

PREFACE

par le Collectif des citoyens exposés au
Trafic Aérien (COCETA)

PREFACE DU COCETA

Chronique d'un désastre environnemental, sanitaire et économique annoncé

ou comment un calcul politique peut-il mettre à mal tout un territoire et ce, en dépit du bon sens !

Qui n'a jamais entendu parler du projet de Notre Dame Des Landes (NDDL) ? Personne. Mais qui a entendu parler de l'aéroport de Nantes-Atlantique ? Personne.

Depuis ma région parisienne, je faisais partie de ces innombrables qui ont suivi de très loin la montée en puissance de ce symbole qu'est devenu NDDL. Suppléant le Larzac ou le plateau des Millevaches, ces 4 lettres se sont imposées comme étant la référence évidente d'une quête d'un modèle idéal pour l'avenir de notre planète et donc, de notre humanité. Méconnaissant totalement le sujet et nouvellement installé sur le territoire, mon implication au sein du COCETA est récente. Elle a débuté à la suite de la réunion publique de lancement de la « concertation » sur les scénarios de réaménagement de l'aéroport actuel, le 4 juin 2019. L'essentiel de la concertation portait sur l'orientation des pistes avec comme principes invariants quel que soit le scénario, de maintenir l'aéroport sur son site actuel et de doubler le trafic aérien pour tendre vers un objectif inédit de 14 millions de passagers par an (contre 7 millions pour NDDL). D'après la DGAC qui animait le débat, aucun consensus ne ressortait des ateliers de travail avec les citoyens sur le scénario à retenir dès lors qu'il s'agissait de déporter les nuisances d'un endroit à un autre. Elle feignait en outre d'ignorer que le déplacement de l'aéroport était un autre scénario attendu par les citoyens qui ont massivement participés aux ateliers et à l'expression de cahiers d'acteurs. Il ressortait également que les impacts sur la santé et sur l'environnement des scénarios n'avaient pas été suffisamment évalués. L'absence de scénario alternatif au réaménagement et l'absence d'études d'impacts sérieuses étaient les 2 faiblesses de la démarche de concertation qui avaient été identifiées par l'Autorité Environnementale et les garantes du débat public (CNDP). J'ai en mémoire l'article de l'Huffington Post du 14 décembre 2017¹, portant sur l'annonce de l'arrêt du chantier de NDDL, « au prétexte que le référendum décidé par François Hollande est rendu caduque par la question soumise aux électeurs. La question qui a été posée à l'époque était une question fermée qui n'évoquait pas l'alternative, la deuxième option de l'extension de l'aéroport existant ».



AFP

Photo AFP extraite de l'article du Huffingtonpost

La démarche sur le fond et la forme ont fini par me convaincre qu'il était nécessaire d'agir. Sur la forme, le dossier est une succession de dénis démocratiques (référendum de 2016 non respecté, rapport des médiateurs biaisé, concertation faussée, opacité entretenue sur le projet actuel, PPBE rejeté par la CCE mais imposé par la Préfecture, couvre-feu inadapté etc...) et sur le fond, le projet actuel est un véritable désastre annoncé pour l'environnement, pour la santé et un non-sens économique.

En effet, l'Etat s'apprête à engager le territoire sur une concession de plus de 40 ans pour une exploitation inédite de l'aéroport de Nantes-Atlantique au détriment d'un site dont l'intérêt écologique n'a pas à rougir de celui de Notre Dame des Landes. Il s'apprête à le faire au mépris de tout principe de précautions en exposant plus de 100 000 Nantais et son agglomération aux nuisances des survols en basse altitude, impactant leur Santé et leur environnement de vie. Il le fait à rebours de l'avis démocratique des élus et des citoyens ainsi que de toute logique en matière d'aménagement du territoire et d'investissement durable ! Comment peut-on ignorer à ce point un rapport bénéfice-risque aussi désastreux lorsque l'on se penche objectivement et sérieusement sur le projet de réaménagement de l'aéroport ?

¹ https://www.huffingtonpost.fr/2017/12/14/notre-dame-des-landes-le-referendum-de-2016-est-enterre-par-le-gouvernement_a_23306960/

Comment pousser l'hypocrisie d'une décision à son extrême en ignorant les préconisations de la DGAC, qui en 2013, exhortait l'Etat et les élus locaux à prévoir le déplacement de l'aéroport dès lors qu'il s'agissait de développer le transport aérien dans l'intérêt du territoire ? Quels sont les mécanismes qui poussent les mêmes, depuis 2016, à se dédire et porter un projet en pleine contradiction avec leurs propres arguments ? Comment peut-on collectivement accepter de réécrire l'histoire en tentant de rendre acceptable le projet actuel de réaménagement de l'aéroport, et ce, en manipulant les chiffres et les hypothèses, en masquant les informations et les analyses contradictoires ? Comment et pourquoi certains élus – dont les plus influents –, les acteurs économiques et certaines associations ont-ils laissé faire ? Comment ignorer les études scientifiques et médicales, à l'instar de l'étude DEBATS sur le bruit, qui démontrent l'impact de l'exposition du trafic aérien sur la santé des populations survolées ? Le projet actuel de réaménagement de l'aéroport devrait faire l'objet d'un débat fondé sur des éléments scientifiques, objectifs, selon une démarche méthodique, favorisant la controverse et une prise de décision éclairée. Si cela était le cas, nous n'aurions pas à lutter contre un projet dénué de sens. Le projet de l'aéroport de Nantes Atlantique peut et doit devenir un symbole, dans le prolongement de celui de NDDL, sorte d'épilogue positive de la lutte écologique. Cela revêt une importance capitale à l'aune des décisions stratégiques à venir en matière d'environnement et de Santé Publique. La possibilité de réinterroger une décision purement politique (tactique), par le dialogue et une concertation honnête n'est-elle pas une vertu démocratique vers laquelle il faudrait tendre ? Nous sommes convaincus que la réflexion éthique doit devenir un principe fondamental à inscrire dans tout projet d'aménagement du territoire. Le COCETA a adressé, dès 2018, une demande au Préfet et aux Ministres concernés pour qu'une étude d'impact en Santé, préconisée par l'OMS², soit intégrée avant que ne soit entériné un nouveau projet pour l'aéroport de NA. Cette demande est restée sans réponse et sans effet. Pourtant, cette démarche permet de concilier les 3 fondements, constituant les déterminants de Santé³, avec une réflexion raisonnée en matière de développement des territoires, et notamment selon les prérogatives économiques. Nous renouvelons notre demande le 6 juillet 2022 auprès des décideurs⁴. Aboutira-t-elle alors que des études continuent à confirmer les effets délétères de l'actuel projet et que l'humanité a connu une crise pandémique dont elle a encore du mal à se défaire ? Les interlocuteurs ont changé, sauf le Président, M. Emmanuel Macron et une première ministre qui était, à l'époque, la ministre du Transport en charge du dossier, Elisabeth Borne. La liste des acteurs de ce dossier ne serait pas complète sans l'évocation de Madame la Maire et Présidente de Nantes Métropole, Madame Johanna Rolland, figure emblématique locale et incontournable sur le sujet qui avait porté le projet de NDDL et qui se terre, jusqu'à aujourd'hui, dans un silence assourdissant !

Le COCETA avait souhaité porter à la connaissance du grand public et des médias, **le projet de l'aéroport de Nantes-Atlantique**, en y intégrant un saut dans l'histoire pour comprendre la situation d'aujourd'hui et se préparer aux discussions qui vont avoir lieu sur le dossier. Nous avons alors sollicité, sans y parvenir, des journalistes indépendants afin de nous aider à rédiger un dossier de presse qui visait à relater, par les faits, la chronologie des événements et les sujets inhérents, avec un regard extérieur et objectif. Les refus que nous avons rencontrés étaient essentiellement motivés soit par conviction partisane (héritage de la lutte de NDDL), soit par la crainte d'une affaire trop compromettante pour une carrière ou à cause d'un dossier insuffisamment intéressant face à celui de NDDL.

La rencontre organisée par l'intermédiaire de Frédéric Chauchet, administrateur du COCETA, avec Anne-Carole POIRIER, étudiante en Master d'urbanisme a été l'occasion de relancer le sujet et ce, parce qu'elle cumulait plusieurs avantages :

- En 2021, Anne-Carole a réalisé dans le cadre de ses études un mémoire sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique depuis l'abandon de Notre-Dame des Landes. Ce qui lui a permis d'interviewer dans un contexte non médiatique, mais scientifique, les principaux acteurs, parmi lesquels, non des moindres, M. Nicolas Hulot ainsi que M. Yoann La Corte, Directeur de Projet de réaménagement de l'aéroport. Le dossier constitué s'appuie sur des interviews et des documents collectés inédits et particulièrement éclairants ;
- Anne-Carole porte également le regard d'une écologiste convaincue, profondément investie, intégrant une vision des sciences politiques qui permet d'apporter un regard critique plus global, sous un angle sociologique et d'appréhender l'enchaînement des événements selon certaines clés de lecture. Elle a pris l'initiative de réaliser une version actualisée de

² L'Évaluation d'impact sur la santé (EIS) est "une combinaison de procédures, de méthodes et d'outils par lesquels une politique, un programme ou une stratégie peuvent être évalués selon leurs effets potentiels sur la santé de la population et selon la dissémination de ces effets dans la population. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire structuré par lequel une politique ou un projet sont analysés afin de déterminer leurs effets potentiels sur la santé.", Consensus de Göteborg, 1999

³ impact sur la santé, l'environnement et le développement socio-économique

⁴ Courrier du COCETA adressé au Préfet, M. Didier MARTIN, le 6 juillet 2022 (en annexe du présent document).

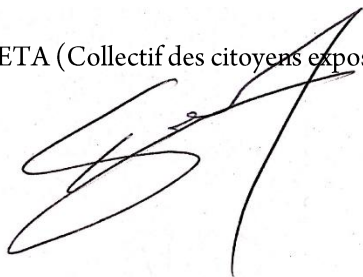
son mémoire, le présent document. La première version du document a fait l'objet d'un échange, après relecture, sur ma propre perception du sujet et mes réflexions prospectives, forgées sur mes rencontres, sur mes recherches et mes propres convictions. Le document a dès lors évolué et a été enrichi, à l'initiative d'Anne-Carole. Si la finalité de ce document n'est pas neutre, la méthode elle respecte des principes de neutralité et d'équilibre indispensables à la qualité du travail de recherche. Anne-Carole est donc restée pleinement libre dans sa démarche et dans son expression⁵. Les échanges ont eu lieu finalement entre deux personnes portant un regard neuf sur le sujet, militant pour leurs convictions, et prenant suffisamment de recul pour rendre l'échange constructif.

C'est donc un travail qui est livré comme une source de réflexion sur le projet actuel, sorte de pause, avant de poursuivre pour donner un second souffle à un projet de toute une vie dans l'intérêt de milliers d'autres. Nous sommes collectivement responsables des décisions qui seront prises pour l'avenir de l'aéroport de Nantes Atlantiques et qui, nous l'espérons, pourrait servir d'inspiration pour l'instruction des futurs projets d'aménagement qui auront à respecter les enjeux d'avenir.

Je remercie sincèrement Anne-Carole Poirier d'avoir accepté que je rédige la préface de son travail remarquable, qui contribuera également à l'effort de mémoire sur un dossier qui a soulevé tant de passions et qui en soulèvera encore d'autres...

Paolo FERREIRA

Président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au Trafic Aérien)

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'P' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

<https://twitter.com/PaoloFe45317455>

<https://twitter.com/COCETA3>

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

- 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 transpartisane
- 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.

⁵ Par symétrie, la présente préface réalisée par mes soins n'engage que son auteur.

