

COMMUNIQUE DE PRESSE DU 4 MARS 2020 MIS À JOUR LE 29 JUIN 2022



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



MAINTIEN DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE : UNE DECISION CONTRE-NATURE QUAND L'ÉTAT ET LES ELUS S'ASSOIENT SUR L'INTERET GENERAL, SUR LA SANTE DE 100 000 HABITANTS ET SUR L'ENVIRONNEMENT POUR PASSER EN FORCE ET S'EXPOSER POUR 40 ANS A UN SCANDALE FINANCIER, SANITAIRE ET SOCIAL.

C'EST SANS EFFORT QUE NOUS REPRENONS LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE RÉALISÉ LE 4 MARS 2020, SANS MODIFIER LE TITRE...2 ANS ET 3 MOIS DE PERDUS POUR AU FINAL CONCLURE QUE LE TRAFIC AÉRIEN A UN IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ DES PERSONNES SURVOLÉES. FALLAIT-IL SORTIR DE LA CUISSE DE JUPITER POUR LE DEVINER ? A croire que l'on peut continuer à feindre d'ignorer qu'il existe d'autres aéroports en France...et que les conséquences ne sont pas connues.

Les impacts liés au trafic aérien, qu'ils soient liés au bruit ou à la qualité de l'air, sont d'autant plus amplifiés que les personnes sont exposés fréquemment au survol des avions en basse altitude (correspondant aux phases de décollage ou d'atterrissage). Avec le réaxage des avions, les Nantais épargnés à ce jour seront également directement concernés. 100 000 personnes le seront avec le doublement du trafic, dont 20 000 personnes supplémentaires avec le réaxage !

Quand appliquerons-nous ce simple principe, plein de bon sens, qui consiste à prendre des précautions dès lors que les études existantes démontrent que les nuisances d'un aéroport urbain existent ? **Comme s'il fallait encore le justifier, les premiers résultats de l'étude PUF¹, rendus publics le 28/06/2022² à force d'insistance, démontrent encore le risque de maintenir l'aéroport sur son site actuel avec un objectif de doubler le trafic !**

IL EST DONC URGENT DE RÉAGIR :

- Ne pas s'engager sur une concession qui ne semble pas intégrer de clauses qui permettent de réorienter le projet en fonction des études, mais entérine, par son modèle économique, un objectif de chiffre d'affaire

1 Etude sur les Particules Ultra-Fines (PUF) conduite par Air Pays de la Loire à la demande de la DGAC (l'un des 31 engagements de l'Etat)

2 <https://www.airpl.org/rapport/l-essentiel-sur-les-deux-premieres-campagnes-de-mesure-de-particules-ultrafines-dans-les-environs-de-l-aeroport-nantes-atlantique>

directement corrélé avec l'amplification du trafic aérien. Le principe d'un doublement du trafic a minima, 11,4 voire 15 millions de passagers/an, avait été évoqué par l'ancien préfet d'Harcourt ;

- Anticiper des travaux sur des scénarios alternatifs, co-construits avec le territoire, qui permettent de donner des perspectives réalistes pour répondre au mieux aux différents objectifs de santé publique, de préservation de l'environnement, de développement économique et d'impacts socio-économiques positifs. Réorienter le cahier des charges pour intégrer ces principes dans la réalisation d'un projet alternatif ainsi qu'une feuille de route visant à accompagner la nécessaire transition de l'aéroport actuel vers un projet plus adapté ;
- Par principe et par l'évolution du cadre législatif, obliger une transparence totale sur les sujets dès lors qu'ils impactent l'environnement et la Santé des citoyens. Jusqu'à présent, la Préfecture et la DGAC font preuve d'une opacité constante sur ces sujets sensibles ou d'une collaboration retenue ;
- L'ensemble des élus doivent se positionner officiellement et particulièrement ceux de Nantes-Métropole ainsi que ceux de la ville de Nantes, dont la première élue, Madame la Présidente Johanna Rolland sur ces principes de précautions. Ils ne sauraient continuer à rester en réserve au seul motif qu'ils attendent une enquête publique pour s'exprimer. Celle-ci devrait être conduite...après la signature du contrat de concession ! Nous les invitons à assumer leur devoir d'information vis-à-vis des populations survolés, Nantais et habitants du Sud Loire, à défaut de se rendre complice ;
- Les mesures sur les PUF doivent se poursuivre et être étendues rapidement aux zones actuellement survolées, et notamment sur l'île de Nantes et REZE, selon l'axe dérogatoire actuel (12°).

