



PPBE Nantes-Atlantique : l'État veut passer en force

Lors de la CCE du 29/1/2021, la Préfecture et la DGAC ont présenté leur PPBE, applicable pour une durée de 5 ans. Les élus et associations, à l'unanimité, ont exprimé l'impossibilité de le valider en l'état. La Préfecture et la DGAC ont concédé un mois de délai pour permettre aux participants de présenter amendements et nouvelles propositions, alors qu'élus et associations demandaient 6 mois. Nous estimons qu'il n'y a plus un caractère d'urgence au vu du trafic aérien sur Nantes-Atlantique. Profitons de cette accalmie pour bien faire les choses.

Le 4/2/2021, la Préfecture fixait la prochaine réunion du CCE au 26/2, avec une obligation de transmettre l'ensemble des propositions 10j avant, soit le 16/2. Il ne restait donc que 12 jours aux participants pour travailler ! Ce délai n'est absolument pas raisonnable, compte tenu des sujets à traiter.

Soit la Préfecture ignore l'ampleur des travaux à conduire et donc le signal envoyé par le rejet massif de la version actuelle du PPBE, soit elle ne souhaite pas tenir compte de l'avis des élus et associations.

La DGAC et la Préfecture donnent le sentiment de vouloir passer en force, sans tenir compte du préjudice subi, suite au renoncement de déménager la plateforme de Nantes-Atlantique. Les populations ont laissé faire le développement de cet aéroport, sans contrainte, du fait de son arrêt programmé par l'État et les précédents gouvernements. Pour mémoire, la mise en service de l'aéroport du Grand Ouest était prévue en octobre 2017, année où les 50 000 mouvements de référence d'un PPBE ont été atteints.

Les élus et les associations estiment qu'un minimum de un mois de travail effectif + 10 jours de délai de transmission sont nécessaires pour conduire les travaux, sous réserve de mobiliser les compétences et engager les décisions. Ce qui donnerait au mieux une réunion CCE le 9 mars 2021.

À la Préfecture de prendre ses responsabilités de maintenir le vote à la prochaine CCE du 26/2 sur une version qui n'aurait guère évoluée.

Parmi les sujets importants qui ne pourront pas être traités en quelques jours :

- Détermination du plan de financement du délaissement,
- Etude d'impact – avis de l'ACNUSA,
- Aménagement des dessertes,
- Identification des zones calmes, ...

Sans compter les valeurs de référence, présentées par l'État, qui sont volontairement maximales pour une grande facilité, par la suite, de présentation de réduction du bruit. Les valeurs annoncées : trafic 2019 (>64 000 mouvements) et nouvelles populations impactées du fait de la remise dans l'axe des atterrissages sur Nantes. Élus et associations demandent de choisir une référence correspondant au trafic qui exige le déclenchement d'un PPBE, soit 50 000 mouvements (2017). Les efforts de réduction et de limitation de bruit s'appuieraient sur cette base.

Ce PPBE aurait dû être un préalable à la consultation pour le réaménagement de Nantes-Atlantique et à la rédaction du cahier des charges pour l'appel d'offre du nouveau concessionnaire. Une fois de plus, contrairement aux annonces gouvernementales de nous impliquer dans le processus, l'État nous impose d'être juste des faire-valoir !

Pour plus de détails : [la position du Coceta sur la présentation du PPBE par l'Etat](#)