Synthèse de la situation actuelle du projet d'aéroport de Nantes-Atlantique (contribution COCETA)

Le 17 janvier 2018, Edouard Philippe, alors 1^{er} ministre annonçait l'interruption de la construction du nouvel aéroport de Nantes-Atlantique pour un projet de réaménagement de l'aéroport sur son site actuel avec un objectif inédit de doubler le trafic aérien (11,4 de passagers par an, avec possibilité à 14 millions). Situé à 6km du centre de Nantes, sur le site du Lac de Grand Lieu, classé pour sa biodiversité remarquable, RAMSAR et NATURA 2000. Le réaxage des vols lors des atterrissages, entraîne le survol du centre de Nantes – seule grande ville d'Europe à être survolé en basse-altitude en plein Centre-Ville. Par ailleurs, le réaménagement de l'aéroport intègre l'allongement de la piste actuelle, dégradant encore plus le site. Le 4 mai 2018, Elisabeth Borne, alors Ministre chargée des transports, annonçait une concertation avec les élus puis avec le public sur l'aménagement de Nantes-Atlantique, considéré alors comme le « Projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest ». Le 28 octobre 2019, Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué au Transport, a présenté la vision stratégique pour l'aéroport Nantes-Atlantique et les 31 mesures pour assurer la protection des riverains et inscrire ce projet d'aéroport urbain « du futur » dans une démarche exemplaire, en collaboration avec les acteurs du territoire de manière transparente. La concession devait être signée entre l'Etat et le futur concessionnaire fin 2022.

En octobre 2013, la DGAC publiait dans un rapport que le déplacement de l'aéroport était inévitable pour pouvoir développer le trafic aérien sur la région (développement ciblé à 9 Millions de passagers par an contre les 14 Millions désormais attendus).

Quelques repères depuis :

- Le PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) a été rejeté au 2/3 par la Commission Consultative à l'Environnement MAIS validé par la Préfecture,
- L'arrêté relatif au couvre-feu a été validé par la Préfecture malgré les réserves de l'ACNUSA et de la CCE. Entrée en vigueur le 1 avril 2022 et après 2 mois de mise en œuvre, force est de constater que la mesure est inapplicable pour assurer la tranquillité des riverains entre minuit et 6h du matin
- Les études d'impacts ont été reportées après la signature du marché,
- La DGAC et la Préfecture refusent ou reportent l'accès à des informations structurantes. L'absence de réponses aux différentes sollicitations ne favorise pas la transparence auprès des associations et des élus :
 - Refus de publier le cahier des charges de la future concession. Absence de visibilité sur les échéances de signature du marché, reportée semble-t-il à mi 2023. Il semble que la DGAC souhaite accélérer la signature après les législatives,
 - Le « courrier des 24 maires » concernant l'intérêt de l'allongement de la piste, transmis le 4/03/2022, est resté sans réponse,
 - études sur les Particules Ultra-Fines (PUF) non diffusées.

Le Conseil d'État a donné raison aux associations en confirmant, le 5 avril 2022, que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) n'était pas une autorité indépendante en matière de gestion du bruit.





AÉROPORT NANTES- ATLANTIQUE

Un désastre démocratique,
écologique et sanitaire
en pilote automatique

MEMOIRE

Anne-Carole Poirier
Master 2 Villes et territoires
Nantes Université
Octobre 2022

Ce mémoire a été initié en 2020-2021 dans le cadre du Master 1 science politique de l'Europe de Nantes Université. Il a été encadré par Mr Goulven Boudic, et soutenu en juin 2021. Cette version est une réécriture actualisée. Je remercie toutes les personnes qui ont soutenu ces deux ans d'enquête et qui m'ont fait confiance. Je remercie également ceux et celles qui ont accepté de me partager leur expérience, et qui auront patienté longtemps avant d'accéder aux fruits de ce labeur. Je remercie enfin tout particulièrement Yoann, Léonie, et Frédéric, sans lesquels je n'aurai certainement pas persévéré.



Anne-Carole Poirier,

j'ai 26 ans et je suis étudiante en Master 2 Villes et territoire entre la faculté de droit, la faculté de géographie et l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes Université. En 2021, alors que j'étais étudiante du Master science politique de l'Europe, également à Nantes, j'ai réalisé un **mémoire sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique depuis l'abandon de Notre-Dame des Landes**. Si j'ai tenté d'être la plus neutre et la plus équilibrée possible, mes convictions écologistes ont été profondément alertées par certains faits observés. J'ai le sentiment d'avoir appris des choses faisant peser des risques déraisonnés à moyen-long terme sur notre monde vivant. **J'ai le sentiment que notre société, et nos dirigeants n'ont rien appris de Notre-Dame des Landes**. J'ai le sentiment que la quête de croissance, de performance, de rentabilité, le besoin absolu de consommer carboné et l'urgence d'aménager sont restés pilotes sur le projet de Nantes-Atlantique. **Que la décélération soit ou non la solution, elle n'a jamais été une option. Décroître rimait d'autorité avec déclin**. Les risques et les incertitudes ont été écartés par l'outrecuidance techniciste. Le monde sensible, l'expert du vécu n'ont pas réellement eu voix au chapitre.

Le maître d'ouvrage aurait menti sur des scénarios de réaménagement, instrumentalisé des documents d'urbanisme afin de faciliter l'acceptation d'un projet politique, imposé la croissance du trafic aérien en zone vulnérable. Une récente étude sur la qualité de l'air a même donné une alerte très concrète sur la menace que représente cet Aéroport pour son milieu. Et pourtant tout cela est toléré. **Alors même que ce projet s'engageait à faire différemment.** Alors même que fustigeant la démesure, des débats sociétaux important auraient pu être mis sur la table : la modération du trafic aérien ; la viabilité du modèle low-cost ; le poids de la santé et de l'environnement dans la décision publique. **Ce projet aurait pu être sérieusement prévoyant.** Mais là encore, ce sont les ambitions de croissance, de rayonnement économique et culturel, d'attractivité, d'ascension du territoire dans la compétition intermétropolitaine qui ont primé. Mais à quel prix ? **En interférant, des élu métropolitains ont contribué à la fabrique d'un montage technico-juridique captieux** qui, certes, crédibilise la compatibilité des projets de densification urbaine avec la croissance du trafic aérien... Mais qui s'inscrit dans une vision dangereusement court-termiste. Elle neutralise les outils de prévention, élude des problématiques fondamentales et expose les populations à des risques sanitaires et environnementaux non-négligeables. **L'Etat ne respecte pas ses engagements sur Nantes-Atlantique, que cela soit sa promesse de bâtir un projet collectif de territoire ou de bâtir un projet sobre. Or, son autorité et sa crédibilité sont en jeu sur ce dossier.** Il n'a pas d'autre choix que d'inscrire Nantes-Atlantique dans une réelle transition écologique, démocratique, voire anthropologique, et d'en faire un précédent symbolique dans la lignée des grands projets urbains. **Comme à NDDL, la gravité de ce dossier se ressentira sur le temps long. Mais il est encore possible, avant la signature du contrat de concession en 2023, d'en limiter les conséquences.** Voilà pourquoi j'ai décidé de faire de cette recherche un moyen d'information, de réinterrogation, et je l'espère **de mobilisation**. Si nos oeuvres sont distinctes, je me joins au COCETA pour affirmer qu'il est **urgent de restituer aux citoyens leur pouvoir d'agir. De réclamer un moratoire.** Cet aéroport est une infrastructure à risques au service du développement d'un pays. : **la portée de ce dossier est d'intérêt général et nous concerne tous.**

Note d'intention

Rendre visible les dysfonctionnements du projet en vue d'obtenir un moratoire

Carte de secteur

les alentours de l'Aéroport de
Nantes-Atlantique

zones urbanisées

zones humides remarquables

zones végétalisées

zone aéroportuaire

nantes

île de nantes

rezé

bouguenais

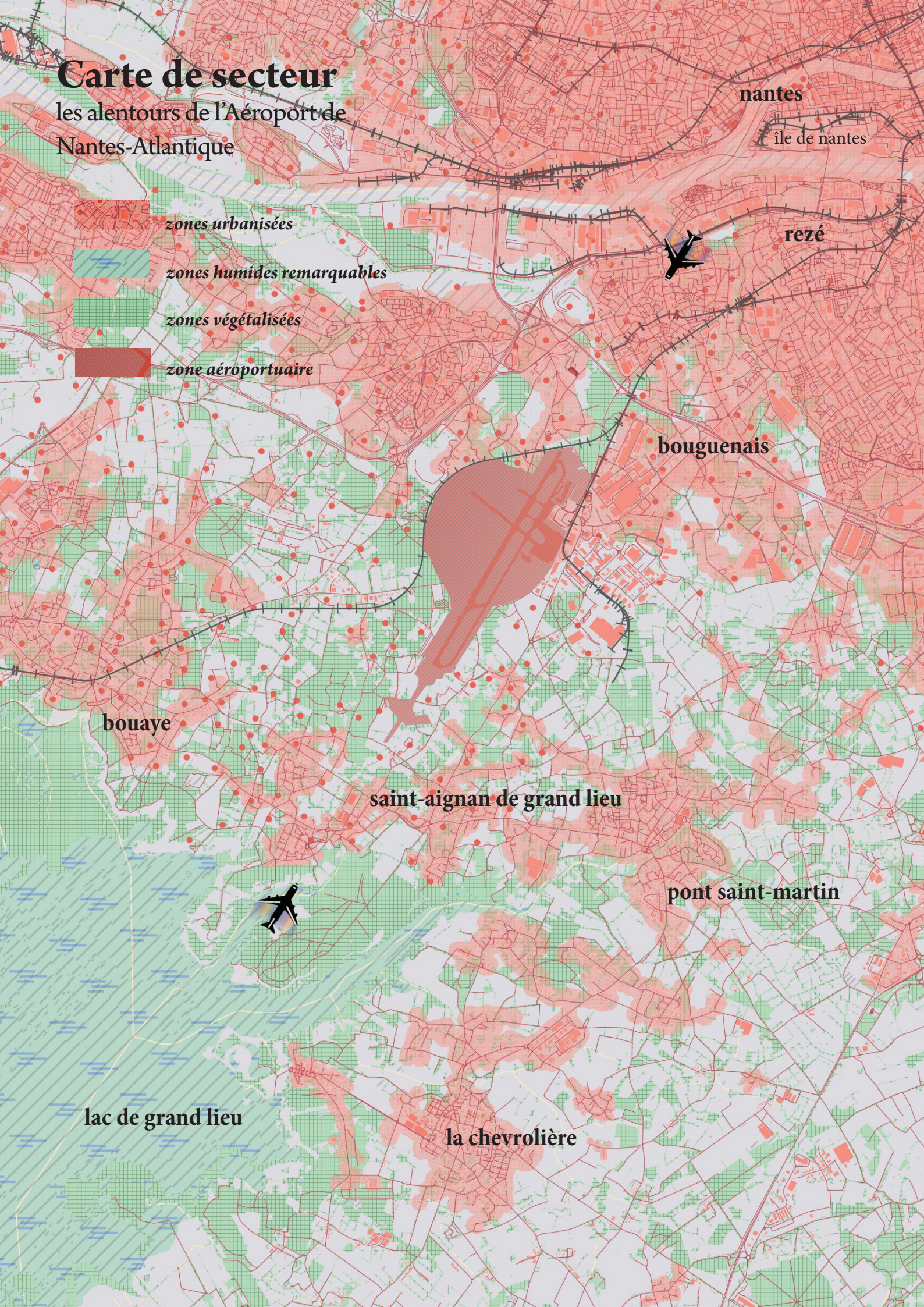
bouaye

saint-aignan de grand lieu

pont saint-martin

lac de grand lieu

la chevrolière



Acteurs interrogés

entre février 2021 et septembre 2022

Etat

Monsieur Nicolas Hulot,
ancien ministre d'Etat à la Transition Ecologique
(2017-2018)

Monsieur Yoann La Corte,
ancien directeur du projet de réaménagement de
l'Aéroport Nantes-Atlantique à la DGAC (2018-
2021)

Un fonctionnaire de la DGAC

Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Madame Sylvie Haudebourg,
garante de la concertation préalable de 2019 sur le
réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique

Elus et acteurs politiques locaux

Monsieur Frédéric Chauchet,
élu en charge de l'économie et de l'aéroport à Saint-
Aignan de Grand lieu et membre du Collectif des
citoyens exposés au trafic aérien (COCETA)

Monsieur Gérard Lahellec,
vice-président du Conseil Régional de Bretagne en
charge des transports