QUELLES SONT LES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE PUF ?

Bien que les premiers relevés portent sur une période où le trafic aérien était encore très réduit³ et sur des mesures faites à proximité des pistes (entre 500m et 2km), l'incidence des vols sur la présence de PUF est démontrée de manière certaine et significative. Reste à compléter cette étude afin de contribuer à une réflexion plus générale permettant:

- de déterminer les seuils au-delà desquels l'exposition à une certaine dose est particulièrement dangereuse sur la santé. S'il est admis que les PUF ont un impact sur la santé, ce que semble minimiser la DGAC lorsque nous l'évoquons, il est cependant nécessaire de fixer des seuils réglementaires, actuellement absents faute de pouvoir disposer jusqu'à présent des appareils de mesures et du recul nécessaire pour les études épidémiologiques ;
- d'établir des modèles permettant de déterminer l'impact de l'évolution du trafic avec la concentration des PUF dans l'air ainsi que l'incidence d'autres facteurs. Ainsi l'altitude de survol, les phases de décollage ou d'atterrissage ou l'impact du vent sont autant de phénomènes qui pourraient influencer la concentration des PUF.

³ 3 mesures effectuées entre nov. 2020 et décembre 2021, soit une diminution de plus de 61% du trafic par rapport à 2019 (39, pour un trafic qui vise à être doublé dans le cadre de la futur concession.

QU'EXIGEONS NOUS DANS L'INTÉRÊT DU TERRITOIRE ET DES CITOYENS ? LA MÊME CHOSE QU'EN 2020 !

1 - Qu'une étude d'impact en Santé soit conduite au préalable de la signature du contrat de concession et que les autorités compétentes, dont l'Agence Régionale de Santé (ARS PDL) soit saisie par la Préfecture qui s'y est refusée jusqu'à présent. La DGAC n'est ni légitime, ni compétente sur le sujet. Nous revendiquons la nécessité de mettre un comité de pilotage dédié, intégrant les élus et les associations ainsi que les professionnels de l'aérien ;

2 - Que soit généralisées les mesures des différentes nuisances sur des aéroports existants afin de constituer un observatoire national sur le sujet permettant de réaliser des comparaisons ainsi que des projections sur des sites comparables utiles pour les réflexions sur le projet de Nantes-Atlantique. A cet égard, des initiatives ont été lancées par des associations locales qui disposent d'une réflexion avancée sur le sujet. Ainsi, l'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (ADRA) porte une initiative sur les mesures des PUF relayée par l'UFCNA⁴ auprès de certains autres aéroports du territoire. Il s'agit dès lors de sortir des modèles et des projections théoriques, parfois tronqués par le choix des hypothèses retenues et une réglementation peu à jour par rapport aux recommandations des experts⁵ et aux avancées scientifiques, à l'instar des seuils de tolérance de bruit ;

3 - Que la DGAC cesse de jouer les apprentis-sorciers ou de faire semblant de minimiser les conclusions scientifiques sur le sujet. Les principes de précautions s'imposent sur l'instruction du projet. La DGAC doit pouvoir jouer son rôle d'expert, et non simplement de bâtisseur d'aéroport au service de l'Etat. Elle devrait objectiver en pleine conscience la faisabilité de la décision politique prise par le gouvernement et l'orienter vers des projets alternatifs plus réalistes et plus cohérents par rapport aux enjeux locaux ;

Extrait du communiqué de presse réalisé en 2020 :

Le 29 octobre 2019, simultanément à l'annonce de la fin de la concertation, l'état a publié un appel d'offre engageant l'état et la Région sur 40 ans. Il vise à maintenir l'aéroport sur son lieu actuel et le développer pour atteindre une cible de 15 Millions de passagers en 2030 ; soit le passage d'un avion toutes les 3 minutes sur Nantes et les communes de Sud Loire, survolant les lieux de vie et sites touristiques (L'île de Versailles, Tour de Bretagne, Graslin-Commerce, Machines de Nantes et Trentemoult).

