciles avec les autres métropoles européennes en mettant en place des liaisons rapides avec les hubs long-courriers internationaux*». Qu'en est-il de cette proposition ?

Le développement de l'existant doit être une priorité et primer sur le développement de nouvelles infrastructures avec les effets secondaires annoncés sur Nantes-Atlantique

En plafonnant le nombre de vols commerciaux

L'autorité environnementale, relève que le trafic de l'aéroport d'Orly est plafonné pour limiter les impacts sonores et rappelle que le ministre des Transports s'était aussi engagé à un plafonnement des trafics sur Roissy au moment de la création de 2 nouvelles pistes.

Ces deux exemples démontrent que de telles options peuvent-être déterminantes pour limiter les impacts notamment sonores du projet et son acceptabilité.

Le niveau de trafic acceptable pouvant être un des objets de la concertation future entre les acteurs du territoire et le maître d'ouvrage.

A noter que les 57 600 mouvements et les 6.2 millions de passagers atteints en 2018 marquent déjà des seuils pour lesquels il était envisagé de déplacer Nantes-Atlantique (cf DUP).

Concernant le ré-aménagement, pourquoi envisager également un allongement de la piste où la réalisation d'une seconde piste dans ce contexte alors que plusieurs aéroports ne disposant que d'une seule piste accueillent des trafics très largement supérieurs à l'estimation pour 2040 ?

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

En plaçant la transition énergétique et sa politique bas-carbone comme priorité nationale

Organisateur de la COB21, l'Etat doit être exemplaire dans ses choix et assumer ses engagements internationaux en travaillant un modèle économique nouveau au service des populations, de notre environnement et de notre futur.

En réduisant la gêne sonore pour les habitants survolés

Par l'application rapide d'un couvre-feu de 0h à 6h validé par les 24 maires de la Métropole et le conseil communautaire de la Communauté de Communes de Grand-Lieu .
Les vols de nuit doivent être prohibés ; c'est un enjeu de santé publique.

Par une réflexion accrue visant à minimiser les impacts de 22h à minuit : un nouvel objectif. A ce sujet, l'ARS (Agence Régionale de la Santé) a insisté lors de la réunion de lancement du 4 juin sur la nécessité d'intégrer les préconisations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). «*Au-dessus de 45dbLden, le bruit est néfaste sur la santé des populations*». L'OMS recommande également de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40 dbLden la nuit.

L'interdiction de certains aéronefs encore trop bruyants doit s'intensifier.

Conclusion :

A l'aube d'une grande décision qui peut gangrener notre territoire durablement, l'Etat, par la voix de notre Président et de notre 1^{er} Ministre, doit prendre la bonne décision pour notre bassin de vie encore blessé par le non respect de la consultation de 2016.

"Notre Dame des Landes, c'est l'aéroport de la division" avait déclaré notre 1^{er} Ministre au moment de sa décision.

Notre crainte de voir l'histoire se répéter est à nouveau bien présente tant cette concertation nous a offert une vision très «technique» en opposant des scénarii pouvant diviser à jamais un territoire dynamique tourné collectivement vers son avenir.

En adultes responsables, les élus, les associations et les citoyens ont gardé l'unité et ne sont pas tombés dans le piège. Majoritairement, leur proposition est claire.

Stop à l'évolution du trafic aérien sur Nantes-Atlantique.

Oui au transfert si l'on souhaite développer le trafic

La fuite en avant est irresponsable. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons un changement de gouvernance, permettant aux acteurs locaux de participer aux décisions qui les concernent.

Les maires se sont appropriés depuis longtemps ce principe du participatif avec leurs concitoyens au service de l'intérêt général de leur territoire.

Ne passons pas à nouveau à côté d'une nouvelle chance !

Yannick FETIVEAU

Maire

Ville de Pont Saint Martin