Monsieur Matthieu Lavois,
ancien collaborateur de la maire de Bouguenais
(commune exposée au trafic) (2014-2020) et
collaborateur d'élus à Nantes métropole

Monsieur Jean-Claude Lemasson,
maire de Saint-Aignan de Grand lieu (commune
exposée au trafic) et 10ème vice-président de Nantes
métropole

Monsieur Fabrice Roussel,
maire de La Chapelle-sur-Erdre (commune non-
exposée au trafic) et 1er vice-président de Nantes
métropole

Madame Françoise Verchère,
ancienne maire de Bouguenais (1993-2007) et
conseillère générale du canton de Rezé (1994-2015),
ancienne présidente du Collectif des Elu-e-s Doutant
de la Pertinence de l'Aéroport de NDDL (CEDPA)

Associations

Monsieur Guillaume Dalmard,
président Des Ailes pour l'Ouest, association
d'acteurs économiques défavorables au maintien de
l'Aéroport

Monsieur Paolo Ferreira,
actuel président du Collectif des citoyens exposés
au trafic aérien (COCETA), association citoyenne
initialement défavorable au maintien de l'Aéroport

Monsieur Patrick Neveu,
président du Collectif citoyen pour le Transfert de
l'Aéroport Nantes-Atlantique (COLTRAN)

Monsieur Joël Sauvaget,
ancien président du Collectif des citoyens exposés
au trafic aérien (COCETA) (2018-2021),
association citoyenne initialement défavorable au
maintien de l'Aéroport

Monsieur Matthieu Sineau,
chef de projets bruit des transports à Bruitparif,
observatoire du bruit en île de France
Monsieur Jean-Marie Ravier,
président de l'Atelier citoyen, association citoyenne
favorable au maintien et au réaménagement sobre
de l'Aéroport

Société civile

Monsieur Marc Bouchery,
ancien directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire
de Notre-Dame des Landes (2016-2018), directeur
du Conseil économique, social et environnemental
de la Région Pays de la Loire

Madame Isabelle Jarjaille,
journaliste indépendante spécialiste des questions
de transport, finances publiques, aménagement du
territoire

Un riverain des abords de l'Aéroport

Lexique

Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA),

« Elle est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports [...] (et des) sanctions à l'encontre des compagnies aériennes. »

Autorité environnementale (AE),

« L'évaluation des impacts sur l'environnement des projets, des plans et programmes (est) soumise à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement » : l'Autorité environnementale.

Collectif des citoyens exposés au trafic aérien (COCETA),

Association citoyenne dont la mission est « d'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. »

Commission consultative de l'environnement (CCE),

« La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aérodromes [...] La CCE est consultée sur toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit. »

Commission Nationale du Débat Public (CNDP),

« La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution française qui veille au respect du droit à l'information et à la participation du public dans l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement. » Elle est une autorité indépendante depuis 2002.

Direction générale de l'aviation civile (DGAC),

« La direction générale de l'aviation civile est responsable de la sécurité du transport aérien, de la gestion du trafic aérien, de la régulation du marché, de la surveillance et de la certification de l'ensemble des acteurs de l'aviation civile. »

Bibliographie

Rapports d'expertise,

Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, mars 2016, Conseil Général de l'environnement et du Développement Durable (CGEDD)

Rapport de la mission de médiation sur les mobilités du Grand Ouest, décembre 2017

Sites Internet,

Site du réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique

Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
Commission consultative de l'environnement de l'Aéroport Nantes-Atlantique

Cette liste n'est qu'un très bref échantillon des références ou banques de documentation importantes et utilisées au cours de cette recherche. D'autres sont mentionnées en notes de bas de page, liens à l'appui. N'hésitez pas à me réclamer les sources ou les documents désirés, notamment s'ils ne sont plus accessibles sur Internet.

Introduction

- 1 1- Une recherche engagée dans un contexte social et environnemental alarmants
- 1 2- Un projet aux fondations fragiles
- 3 3- Les leçons à tirer de NDDL en matière de grands projets urbains
- 4 4- Un enjeu écologique ayant gagné en importance
- 5 5- Comprendre le dossier Nantes-Atlantique pour mieux s'en saisir
- 5 6- Un précédent d'intérêt public en faveur de la transition écologique des projets urbains
- 6 7- Dernière perturbation : une étude inquiétante sur la qualité de l'air
- 6 8- Restaurer le pouvoir de participation du public en matière de risques
- 6 9- Rectifier la trajectoire sur Nantes-Atlantique

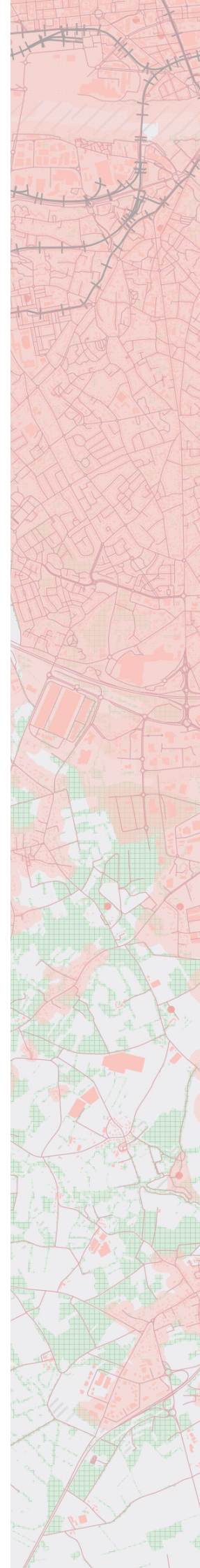
Construire *collectivement* un projet peu transparent et surdéterminé par des privilèges d'intérêts

- 7 1- Les dysfonctionnements d'une concertation peu ouverte, peu sincère, et peu transparente
 - 8 *Les contrevérités sur l'équivalence de valeurs des options de piste*
 - 9 *Le privilège manifeste des options sur l'allongement de piste de 400m et le couvre-feu de 0h à 6h*
- 10 2- Les dysfonctionnements sur l'association des élus locaux au processus décisionnel
 - 10 *Une association superficielle*
 - 12 *Le rappel à l'ordre des garantes de la CNDP*

Construire *différemment* un projet malhonnête, centré sur les enjeux de développement, et antinomique avec l'objectif de sobriété

- 14 1- Une instrumentalisation politique du Plan d'Exposition au Bruit destinée à préserver la constructibilité de l'île de Nantes
 - 14 *Un allongement de piste aux motivations trompeuses*
 - 15 *L'allongement : une mesure inefficace en termes de réduction du bruit, destinée à manipuler le Plan d'exposition au bruit (PEB)*
 - 17 *Le bruit, une mesure complexe et aisément manipulable*
 - 18 *Le bruit, une donnée conflictuelle et très politique*
 - 19 *Le rehaussement des altitudes de survol : une seconde mesure destinée à manipuler la cartographie du bruit*
 - 23 *Le système d'atterrissage en double-approche : une troisième mesure destinée à manipuler la cartographie du bruit*
 - 25 *Les garanties de la double-approche en question*

<i>Une instrumentalisation du PEB déterminée par l'interférence d'exigences politiques locales</i>	26
<i>La responsabilité présumée de la présidente de Métropole dans la mise en avant d'exigences pro-développement</i>	27
<i>La préservation du projet de l'île de Nantes, un enjeu prédominant et sans concession</i>	28
<i>Des mesures indissociables</i>	32
<i>Le revirement de position des élus métropolitains</i>	32
<i>La DGAC, une autorité partielle et incompétente en matière de cartographie du bruit ?</i>	33
2-Le couvre-feu de 0h à 6h, une mesure fragile et remise en cause	34
<i>Une option unique mais pas si consensuelle</i>	34
<i>Une mesure surdéterminée par les exigences économiques des compagnies aériennes</i>	35
<i>Les fragilités juridiques du couvre-feu</i>	36
<i>Des infractions présumées nombreuses</i>	36
3-La croissance du trafic, un scénario imposé par le maître d'ouvrage	37
<i>Une croissance dénuée d'alternative</i>	37
<i>Des prévisions de croissance incertaines et sous-évaluées</i>	37
<i>Une culture de la croissance solidement ancrée au sein de la DGAC</i>	39
<i>Une posture métropolitaine plus nuancée sur les objectifs de croissance</i>	39
4-Dans un contexte de croissance du trafic, l'interrogation d'une absence d'intérêt aéronautique à l'allongement de piste	40
<i>Une extension de la piste nécessaire pour pérenniser la capacité actuelle ?</i>	40
<i>Une extension de la piste sans rapport avec l'augmentation du volume de trafic ?</i>	40
<i>Quelles variables techniques sont susceptibles de créer un besoin d'allonger la piste ?</i>	41
<i>Des ambitions de trafic forcément limitées par les restrictions sur l'accueil de gros porteurs ?</i>	43
5-Un projet conçu à l'aune d'une économie croissante et mondialisée, sans aucune stratégie de sobriété	45
<i>La sobriété, un concept indéfini et instrumentalisé</i>	45
<i>L'avion, un besoin économique essentiel</i>	47
<i>Derrière les réticences à la sobriété, l'illusion techno-optimiste de « voler plus en polluant moins »</i>	48
<i>De la nécessité d'une politique de sobriété menée à l'échelle nationale</i>	49
<i>Face aux insuffisances du progrès technique et scientifique, « la décarbonation du trafic aérien devra intégrer un plafonnement du trafic »</i>	51
<i>La possibilité d'une approche complémentaire entre modération du trafic et progrès technique</i>	54
<i>La disqualification économique d'un plafonnement du trafic</i>	54
<i>La disqualification politique d'un nouveau transfert</i>	56
<i>Nantes-Atlantique, une opportunité pour l'optimisation du réseau intermodal et la rationalisation du réseau aéroportuaire national</i>	57
6-Vinci Airport, une machine à cash en pole position pour la reprise de la concession	60
<i>Un concessionnaire en quête de profit illimité</i>	60



60	<i>Les conséquences économiques et juridiques de l'abandon de Notre-Dame des Landes à Nantes-Atlantique</i>
61	<i>Les bénéfices attendus sur Nantes-Atlantique, un levier pour réduire le montant de l'indemnisation du préjudice subi sur NDDL</i>
62	<i>Parkings et commerces : les principaux leviers de rentabilité</i>
62	<i>Quels garde-fous pour la gouvernance économique de l'Aéroport ?</i>

Construire dans le respect des objectifs actuels, en négligeant les enjeux sanitaires et environnementaux

63	1-Le bruit, une forme de pollution négligée
63	2-Des « compensations exemplaires » latentes et insuffisantes
63	<i>Contre les nuisances sonores, des outils palliatifs nombreux mais perfectibles</i>
66	<i>Une mise en oeuvre compromise par des moyens insuffisant</i>
68	<i>L'importance capitale d'adopter des mesures préventives exemplaires</i>
69	3-Un projet présumé sans risque pour un écosystème remarquable
69	<i>Le Lac de Grand Lieu, une zone naturelle et humide remarquable</i>
70	<i>Les pollutions liées à l'activité aéroportuaire</i>
71	<i>Le coût environnemental disproportionné d'un allongement de piste injustifié</i>
71	<i>Urbanisme, financement : l'allongement, une décision perdante à tous les niveaux</i>
73	<i>Une vigilance requise pour la suite de la procédure</i>
74	4-Une étude alarmante sur la qualité de l'air, volontairement publiée à l'expiration du délai d'appel d'offre
74	<i>Les craintes d'une insoutenabilité sanitaire avérée ?</i>
74	<i>Des conclusions retenues depuis la mi-mars</i>
74	<i>Une étude rendue publique au jour de l'expiration de l'appel d'offre</i>
75	<i>L'étude des particules ultrafines : une première en France, et des conclusions très alarmantes</i>
76	<i>Un résultat sous-évalué et amené à s'aggraver</i>
76	<i>Une réaction politique limitée au Sud-Loire : prolonger, diversifier les études, et rediscuter les conditions d'exploitation</i>
77	<i>Une menace grave et immédiate pour l'environnement, minimisée par la DGAC et la Métropole</i>
78	En conclusion, l'urgence de prononcer un moratoire sur Nantes-Atlantique

Aéroport de Nantes-Atlantique : Un désastre démocratique, sanitaire et écologique en pilote automatique

Une recherche engagée dans un contexte social et environnemental alarmants

Face à l'urgence climatique et environnementale il convient d'« *agir en responsabilité* », ce sont les propos tenus par le Président de la République Emmanuel Macron.¹

En 2021, alors que j'étais étudiante en Master de science politique à Nantes Université j'ai débuté un mémoire sur **le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique depuis l'abandon de Notre-Dame des Landes**. Un sujet en apparence éloigné des préoccupations nationales, localement tabou et agonistique, sur lequel une quinzaine d'acteurs de tous horizons ont accepté de s'exprimer.