Reprenant les recommandations du CNDP et des autorités sollicitées lors de la concertation, le COCETA a déposé le 30 janvier 2020 une demande auprès du Préfet visant à réaliser une évaluation de l'impact sur la Santé (EIS) du projet de développement de l'aéroport de Nantes Atlantique - démarche recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé -. Cette demande est restée sans réponse. La procédure d'appel d'offre pour le choix du futur concessionnaire se poursuit sans tenir compte des recommandations, au détriment de la population,

4 Union Française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) qui regroupe différentes associations de protection des riverains dont le COCETA

5 Parmi lesquels l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)

dans la plus totale opacité.

*L'autorité environnementale⁶, saisie par la DGAC en perspective de la concertation conclut que le projet n'est pas suffisamment détaillé pour prétendre donner un avis étayé sur l'impact du projet sur son environnement. L'étude d'impact, pour être pertinente, doit intégrer l'évaluation des impacts directs et indirects causés par le survol des avions et l'aménagement des dessertes (infrastructures routières et ferroviaires). A ce jour, ces éléments n'ont pas été traités. Par ailleurs, le COCETA propose d'évaluer à minima deux scénarios différents : l'un porte sur le maintien de l'aéroport avec l'aménagement prévu et l'autre intègre les recommandations citoyennes : **la fermeture programmée du site actuel de l'aéroport de Nantes-Atlantique au bénéfice d'un autre lieu d'implantation sans contrainte pour les habitants et l'environnement, et un projet de réhabilitation écologique du site actuel.***

Parce que le principe de précaution est inscrit dans la constitution, parce qu'un lien entre la Santé et les projets d'urbanisme est établi, et parce qu'à l'évidence, ce lien n'a pas été ou insuffisamment pris en compte dans le cadre de la concertation publique, le COCETA a sollicité les autorités. En effet, le maintien de l'aéroport sur son emplacement actuel renforcera à terme l'inégalité sociale sur le territoire. Qui pourrait supporter de vivre à proximité d'un aéroport et exposer sa santé et celle de ses proches sinon les populations les plus fragiles? Pourtant Nantes fait partie du réseau Français des «Villes-Santé» de l'OMS, mais elle paraît peu soucieuse, contrairement à ce qu'elle prétend, de l'environnement dans lequel vit l'ensemble des habitants de sa métropole. ***Par comparaison, la cour d'appel d'Angleterre a rejeté le jeudi 27 février le projet d'extension de l'aéroport londonien d'Heathrow, au nom du climat et du respect des engagements pris dans le cadre des accords de Paris.***

Il n'est pas trop tard pour bien faire. Le cahier des charges de la consultation à destination du futur concessionnaire fait l'objet d'un an de mise au point (fin 2020). Il sera dès lors trop tard pour modifier le projet. Aucune hypothèse intégrée dans le cahier des charges ne pourra être remise en cause pour les 40 prochaines années (évolution du trafic, fréquentation, plage horaire des vols, ...). Le COCETA sollicite les services de l'état et des collectivités afin de conduire une Evaluation de l'Impact en Santé, méthode reconnue et recommandée par l'OMS, et que soient prises en compte les conclusions pour ajuster les consultations en cours et reconsidérer le projet de l'aéroport de manière responsable et pragmatique.

A PROPOS DU COCETA : <https://coceta.org/>

⁶ « Le dossier ne prend pas en considération à ce stade les limites d'acceptabilité d'une telle croissance, que ce soit au regard des impacts sonores pour les riverains ou de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre : **c'est la principale limite de la définition de la situation de référence proposée par le dossier.** »

- 1700 membres actifs (jusqu'à 4500 membres avant le COVID et la décision d'entériner le projet de réaménagement de l'aéroport) ; 8 antennes locales
- Création en mars 2018
- Association à but non lucratif, laïque et apolitique
- Objet : Assurer la défense des intérêts des populations impactées (ou qui le seront) contre l'ensemble des nuisances et de leurs conséquences sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie, générées par l'activité aérienne et aéroportuaire notamment par les plates-formes aéroportuaires, les aéroports et les aérodromes du Grand-Ouest.