Alors que **le dernier rapport du GIEC nous accorde trois ans pour transmettre une planète vivable** aux générations futures², que l'Etat français a été condamné en 2019 pour son inaction climatique³, et que l'Union européenne tente de surmonter une crise énergétique n'actant pas moins que « *la fin de l'abondance [...] de l'insouciance* »⁴, **j'estime avoir fait sur le dossier des découvertes alarmantes à de multiples égards**.

Inquiétantes, notamment en ce qui concerne **les flagrantes contradictions et défaillances de l'action publique**. Pour n'en citer qu'une, alors que la classe politique somme les consommateurs de prioriser les mobilités douces, **le message envoyé par le projet de Nantes-Atlantique reste celui d'une croissance du trafic d'autorité**.

Je ne souhaite pas faire de leçon de prosélytisme en faveur

d'une quelconque religion altermondialiste ou décroissante. Mais en donnant à cette recherche une dimension engagée, à un stade où le risque de crier au loup sur le plan écologique s'amenuise, je prends moi-même ma part de responsabilité. 2022 est une année de sécheresse, sur laquelle les feux de forêts ont pris dans le monde entier une ampleur sans précédent. Et l'Histoire nous apprend que le climat social et politique ne sont pas imperméables au changement climatique. La guerre syrienne de 2011 est un exemple de conflit dont les déterminants seraient en partie environnementaux : c'est en raison d'une sécheresse de quatre années ayant affecté les rendements agricoles que plus de 300 000 agriculteurs auraient perdu leur activité et que plus d'1 million de syriens précarisés se seraient révoltés. **La paix sociale dépend au moins en partie d'un accès égalitaire aux ressources, et en cela leur raréfaction est un présage de précarisation et de conflit qui doit nous inquiéter au plus haut point**.⁵ Dès lors, quand bien même cette alerte serait qualifiée d'exagérée, penser connaître de faits insuffisamment préventifs (voire illicites) et ne rien tenter reviendrait à **tolérer l'irrespect des engagements de la puissance publique et entrer en complicité avec l'asphyxie planifiée du monde vivant et sensible**.

Un projet aux fondations fragiles

L'Aéroport de Nantes-Atlantique se situe dans une configuration sociogéographique complexe. Il est situé au sud de la métropole nantaise, à cheval sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand-Lieu (*Voir carte de localisation*). Il fait aussi interface entre **des zones**

¹ Meeting de Emmanuel Macron à Marseille, 16 avril 2022
REPLAY : Retrouvez le meeting d'Emmanuel Macron à Marseille • FRANCE 24 - Bing video

² *Trois ans pour garder une planète "vivable" : les enseignements alarmants du dernier rapport du GIEC (franceinter.fr)*

³ L'Etat a jusqu'au 31 décembre 2022 pour réparer les conséquences de ses engagements non tenus en matière de lutte

contre le réchauffement climatique. *"Affaire du siècle" : l'État français condamné à "réparer le préjudice écologique" (france24.com)*

⁴ Propos tenus par Emmanuel Macron, Président de la République, le 24 août 2022 lors de la rentrée du Conseil des ministres *"Fin de l'abondance" : Emmanuel Macron change de stratégie et cherche à préparer les esprits (francetvinfo.fr)*

⁵ *La thèse qui associait sécheresse et guerre syrienne, 28 février 2014, Stéphane Foucart, Le Monde*

naturelles remarquables par leur biodiversité RAMSAR et Natura 2000, **des zones rurales, fortement urbanisées, ou d'intérêt économique**. Les avions survolent à basse altitude (moins de 400m) une grande partie de la métropole, de fait que les populations (surtout au Sud Loire), sont exposées à des **nuisances sonores parfois très importantes**.

Pour comprendre son origine, le projet de réaménagement de l'Aéroport de Nantes-Atlantique a avant tout été déterminé par une motivation politique extrinsèque : **l'abandon du projet de Notre-Dame des Landes auquel il fallait trouver une alternative crédible**.

Nicolas Hulot, Ministre de la Transition Ecologique en 2017, affirme qu'il était « *peut-être le seul à douter de la pertinence et du bien-fondé du projet* » de NDDL au sein du gouvernement. A son arrivée, la création d'une commission indépendante lui a « *permis de gagner du temps* », pour se rendre sur le terrain, entendre les arguments des parties prenantes, récolter de la matière objective et « *convaincre* » du manque de pertinence de NDDL.⁶ Avant même d'examiner la crédibilité de Nantes-Atlantique, la conviction politique prévalant au Ministère de la Transition écologique était donc relativement claire : **pour des raisons environnementales, NDDL devait être abandonné**.

Un deuxième motif très politique apparaît rapidement et vient confirmer cette volonté. NDDL n'est pas seulement une aberration écologique. Il est surtout devenu une telle **source de troubles à l'ordre public, qu'il en devient insoutenable, irréalisable**⁷. Abandonner NDDL n'est plus seulement un souhait mais une **nécessité pour sortir d'une situation de violence** :

⁶ Citations tirées de l'entretien avec Monsieur Nicolas Hulot, ancien Ministre d'Etat à la Transition Ecologique (2017-2018), 18 mars 2021

⁷ « *Effectuer les travaux de construction de l'aéroport sur 1600 hectares dans ces conditions se serait très probablement avéré compliqué : ce n'était pas une option crédible dans la durée, cette situation a sans doute beaucoup pesé dans la prise de décision.* » Entretien avec Monsieur Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

⁸ Entretien avec Monsieur Nicolas Hulot, ancien Ministre d'Etat à la Transition Ecologique (2017-2018), 18 mars 2021

⁹ Entretien avec Monsieur Nicolas Hulot, ancien Ministre d'Etat à la Transition Ecologique (2017-2018), 18 mars 2021

¹⁰ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par les médiateurs Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER

« *J'étais peut-être le seul au gouvernement qui pouvait parler notamment aux occupants les plus radicaux et essayer de voir d'une manière franche et sincère jusqu'où ils étaient prêts à aller. [...] ça m'a permis de mesurer que la situation pouvait de part et d'autre nous échapper totalement. Et je pense que pour pleins de raisons ça ne justifiait pas de prendre ce risque. Notre-Dame-des-Landes ne méritait pas d'avoir un seul mort pour un projet qui en plus était à contre-courant des engagements de la France.* »⁸

Ce point est celui qui, pour le Ministre, a créé le plus de consensus :

« *Je pense que le consensus, j'en suis convaincu il est venu sur la notion de risque. Je pense que c'est cet argument qui l'a emporté.* »⁹

Le 17 janvier 2018, l'Aéroport Nantes-Atlantique était donc l'issue de secours du gouvernement dans sa décision d'abandonner Notre-Dame des Landes (NDDL).

Mais l'Etat ne pouvait pas abandonner le projet sans donner aux acteurs locaux **une alternative crédible**. C'est pourquoi la décision s'est appuyée sur **le rapport de la mission de médiation sur les mobilités du Grand Ouest**¹⁰, qui dote d'une crédibilité inédite le maintien d'activité sur l'Aéroport Nantes-Atlantique.¹¹

Ce rapport livre des conclusions qui semblent toutefois **fragiles et lacunaires** à plusieurs égards : environnemental, économique, statistique...¹². Par exemple, le coût du réaménagement avait d'abord été évalué entre 270 et 365 millions d'euros par la mission de médiation, suivant une démarche de sobriété¹³. Il s'est finalement élevé entre 120 et

¹¹ Face aux difficultés rencontrées sur le projet de NDDL, l'Etat a commandé à deux reprises un rapport d'expertise sur la crédibilité d'un réaménagement de l'Aéroport de Nantes-Atlantique. Le « rapport d'évaluation d'un réaménagement dans le cadre d'un maintien d'activité » produit par la STAC en 2013, et l'Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest établi par le CGEDD en 2016 ont tous deux préconisé de ne pas opter pour ce réaménagement.

¹² Notamment vis-à-vis du manque d'études environnementales, des prévisions de trafic ou de l'estimation des coûts du projet bien en deçà de ce qui est désormais annoncé. Si besoin le développement de cette partie peut être transmis. Première version du mémoire de Anne-Carole Poirier, étudiante en Master 1 Science politique de l'Europe, Nantes Université, Juin 2021.

¹³ La sobriété du réaménagement a été encouragée par l'Atelier citoyen. Entretien avec Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier citoyen, 12 avril 2021

150 millions d'euros pour les dépenses de fonctionnement, auxquelles se sont ajoutés 470 à 900 millions d'euros supplémentaires en fonction des options de réaménagement proposées.¹⁴ Alors que NDDL était dimensionné pour un trafic de 9 millions de passagers en 2040 et que la médiation confirmait ces prévisions, il sera vu par la suite qu'elles ont été fortement réhaussées sur Nantes-Atlantique.

Les acteurs locaux auditionnés par les médiateurs pointent une expertise **déconnectée de la réalité et orientée** dans l'optique de fournir à l'Etat une porte de sortie¹⁵. **Une surdétermination politique et une mise au rebut des motivations écologiques** sont d'ailleurs d'autant plus à craindre que le rapport préconise le réaménagement tout en conseillant à l'Etat de conserver les terres de NDDL dans l'éventualité d'un nouveau transfert.¹⁶

Dès l'amorce du projet, il semble que le passage en force d'un argumentaire politique ait été préféré à l'**anticipation collective des problématiques et des risques en présence sur Nantes-Atlantique**. De façon que le projet ait été d'emblée lancé sur **des bases techniques très fragiles**.

Les leçons à tirer de NDDL en matière de grands projets urbains

Cette médiation pose néanmoins les bases d'une **rupture avec les logiques de projet** qui ont caractérisé NDDL : « Plus jamais ça »¹⁷.

Estimant que les 180 décisions de justice sur NDDL témoignent d'abord d'un « **dysfonctionnement du processus de construction de la décision publique** », la

mission de médiation marque l'obligation pour l'Etat de **tirer les leçons de NDDL** en ce qui concerne la **participation citoyenne** :

« **La prise en considération insuffisante des objections** soulevées par les opposants mais aussi des recommandations ou réserves formulées à l'issue des consultations publiques, expliquent le nombre élevé des recours contentieux »¹⁸

« La mission de médiation observe des **défaillances de fond dans le déroulement du processus de consultation** depuis le débat public. »¹⁹

Nantes-Atlantique devra donc **impérativement s'appuyer sur un projet collectif de territoire** :

« La première nécessité est celle d'une décision d'État qui n'a que trop tardé [...] mais elle ne règlera pas tout si sa mise en œuvre ne s'appuie pas **sur un projet collectif de territoire**. »²⁰

La mission marque aussi l'obligation de mieux prendre en compte **les problématiques environnementales** :

« Les impacts environnementaux du projet (de NDDL) ont été appréhendés d'une façon **insuffisante et peu transparente**. »²¹

L'autorité et la crédibilité de l'Etat en dépendent.

« La question de la crédibilité et de l'autorité de l'État et de la décision publique traverse l'histoire du projet d'aéroport du Grand-Ouest. Dans une situation conflictuelle, les défaillances, les défauts de

¹⁴ Calendrier et coût du projet | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

¹⁵ « La mission de médiation pour moi il y avait deux points clairs : ils ne connaissaient pas le dossier et deux, leur objectif était clair. [...] J'ai plutôt senti qu'il ne fallait pas dire qu'il y avait vraiment besoin de cet aéroport. [...] toutes les questions étaient orientées de ce point de vue-là. » Entretien avec Fabrice Roussel, maire de La Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes Métropole, 26 avril 2021

« Ils n'étaient pas là pour faire une médiation ils étaient là pour écrire un rapport qui était précommandé, donc voilà moi je n'appelle pas ça des médiateurs » Sur les trois « 2 étaient clairement opposés au projet et ne s'en étaient pas cachés ». Entretien avec Marc Bouchery, directeur du CESER Pays de la Loire, ancien directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire sur NDDL (2016-2018), 30 mars 2021

¹⁶ « Dans l'hypothèse où le choix gouvernemental conduirait à un réaménagement de Nantes-Atlantique répondant aux besoins de mobilité de court et moyen terme, la mission préconise dans le rapport joint de garder la maîtrise foncière des terrains acquis sur le site de

Notre-Dame-des-Landes » Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.11

¹⁷ Conclusion du rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.59

¹⁸ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.16

¹⁹ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.16

²⁰ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.11

²¹ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.18

la logique procédurale à l'œuvre, l'indécision publique mais aussi la consultation de juin 2016 et l'absence de suites données forment un contexte dont la mission se doit de rendre compte. »²²

Sur la base de ces préconisations, Nantes-Atlantique va donc porter la lourde responsabilité de mettre en œuvre **un engagement national sans précédent en matière de grands projets urbains**.

Voici une partie de ces engagements formulés par Mr Edouard Philippe le 17 janvier 2018 :

Ce réaménagement doit **« tirer les leçons de l'échec de Notre-Dame-Des-Landes en termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives »**, mieux répondre **« aux objectifs actuels »** et constituer **« l'occasion d'un nouveau départ, l'occasion de construire différemment, intelligemment »**.²³

Il s'agit d'un appel à l'association exemplaire des acteurs intéressés, à l'adoption d'une démarche sérieusement préventive et innovante pour réduire les risques sanitaires et environnementaux du projet, et **rompre avec la démesure** dénoncée sur NDDL.

Un enjeu écologique ayant gagné en importance

L'Etat n'a pas rouvert la porte à un autre NDDL. Et en questionnant le respect des engagements de l'Etat sur Nantes-Atlantique, il ne s'agit pas non plus de ressusciter ce vieux débat : Aurait-on dû faire Notre-Dame des Landes ? Il est d'ailleurs important de ne pas faire d'amalgame. Nantes-Atlantique et NDDL sont liés par leur histoire mais **restent deux projets distincts**. Cela signifie qu'une remise en cause du premier est tout à fait compatible avec une remise en cause du second.

Sur NDDL l'argument écologique était secondaire par rapport à l'argument sécuritaire. Néanmoins, les propos tenus par le chef de l'Etat quatre ans plus tard au cours d'un

rassemblement de campagne à Marseille ne laissent aucun doute sur la **revendication d'une décision écologique** :

*« Ceux qui nous confondent avec l'extrême droite, ils oublient ce que nous avons fait, **Notre-Dame des Landes contre lequel ils se sont tant battus** [...] le terminal 4 de l'Aéroport de Roissy, **qui les a arrêtés parce que ce n'était pas écologique ? Parce que c'était du gigantisme qui ne correspondait plus à un modèle viable ? C'est nous, pas eux**. Il ne fallait simplement pas protester, manifester contre ceux qui sont aux responsabilités. **Mais il fallait en responsabilité aller voir des élus, des salariés, des citoyens et leur dire pour le bien de l'environnement nous ne le ferons pas**. J'ai rarement vu les militants les plus férus être à nos côtés, mais nous l'avons fait.* »²⁴

Le président brandit Notre-Dame des Landes comme sa victoire écologique. Or, Nantes-Atlantique étant son alternative nécessaire, **il ne ferait pas sens que le gouvernement ne l'inclut pas dans la continuité de cette ambition environnementale**. Le gouvernement prétend combattre le gigantisme des projets urbains. Pourtant, il sera vu que Nantes-Atlantique prend la tournure d'une bombe à retardement encore **nostalgique et prisonnière de ce gigantisme**.

A noter enfin que parmi les illustres responsables du dossier, la ministre des Transports désignée en 2018 pour accompagner les collectivités locales dans la mise en œuvre du projet n'était autre qu'Elisabeth Borne. La Première ministre, qui lors de son investiture à Matignon le 16 mai 2022 affirmait **son attachement à la participation des acteurs de terrain et à la protection de l'environnement** :

*« Vous pouvez compter sur moi pour poursuivre dans cette voie face [...] **au défi climatique et écologique sur lequel il faut agir plus vite et plus fort**. Et je suis convaincue que nous pourrons le faire en associant davantage les forces vives de nos territoires parce que c'est bien au plus près des*

²² Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.24

²³ Annexe 6, Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest mercredi 17 janvier 2018

²⁴ Meeting de Emmanuel Macron à Marseille, 16 avril 2022 REPLAY : Retrouvez le meeting d'Emmanuel Macron à Marseille • FRANCE 24 - Bing video à 26 :47

français qu'on trouvera les bonnes réponses, et c'est bien tout le sens de la nouvelle méthode voulue par le Président de la République ».²⁵

Des paroles qui s'inscrivent dans la continuité du discours d'Edouard Philippe, mais qui, il sera vu également, dénotent avec la réalité de la procédure sur Nantes-Atlantique.

Comprendre le dossier Nantes-Atlantique pour mieux s'en saisir

Pour encourager les pouvoirs publics à respecter leurs engagements en termes de protection de l'environnement et de participation citoyenne, **il est urgent de comprendre Nantes-Atlantique**. Ce qui n'est pas une mince affaire tant le dossier est dense, technique, truffé de non-dits, de contradictions, tant il brasse d'acteurs intéressés et tant **ses objectifs sont difficiles à concilier** :

*« Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous pour demain ? Comment concilier **développement de la métropole et protection des populations et de l'environnement** ? »²⁶*

Cette recherche propose donc une **grille de lecture** non-exhaustive de l'après Notre-Dame des Landes. En l'attente d'un état de l'art plus important, elle réalise une approche comparative du contexte, des engagements de l'Etat, et de la réalité du processus de construction du projet pour en proposer une **analyse critique**. Ce travail tend à donner des **clés de réflexion et d'action** à qui souhaiterait s'emparer du sujet. Les conclusions s'articulent autour d'un constat général : depuis les engagements de l'Etat en 2018, **le modèle technocrate, les négligences environnementales et sanitaires semblent être restés la norme** au profit des facilités procédurales et des enjeux économiques de court terme.

Un constat qui dénote avec un contexte politique plus que

favorable à la rationalisation de l'aérien : le 23 janvier 2021 la Convention citoyenne pour le climat (CCC)²⁷ appelait à changer les comportements en profondeur, **à limiter les effets néfastes de l'aérien et à agir plus vite, plus fort** que ce qui a été. La loi climat et résilience du 22 Août 2021 intervenait ensuite. Mais si son article 36 supprimait certaines lignes internes (par exemple, Nantes-Paris Orly), son **article 37 privait Nantes-Atlantique de garde-fous non-négligeables**. Interdisant de déclarer d'utilité publique la construction de nouveaux aéroports ou **l'extension de ceux déjà existants**, il accordait au développement structurel de NA une autorisation dérogatoire.²⁸ Autrement dit malgré un contexte politique favorable, **ce projet symbolique des luttes contre la démesure se retrouvait à durée indéterminée autorisé à s'étendre**. Une vérité qui tend à remettre en cause la vigilance du législateur.

Un précédent d'intérêt public en faveur de la transition écologique des projets urbains

Le territoire entier est concerné par les ratés de Nantes-Atlantique :

Parce qu'il s'agit **d'un gouvernement français qui méconnaît ses engagements**. Parce qu'il fait précédent à un tournant décisif de notre Histoire où **changer les modes de vie consuméristes et énergivores, penser la sobriété n'est plus une option mais une nécessité**. Parce qu'un aéroport ne sera jamais **une affaire locale**. C'est un outil au service du développement d'un pays.

Il ne faut donc pas sous-estimer **l'importance d'exiger une vision concertée, raisonnée et préventive** sur un projet comme celui-ci.

Sans quoi, comment pourrait-on espérer que l'Etat le fasse sur d'autres projets moins exposés à la pression de

²⁵ (122)  **EN DIRECT** | Suivez la passation de pouvoir entre Jean Castex et Élisabeth Borne à Matignon - YouTube

²⁶ Question posée par la maîtrise d'ouvrage aux participants de la concertation préalable de 2019. On y retrouve la conciliation de trois enjeux distingués et pouvant être considérés comme antinomiques : le développement démographique et économique, la protection des populations des nuisances sonores et la protection du patrimoine naturel.

Dossier de concertation préalable, mai 2019, DGAC, p.8

²⁷ « Afin de réduire d'au moins 40 % les émissions de GES d'ici 2030, il apparaît inévitable de revoir nos modes de vie, nos manières de consommer, de produire et travailler, de nous déplacer, de nous loger

et nous nourrir : en 2019, l'empreinte carbone moyenne d'un Français est de 11,2 tonnes alors qu'elle devrait être de 2 tonnes par an pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. » Parmi les propositions sur l'aérien : « Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existant » ou « organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps. » Synthèse des propositions de la Convention citoyenne 062020-CCC-propositions-synthese.indd (conventioncitoyennepourleclimat.fr)
²⁸ Articles 36 et 37 de la loi climat et résilience du 22 Août 2021

l'opinion publique ? La médiation attribuait l'abandon de NDDL aux dysfonctionnements de la procédure de construction de la décision publique. Après son échec à faire appliquer les résultats de la consultation locale de 2016, l'Etat a été accusé de déni de démocratie.

Nantes-Atlantique porte donc plus que tout autre projet **un enjeu démocratique, de restauration de la confiance en la puissance publique**²⁹. **L'Etat ne peut pas se permettre un échec.** Accepter qu'il faute sur un dossier aussi sensible serait un sauf-conduit pour réduire les exigences d'exemplarité sur n'importe quel autre.

Nantes-Atlantique doit être réellement différent, réellement concerté, notamment sur les manières de répondre à l'objectif de sobriété, de contribuer à la rationalisation du trafic et du réseau aéroportuaire, et de protéger les populations.

Il doit être un précédent d'innovation, de renonciation collective aux vieilles recettes du passé, et surtout pas un précédent de résignation et de précipitation.

Dernière perturbation : une étude inquiétante sur la qualité de l'air

Début juin 2022, j'apprenais d'une source publique que **le maître d'ouvrage retenait volontairement des conclusions critiques et inquiétantes sur la présence de particules ultrafines dans l'air aux abords urbanisés de l'infrastructure**. Ces dernières auront finalement été divulguées au cours de la rédaction de cette nouvelle version de mon mémoire, le 28 juin 2022. Ce que cette étude démontre, ce n'est pas seulement un risque qu'il serait encore possible d'éviter. **C'est une pollution concrète, actuelle, dont les effets néfastes sont déjà à l'œuvre sur le territoire alors que le trafic n'a pas retrouvé son niveau le plus élevé.** Cette étude mérite de reposer la question de la soutenabilité d'une telle activité aéroportuaire, aussi intense, aussi croissante, en zone urbaine.

Restaurer le pouvoir de participation du public en matière de risques

J'ai espoir que toutes personnes concernées par les questions de développement, de santé publique, de protection de l'environnement se saisissent de ce travail pour relancer les débats. Un Aéroport constitue un risque indéniable pour l'environnement et la santé. Et il est urgent de **ne plus capturer la décision en matière de risques. Il faut donner au dossier la transparence qu'il mérite, puisqu'il s'agit d'une condition sine qua non pour que chacun exerce son droit à débattre des sujets intéressant l'environnement**³⁰. Il ne s'agit pas de chercher des coupables, surtout parmi les personnes qui m'ont accordé leur confiance, dont j'ai retranscrit les propos, et auxquelles je suis reconnaissante. Mais il faut rappeler que **ce projet est d'utilité publique, et que ses enjeux engagent notre responsabilité et notre vigilance collectives**. Il ne s'agit donc pas de jeter l'opprobre, mais **de donner lisibilité et visibilité à un sujet d'intérêt général pour ne plus réserver le pouvoir d'agir aux administrations sectorielles et à une élite politique privilégiée.**

Rectifier la trajectoire sur Nantes-Atlantique

Le maître d'ouvrage a organisé une concertation préalable qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019³¹. Mais sur le fond, **aucune concertation sincère n'a eu lieu**. J'ai ainsi espoir que si le terrain n'a pu obtenir de l'Etat une discussion exemplaire sur ce que doit être Nantes-Atlantique et ses alternatives, **ce travail aidera à remettre ce projet à l'agenda et à rappeler le maître d'ouvrage à ses engagements**. Certaines des 31 mesures décidées par l'Etat le 29 octobre 2019³² nécessitent en effet d'être sérieusement rediscutées afin que les pouvoirs publics **respectent leur promesse de construire un projet collectif de territoire, et de mener une politique environnementale ambitieuse** et à la hauteur des enjeux actuels.

²⁹ « Il y avait clairement un objectif de restauration de la confiance des acteurs locaux envers l'Etat. » Sur l'organisation de la concertation préalable de 2019, propos de Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021.

³⁰ Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de

participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Article 7 de la charte de l'environnement de 2004

³¹ Retour sur la concertation de 2019 | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

³² Annexe 8, Les 31 mesures de l'Etat | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

Construire *collectivement* un projet peu transparent et surdéterminé par des privilèges d'intérêt

« L'Etat a souhaité que le réaménagement de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence : [...] réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes. »

Bilan de la concertation préalable, DGAC, octobre 2019, p.132

« Force est de constater que l'exigence de transparence et de dialogue, pourtant annoncée par le Gouvernement, qui devrait animer l'ensemble des travaux et réflexions conduits par l'Etat [...] n'est pas à la hauteur de nos attentes et des enjeux alors que les conséquences induites du maintien de Nantes-Atlantique devraient nous obliger à des modalités de travail innovantes et dialoguées »

Courrier des 24 maires de la Métropole Nantaise, adressé le 7 juin 2022 à la Première Ministre, Mme Elisabeth Borne

Les dysfonctionnements d'une concertation peu ouverte, peu sincère, et peu transparente

La construction d'un Aéroport est un projet dont les risques et les enjeux doivent être soumis à la délibération des citoyens dans la plus grande transparence. **Du 27 mai au 31 juillet 2019, la DGAC a donc organisé sous la supervision de deux garantes nommées par la Commission Nationale du Débat Public une concertation préalable³³** permettant aux riverains et plus largement à la société civile de s'exprimer sur l'opportunité et les modalités du projet de réaménagement. Cette concertation a compté plusieurs ateliers participatifs, réunion publique, permanences « écoutes riverains », un

nombre exceptionnel de cahiers d'acteurs déposés (125)³⁴ par rapport aux bilans ordinaires des concertations³⁵...

Pourtant, si le maître d'ouvrage propose dans le dossier de concertation préalable³⁶ plusieurs options de réaménagement possibles **la concertation était faussée : certains scénarios proposés étaient privilégiés par le maître d'ouvrage bien avant qu'elle n'ait débuté.**

³³ « La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. » Article L121-15-1 du code de l'environnement

³⁴ Bilan de la concertation préalable par les garantes de la CNDE, p.33

³⁵ Le nombre d'expertises déposées lors d'une concertation préalable tourne habituellement autour de 0 à 50 cahiers d'acteurs.

Entretien avec Sylvie Haudebourg, garante de la concertation préalable de 2019 sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, 05 mai 2021

³⁶ « ... le ou les maîtres d'ouvrage adressent à la commission un dossier qui décrit les objectifs et les principales caractéristiques du projet entendu au sens de l'article L. 122-1, ainsi que des équipements qui sont créés ou aménagés en vue de sa desserte. Il présente également ses enjeux socio-économiques, son coût estimatif, l'identification des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire, une description des différentes solutions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre du projet. » Art L121-8 du code de l'environnement / Documentation | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

Les contrevérités sur l'équivalence de valeurs des options de piste

▪ La promesse d'une absence de scénario préférentiel

En 2017, la mission de médiation affirme dans son rapport que « *le rôle de l'Etat est mis en cause à double titre, en tant que porteur du projet et en tant que garant d'un débat démocratique et transparent.* »³⁷ Pas le droit à l'erreur, donc.

L'enjeu autour de l'association des acteurs locaux est tel que le maître d'ouvrage décrit la concertation préalable de 2019, comme **la plus importante de son histoire**³⁸. Il s'engage entre autres, à **informer de façon transparente et argumentée**, débattre des grands choix de réaménagement, et déclare que :

*« La sincérité de la démarche a pour conséquence qu'aujourd'hui la DGAC ne sait pas quel projet sera retenu à l'issue de la concertation. »*³⁹

En mars 2021, l'ancien directeur du projet à la DGAC assure également :

*« Toutes les options étaient envisageables ou envisagées, l'État les considérait toutes comme pertinentes, et n'avait aucune option préférentielle »*⁴⁰.

▪ Le réemploi insincère d'options jugées non-pertinentes par le passé

Toutes pertinentes ? Une affirmation douteuse, compte-

tenu de l'historicité des options proposées. Toutes les options ne sont pas nouvelles, et elles n'ont pas toujours été considérées comme **pertinentes par le maître d'ouvrage**.

Une partie de celles concernant la piste reprennent en effet **des options aux bilans manifestement déraisonnables**⁴¹. C'est le cas **des options à double-piste**, qui ont été reprises car elles permettaient une continuité de l'activité en cas de travaux sur l'une des deux pistes⁴². Le maître d'ouvrage leur avait consacrées dans ses précédents rapports un argumentaire pour le moins **décrédibilisant**.

En 2013, le rapport d'évaluation d'un réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien d'activité abordait **l'option d'une piste transversale en des termes économiques et environnementaux excessivement coûteux**.⁴³ En 2016, le rapport du CGEDD évaluait même l'ensemble des surfaces à exproprier pour cette option à 219 hectares (l'équivalent de 308 terrains de football)⁴⁴.

La crédibilité économique et technique de la piste en V a également été largement réfutée dans le rapport de la mission de médiation de 2017.⁴⁵

L'allongement de la piste de 800m semble quant à lui exercer une emprise foncière si forte sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu (qui en serait « sacrifiée ») que l'ancien directeur du projet de réaménagement, Yoann La Corte, concédait lors de l'Atelier public de Saint-Aignan de Grand lieu qu'avait surtout été retenue « *une valeur élevée [...] pour présenter des scénarios contrastés lors de la*

rétablissements de réseaux ferroviaire et routiers ». L'option laisse également présager une « *coupure du couloir de migration entre le lac de Grand-lieu et les marais de l'estuaire* » et l'impact « *de dizaines d'hectares de zones humides et de zones boisées classées* ». Rapport d'évaluation d'un réaménagement dans le cadre d'un maintien d'activité, STAC, Novembre 2013, p.93 et p.105

⁴⁴ *Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest*, rapport établi par Pierre CAUSSADE, Nicolas FORRAY et Michel MASSONI, CGEDD, Mars 2016, p.38

⁴⁵ En plus de nécessiter un dévoiement de la voie ferrée et la compensation de 15 hectares de zones humides à détruire, la quasi-totalité des acquisitions foncières concernent une zone boisée affectée au ministère des Armées, à l'Ouest de l'Aéroport. Cette opération présente des risques pyrotechniques élevés, et des coûts de déforestation et de dépollution très conséquents.

Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER

³⁷ *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest*, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.19

³⁸ Propos de Patrick Gandil, ancien Directeur général de l'aviation civile, *Compte-rendu de la Réunion publique du 04 Juin 2019 organisée dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement*, p.5

³⁹ Propos de Patrick Gandil, ancien Directeur général de l'aviation civile, *Compte-rendu de la Réunion publique du 04 Juin 2019 organisée dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement*, p.5

⁴⁰ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

⁴¹ Et particulièrement inadaptées aux objectifs de mise en service à l'horizon 2025 à des coûts maîtrisés.

⁴² Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

⁴³ « Ce scénario conduit à une évaluation qui dépasse le milliard d'euros [...] Il nécessite l'acquisition de 260 ha mais aussi des

concertation »⁴⁶. Une intégration pour la forme donc...

Toutes les options ne peuvent pas raisonnablement être considérées comme pertinentes, il s'agit d'une affirmation insincère. Mais ce constat s'explique.

▪ Des options intégrées faute de mieux

Premièrement, il s'agit d'une infrastructure **foncièrement contrainte** sur laquelle les possibilités d'aménagement en dehors de la zone aéroportuaire actuelle se heurtent inévitablement à des complications importantes.

Ensuite le maître d'ouvrage a disposé d'un **délai très court** pour proposer une variété d'options à concerter, ce qui l'a poussé à s'appuyer largement sur des scénarios déjà étudiés par la DGAC⁴⁷ même s'ils avaient été très critiques.

Enfin, le maître d'ouvrage s'est trouvé en posture délicate : celle de **défendre un réaménagement dont il avait toujours contesté la crédibilité.**

Il est donc peu surprenant en fin de compte que **la faisabilité des options ait suffi à les intégrer** au dossier de concertation, sans considération de leur crédibilité.

▪ Une concertation en partie hypocrite

Mais cela révèle aussi **l'hypocrisie des débats**. Si les faveurs des participants ne se sont pas limitées aux options crédibles⁴⁸, il est à craindre que **la décision elle, s'y soit cantonnée.**

Parmi les options plus raisonnables⁴⁹ pour la piste, il y avait essentiellement l'option de référence c'est-à-dire **le maintien de la piste dans sa longueur actuelle, et un allongement de 400m.** Du bilan du maître d'ouvrage, il ne ressort pas un positionnement plus favorable des

participants sur l'une ou l'autre. Mais la DGAC réalise à la fois un bilan quantitatif et qualitatif sur l'option d'allongement (dont malgré des avis variés, le nombre de riverains favorables semble relativement limité) tandis qu'elle n'exprime qu'un bilan qualitatif sur l'option de référence.⁵⁰

Le privilège manifeste des options sur l'allongement de piste de 400m et le couvre-feu de 0h à 6h

Un faisceau d'indices montre que le maître d'ouvrage aurait **volontairement privilégié avant concertation certaines options.**

▪ Des interférences politiques irrégulières dans le processus d'élaboration du dossier de concertation

Une des garantes de la concertation évoque des **interférences politiques irrégulières dans la procédure de participation :**

*« Un réaménagement est un projet et un objet politique. A partir du moment où c'est un objet politique **il ne faut pas se voiler la face, il se passe des choses un peu particulières, qui interfèrent, qui se font en parallèle de la concertation et de la préparation. Comment vous dire les choses diplomatiquement... Les élus de la nation votent des lois, et en même temps aiment bien s'en affranchir. Comme c'est un objet politique un certain nombre de parties prenantes ont poursuivi leurs actions, leur combat, la mise en visibilité de leurs exigences.** »*⁵¹

⁴⁶ Compte-rendu de l'Atelier public de Saint-Aignan de Grand Lieu, 17 juin 2019

⁴⁷ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

⁴⁸ Un nombre élevé de riverains se sont exprimés en faveur de la piste transversale pendant la concertation. Bilan de la concertation préalable du maître d'ouvrage, 28 octobre 2019, DGAC, p.42

⁴⁹ « Raisonnable » est entendu comme ne générant pas de coûts ou de contraintes manifestement excessives, et n'ayant pas déjà été décrédibilisée par le maître d'ouvrage.

⁵⁰ Sur l'option de référence « Les riverains participants opposés à cette option observent qu'elle ne permettrait pas à elle seule de limiter les nuisances [...] les riverains qui se sont exprimés en faveur de cette option espèrent qu'elle permette de limiter le développement du trafic aérien [...] l'impact du projet sur les zones humides [...] Cette

solution est plébiscitée par une partie des contributeurs parce qu'elle est minimale ». Sur l'option d'allongement « La majorité des riverains du Sud-Loire ayant participé à la concertation est opposée à cette option. Ces personnes considèrent que le prolongement de la piste existante ne permettrait pas de réduire suffisamment les nuisances sonores [...] d'autres enfin ont cru que l'allongement permettrait d'augmenter la cadence des vols et d'accueillir des avions plus gros et plus bruyants [...] A l'inverse, un nombre relativement limité de riverains se déclarent favorables à un allongement de la piste afin de limiter les nuisances sonores » Bilan de la concertation préalable du maître d'ouvrage, 28 octobre 2019, DGAC, p.41

⁵¹ Entretien avec Sylvie Haudebourg, garante de la concertation préalable de 2019 sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, 05 mai 2021

▪ Un aveu de privilège sur les options d'allongement de piste et sur le couvre-feu

Parmi ces choses particulières qui se font en parallèle et s'affranchissent des lois il y a **le privilège d'un allongement de la piste de 400m vers le sud et la limitation du couvre-feu de 0h à 6h** : des mesures structurantes du projet.

Voici un **extrait de communiqué** du Ministère de la Transition écologique qui en atteste. Datant du 5 février 2019, **il a été publié presque 4 mois avant le début de la concertation préalable**. Il y est question d'un consensus entre élus locaux pour privilégier ces options, mais ce dernier a été immédiatement démenti par certains maires du Sud-Loire⁵².

*« ...les élus des territoires ont souhaité, de manière consensuelle, que le scénario privilégié par le maître d'ouvrage consiste notamment en un allongement de 400 mètres de la piste existante et en la mise en place d'un « couvre-feu » consistant à ne pas programmer de vols entre minuit et 6h00 du matin. [...] Afin de prendre en compte cette position consensuelle, les Ministres ont demandé à leurs services de **modifier et compléter le projet de dossier de concertation en conséquence.** »⁵³*

« Modifier et compléter le dossier en conséquence », l'ancien directeur du projet affirme ne pas avoir reçu de telles instructions⁵⁴.

Néanmoins, à en croire l'interprétation littérale de ce communiqué, un accélérateur de procédure aurait bien été engagé. D'ailleurs, l'avis de l'Autorité environnementale en date du 24 avril 2019 portant sur le dossier de concertation préalable interroge, en ce qu'il mentionne l'existence d'un « **scénario préférentiel** » du maître d'ouvrage.⁵⁵

Nous y reviendrons, mais cette hypothèse apparaît enfin d'autant plus crédible que dans son discours du 17 janvier 2018, **le Premier Ministre Edouard Philippe engageait déjà l'Etat à allonger la piste** alors que la procédure de participation citoyenne était bien loin d'avoir débuté...⁵⁶

Un fait préoccupant car une concertation sincère, ouverte et transparente **réfute en principe l'hypothèse d'un scénario préférentiel et privilégié avant la concertation**. Les options devraient être de valeur équivalente et **la concertation ne devrait pas être orientée**.

Les dysfonctionnements sur l'association des acteurs locaux au processus décisionnel

Une association superficielle

D'après la mission de médiation, l'Etat devait être **le garant d'un débat démocratique et transparent**. Néanmoins, après l'annonce des mesures engagées par l'Etat, le 29 octobre 2019⁵⁷ et malgré les préconisations des garantes de

la concertation préalable⁵⁸, **les élus locaux semblent associés de façon superficielle au processus décisionnel**. Tout particulièrement en ce qui concerne **l'élaboration des documents d'urbanisme et la mise en œuvre des mesures destinées à protéger la population des nuisances sonores** : L'élaboration de la version finale du

⁵² Le Mag' Saint-Aignan de Grandlieu, n°84, Printemps 2019, p.4 / Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu et 10^{ème} vice-président de Nantes métropole, 28 avril 2021, entendu au Ministère de la Transition écologique le 04 février 2019

⁵³ <https://www.ecologie.gouv.fr/communique-presse-aeroport-nantes-atlantique>

⁵⁴ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

⁵⁵ Avis délibéré n°2018-114 de l'Autorité environnementale en date du 24 avril 2019, Cadrage préalable réaménagement aéroport Nantes-Atlantique, p.13

⁵⁶ Annexe 6, Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest mercredi 17 janvier 2018

⁵⁷ Annexe 7, Discours de Jean-Baptiste Djebbari : Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique | Ministry of Ecological Transition (ecologie.gouv.fr)

⁵⁸ Recommandation n°11 des garantes de la CNDP, Bilan de la concertation préalable du maître d'ouvrage, 28 octobre 2019, DGAC, p.139

cahier des charges pour l'appel d'offre⁵⁹, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), l'élaboration et la publication⁶⁰ **des décrets sur le droit de délaissement⁶¹ et l'aide à la revente⁶²**. A propos de ces décrets, Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand lieu, évoque la réunion du Groupement d'intérêt public (GIP) qui a précédé la publication des décrets :

« Il y a des erreurs sur le périmètre, sur les conditions d'éligibilités donc on dit à l'Etat qu'il ne faut pas s'engager dans un processus où il va falloir expliquer à certaines personnes qu'elles ne rentrent pas dedans [...] alors même qu'il y a des interférences dans votre mécanisme. Donc on ne prend pas part au vote. **L'Etat dit : « Ce n'est pas grave j'ai la majorité donc j'appliquerai ce que l'Etat a décidé point »** nous dit le Préfet. Donc là encore **notre volonté, nous, de coconstruire les choses et de dire voilà ce qu'il faudrait faire puisque nous connaissons bien nos communes, voilà ce qu'il faudrait pouvoir engager pour limiter les conséquences [...] Mais la réalité c'est que l'Etat passe en force. [...] Paris a dit « Non » donc Nantes subit.** »⁶³

Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et également membre de la CCE livre une lecture similaire d'un **passage en force** de l'Etat concernant le contenu du cahier des charges et des décrets du droit de délaissement et de l'aide à la revente :

« Vous voyez le décret sur le droit de délaissement est sorti la semaine dernière. **On n'a pas été consulté sur ce décret.** A la fois sur la date, la carte et sur le niveau de bruits. C'est une décision de l'Etat alors que nous ces sujets on les a portés dans les différentes instances [...] Aujourd'hui **quand on regarde le fait que le cahier des charges on ne l'a pas eu. Quand on regarde que le décret sur le droit de délaissement est sorti sans que l'on soit consulté. On ne peut pas dire que l'on soit vraiment très, très associés.** »⁶⁴

Ce défaut d'écoute et d'association se rencontre également sur l'élaboration du **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement⁶⁵**. La DGAC n'aurait retenu aucun des **amendements** proposés par les élus et associations représentés :

« 19 amendements et 5 préconisations de proposés **aucun amendement et aucune préconisation dans la version définitive.** [...] Et donc c'est ce document-là qui va être présenté à l'enquête publique le 29. Voilà encore un exemple qui justifie de dire : **on fait croire que l'on va travailler, nous on se met autour de la table pour travailler puisque la politique de la chaise vide est une mauvaise politique, et l'Etat ne prend pas en compte nos observations.** »⁶⁶

Selon les membres interrogés, les réunions de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE)⁶⁷

⁵⁹ Non transmis aux élus en raison des règles de confidentialité liées à la procédure des marchés publics. Bilan de la concertation préalable du maître d'ouvrage, 28 octobre 2019, DGAC, p.139 et Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-Président de Nantes métropole, 26 avril 2021

⁶⁰ Les critères d'éligibilité à ces aides sont jugés trop restrictifs, le zonage des courbes de bruit insuffisant et en décalage avec la réalité, la version finale des décrets a été publiée sans communication préalable aux élus.

Entretiens avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, 28 avril 2021 / Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-président de Nantes-Métropole, 26 avril 2021

⁶¹ « Le droit de délaissement permet aux propriétaires éligibles de demander à l'État d'acquérir leur bien. Le prix d'achat doit alors compenser l'éventuelle moindre plus-value ou dépréciation de leur propriété en raison du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique. » Le droit de délaissement | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

⁶² « L'aide à la revente permet aux propriétaires éligibles de compenser l'éventuelle moindre-value ou dépréciation de leur bien en raison du

maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique, lors de sa vente. » L'aide à la revente | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

⁶³ Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, 28 avril 2021

⁶⁴ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-Président de Nantes métropole, 26 avril 2021

⁶⁵ En vertu de l'article L572-2 de l'ordonnance du 12 novembre 2004, l'élaboration d'un PPBE est obligatoire pour tous les aérodromes civils dépassant le seuil de 50 000 mouvements d'avions annuels. Il consiste en l'obligation de faire le bilan des actions prises et en cours sur la réduction des nuisances sonores, ainsi que la proposition d'actions à venir.

Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, 28 avril 2021

⁶⁶ A propos des discussions concernant le PPBE. Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, 28 avril 2021

⁶⁷ Composée des services de l'Etat, d'un collège d'élus, d'un collège d'associations, et d'un collège d'acteurs économiques.

ressembleraient donc davantage à des consultations de formalité, puisque **l'expertise empirique des élus y seraient très souvent éconduite**. Un constat qui donne à **ce projet collectif de territoire des airs de production quasi-exclusive des services de l'Etat**.

▪ Des attentes divergentes

Pour citer une discordance notable entre les élus, les associations, et les services de l'Etat, **le volume de trafic** (et donc le volume de nuisances sonores) **retenu pour élaborer le PPBE fut celui de 2019**⁶⁸ alors que l'aéroport avait dépassé le seuil réglementaire des 50 000 mouvements d'avion dès 2016. Ce choix, certes légal⁶⁹ a été **contesté par le groupe de travail** réuni le 11 février 2021 par la préfecture pour amender le projet de PPBE. En cause ? Le volume de trafic et le volume sonore étant plus élevés sur l'année de référence N-1 (2019), **l'Etat peut s'acquitter de son obligation de réduction des nuisances sonores en prenant des mesures de moindre importance** que s'il devait réduire le volume de référence, forcément plus bas, de l'année N-4 (2016). Ce désaccord est en partie à l'origine **des rejets successifs en 2020 et 2021 du projet de PPBE** par les collèges élus et associatifs de la CCE. Le PPBE a finalement été soumis à enquête publique en conservant ce référentiel.

Ce que ce différent de référentiel interroge, c'est d'abord **un choix de la facilité** par l'Etat. A moins que ce ne soit un **sentiment d'impuissance** à réduire des nuisances sonores installées par des années d'atermoiement sur le transfert, tout en poursuivant la croissance du trafic. Ensuite, ce que ce différent met en lumière avec certitude, c'est une **divergence d'ambitions entre l'Etat et les collectivités locales sur la portée des mesures de protection des populations**. Les collectivités étant plus exigeantes.

Jean-Claude Lemasson regrette également que la question **« d'éjecter les avions les plus bruyants de la plateforme »** ait été ignorée au sein des débats concernant le PPBE. Il s'agit selon lui d'une complaisance de la DGAC vis-à-vis des

avions destinés au tourisme intercontinental, dont certains figurent parmi les plus bruyants. Les interdire pourrait obérer l'activité de certaines lignes touristiques appréciées ou attendues sur Nantes-Atlantique.⁷⁰ Ce qui questionne l'existence de **rigidités économiques** (ou d'un autre ordre) susceptibles de geler les débats sur certaines mesures.

▪ Une asymétrie informationnelle

Fabrice Roussel, 1^{er} Vice-président de Nantes métropole pointe également **l'asymétrie informationnelle qui menace parfois l'équilibre des débats** jusqu'au droit de vote des membres de la CCE :

« Ce sont des dossiers très techniques mais effectivement on n'a pas forcément les documents en amont, on apprend que d'après le règlement intérieur si vous n'êtes pas en début de visioconférence vous ne pourrez pas participer au vote... »⁷¹.

Le rappel à l'ordre des garantes de la CNDP

Témoins du problème, les garantes de la concertation ont listé dans leur rapport intermédiaire de janvier 2020 un certain nombre de **préconisations adressées au maître d'ouvrage et destinées à améliorer l'information et la participation des acteurs locaux** :

*« Donner une **information complète, objectivée et pédagogique** sur l'avancement des mesures décidées [...] Mettre en perspective l'ensemble du projet [...] **Répondre aux questions** que se posent les parties prenantes [...] **Clarifier les sujets qui font débat**, et en particulier les modalités de la future concession... »⁷²*

Elles ont également considéré que :

*« **La complexité des sujets** concourant à la protection des riverains, à la protection de*

⁶⁸ Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aérodrome de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024. - Consultations publiques (developpement-durable.gouv.fr)

⁶⁹ « La méthodologie réglementaire d'élaboration du PPBE prévoit que le trafic de référence correspond à l'année N-1 de l'élaboration du plan » Propos de M. Dantzer, Compte-rendu de la CCE du 26 février 2021, p.2

⁷⁰ Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu et 10^{ème} vice-président de Nantes métropole, 28 avril 2021

⁷¹ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes-Métropole, 26 avril 2021

⁷² Rapport intermédiaire de la concertation « post concertation préalable » Projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique – 24 décembre 2021 page 13

*l'environnement, à l'attractivité de l'aéroport [...] militent pour un meilleur partage des données et études, et la confrontation des points de vue et des expertises en présence ».*⁷³

Ce défaut d'exemplarité dans l'association des acteurs de terrain est d'autant plus critique que les problématiques d'environnement et d'aménagement sont loin d'avoir été

traitées de façon prioritaire dans la décision de réaménagement. Cette démarche donne ainsi **le sentiment d'un Etat jacobin, imposant aux élus locaux un projet de territoire**. Ce qui va non seulement compliquer l'exercice de leurs compétences locales, mais aussi la collaboration ultérieure entre l'Etat et les collectivités.

⁷³ Rapport intermédiaire de la concertation « post concertation préalable » Projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique – 24 décembre 2021 page 21

Construire *différemment* un projet malhonnête, centré sur les enjeux de développement, et antinomique avec l'objectif de sobriété

« Pour revenir maintenant au réaménagement à proprement parler, celui-ci sera, je l'ai dit, sobre et performant avec pour objectif de répondre aux besoins actuels et futurs de mobilité des habitants du Grand Ouest ; pour ce faire, la piste fera l'objet d'un allongement »

Discours de Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports : Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique le 29 octobre 2019

« L'Etat a souhaité que le réaménagement de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence : [...] réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires du Grand Ouest dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connections aériennes performantes. »

Bilan de la concertation préalable, DGAC, octobre 2019, p.132

Une instrumentalisation politique du Plan d'Exposition au Bruit destinée à préserver la constructibilité de l'île de Nantes

Un allongement de piste aux motivations trompeuses

- **Le faux motif: la réduction des nuisances sonores pour les populations**

Dans le dossier de concertation, le maître d'ouvrage assure que « toutes les options proposées qui portent sur la piste sont proposées **dans le seul objectif de limiter les impacts sur les populations survolées.** »⁷⁴

Sur le site du réaménagement, il persiste :

« Cet allongement supplémentaire permettra de **réduire les nuisances pour les populations survolées par les avions qui atterrissent face au sud** »⁷⁵.

Un fonctionnaire de la DGAC précise en entretien :

« L'allongement de piste est très coûteux, mais **il n'avait pas d'autres motivations que la gestion des nuisances sonores** »⁷⁶.

Tout semble donc admettre que **l'allongement de la piste a pour seul but de réduire les nuisances sonores, et donc de protéger les populations.** Voilà le principe : en

⁷⁴ Dossier de concertation préalable, mai 2019, DGAC, p.8

⁷⁵ Les avions atterrissant face sud survolent les communes de Nantes, Rezé, et Bouguenais. Impacts du projet | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

⁷⁶ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

allongeant la piste vers le sud, le seuil de piste⁷⁷ est éloigné des habitations. Les avions entament donc leur descente plus tardivement, et survolent la plupart des habitations à plus haute altitude, de fait que le bruit est réduit.

Mais il s'agit d'une formulation trompeuse destinée à faciliter l'acceptation sociale d'une mesure d'ores et déjà privilégiée pour un motif plus clivant.

- **Le vrai motif: la préservation de la constructibilité de l'île de Nantes**

En mars 2021, l'ancien directeur du projet de réaménagement revient sur les dires du maître d'ouvrage :

« Le décalage de 400 m vers le sud n'aura pas d'impact réellement significatif en termes de réduction de bruit. Mais en ayant un impact sur le zonage du Plan d'Exposition au Bruit (décalage des courbes de bruit) il permet de préserver la constructibilité de l'île de Nantes. »⁷⁸ Il précise même : « C'est un enjeu tout à fait notable »⁷⁹.

A propos de cet enjeu, un fonctionnaire de la DGAC confirme :

« C'était un enjeu très important [...] n'allez pas vous amuser à rendre inconstructible une zone sur laquelle vous avez un projet de CHU. »

- **L'émergence d'un paradoxe**

Suivant ce raisonnement, l'allongement ne changerait donc rien au bruit (ou presque rien) pour les populations exposées. En revanche, le décalage des courbes de bruit sur les cartes du PEB préserveraient la zone à construire au nord de la piste des nuisances sonores.

Cette distinction stricte opérée entre les nuisances

⁷⁷ Le seuil de piste est le point de contact entre les roues de l'avion et le sol.

⁷⁸ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

⁷⁹ L'usage de ce terme n'est pas anodin. De la définition de notable : « à connaître ».

⁸⁰ ARTICLES L. 147-1 à L. 147-6 du code de l'urbanisme : Zone A : une gêne très forte (supérieure ou égale à 70Lden) ; Zone B :

théoriques et les nuisances ressenties est pourtant porteuse d'un sérieux paradoxe.

L'allongement : une mesure inefficace en termes de réduction du bruit, destinée à manipuler le Plan d'exposition au bruit (PEB)

- **Le Plan d'exposition au Bruit (PEB)**

Dans le domaine du transport aérien, l'action préventive de l'exposition au bruit des riverains est menée à travers l'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Ce document d'urbanisme est construit à partir de **courbes de niveau de bruit**, des zones dans lesquelles vont s'appliquer diverses **restrictions à l'urbanisme**.⁸⁰

« Les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Dans la zone C, certaines constructions sont autorisées sous conditions. Dans la zone D, obligatoire sur les 11 plus grands terrains, les nouveaux logements sont autorisés à condition qu'ils fassent l'objet d'une isolation phonique. »⁸¹

Ces zones sont mesurées à court, moyen, et long terme à partir des mêmes variables aéronautiques que le Plan de Gêne Sonore (PGS). **Le PEB est obligatoire pour les aéroports de catégorie A, B, ou C**, et donc pour Nantes-Atlantique qui est un aéroport de catégorie A. Il doit en principe être **révisé tous les 5 ans et est annexé sur le Plan local d'urbanisme (PLU)**.

Sur Nantes-Atlantique il n'avait pas été révisé depuis 2004 en raison du projet de transfert à NDDL et le projet de PEB n'a à ce jour toujours pas été adopté.

une gêne forte (supérieure à une valeur choisie entre 65 et 62 Lden) ; Zone C : une gêne modérée (supérieure à une valeur choisie entre 57 et 55 Lden) ; Zone D : gêne faible (supérieure à 50 Lden) <https://www.ecologie.gouv.fr/bruit-organiser-lurbanisation-autour-des-aeroports>

⁸¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/bruit-organiser-lurbanisation-autour-des-aeroports/Annexe 2>

- **Le paradoxe malhonnête d'un allongement sans impact significatif sur le ressenti des nuisances mais impactant leur cartographie**

L'essentiel à retenir pour comprendre l'intérêt à maîtriser les courbes de bruit de ce PEB, c'est qu'il est un outil de transposition des nuisances sonores en contraintes d'urbanisme. **Les servitudes qu'il crée sur certaines zones trop bruyantes empêchent ainsi de construire, et à certains projets de voir le jour.**

Il semble relativement logique en l'espèce que l'allongement soit une **mesure « poudre aux yeux » destinée à faire croire que le décalage du seuil de piste réduira la gêne sur l'île de Nantes**, alors qu'il n'en est rien. Et cela que cette gêne sonore soit **ressentie, ou théorique**.

Il convient de reprendre le discours de l'ancien directeur du projet et de l'analyser pour mieux comprendre son évolution et ses contradictions :

Lorsqu'il affirme lors de la concertation *« cet allongement supplémentaire permettra de réduire les nuisances pour les populations survolées par les avions qui atterrissent face au sud »* le maître d'ouvrage joue sur **la confusion entre bruit perceptible et bruit théorique**. A cette lecture, les populations croient que **la plus-value de la gestion sonore se fait sur la réduction de la gêne perçue**.

Ensuite, l'ancien directeur du projet affirme que la mesure *« n'aura pas d'impact réellement significatif en termes de réduction de bruit »*. Ici, **il contredit la précédente formulation de la DGAC et s'exprime uniquement en bruit perceptible**, dont l'indicateur est le décibel (dB).

Enfin lorsqu'il assure qu'*« en ayant un impact sur le zonage du Plan d'Exposition au Bruit (décalage des courbes de bruit) il permet de préserver la constructibilité de l'île de Nantes »* il défend que **la réduction du bruit théorique sur l'île de Nantes elle, exprimée en Lden, sera bien réelle**.

La première affirmation du maître d'ouvrage est malhonnête. Mais pour ce qui est du revirement de discours, qu'en est-il ? Est-il possible de **décorrélérer ainsi bruit théorique et bruit perceptible** ? D'obtenir une réduction significative de l'un sans obtenir une réduction

significative de l'autre ?

- **Une décorrélation stricte du bruit ressenti et du bruit théorique contraire à la finalité du PEB**

Si les populations ne ressentent pas une amélioration de la gêne sonore grâce à cette mesure, son impact sur le zonage du Plan d'Exposition au Bruit devrait en toute logique s'avérer tout aussi infime.

En cause ? **La finalité même du PEB** qui s'oppose à ce qu'il n'y ait aucune porosité entre **bruit théorique et bruit perceptible**.

Le législateur n'a pas donné à ce document pour finalité de déterminer la constructibilité d'une zone. Il a créé ces servitudes d'urbanisme avant tout dans l'objectif de *« prévenir et limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores liées à certains aéroports »*⁸². La contrainte exercée sur la constructibilité du foncier est un **outil au service de la protection des populations**. Cet objectif de protection nécessite donc une quête de **proximité** entre les zones de bruit théorique dans lesquelles le bruit est **calculé comme socialement acceptable**, et les zones de bruit perceptible dans lesquelles le bruit est **ressenti comme acceptable**.

A défaut, le PEB risquerait de déclarer constructibles des zones dans lesquelles le bruit serait en réalité perçu comme inacceptable. En opérant une distinction aussi nette entre le bruit perceptible et le bruit théorique le maître d'ouvrage risque sérieusement **d'invisibiliser certaines nuisances ressenties, et de neutraliser l'efficacité d'un PEB supposé prévenir l'exposition des populations au bruit**.

Ce point est particulièrement préoccupant, car **c'est la finalité même d'un document d'urbanisme aux vertus préventives qui semble détournée à des fins politiques par le maître d'ouvrage**⁸³. Ce dernier donne le sentiment de vouloir **faire croire à un scénario plus qu'en assurer l'effectivité**.

⁸² *Le plan d'exposition au bruit des aéroports (PEB) - Outils de l'aménagement (cerema.fr)*

⁸³ A contrario, il faudrait que le législateur se pose sérieusement la question de l'efficacité des PEB et de la pertinence de l'indicateur Lden pour élaborer les cartes de bruit.

Le bruit, une mesure complexe et aisément manipulable

La séparation du bruit perceptible et du bruit théorique, la manipulation des courbes de bruit sont en réalité symptomatiques d'un autre problème.

La mesure du bruit est très **complexe, admet différentes méthodes**, et ne repose pas sur des **variables stables**.

■ Un bruit calculé à partir de données techniques variables

Le rapport d'Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest établi par le CGEDD en 2016 permettait d'éclaircir la liste des paramètres pris en compte dans le calcul du bruit et ils sont **essentiellement techniques**, théoriques :

*« Il faut intégrer l'énergie sonore reçue, la gamme d'harmonique perçue de manière plus ou moins supportable, le fait que le bruit est régulier et permanent (le bruit d'un périphérique) ou bien discontinu (chaque survol est séparé du suivant par une période calme) »⁸⁴. Le nombre et la trajectoire des vols sont bien sûr pris en compte. Grâce à un système de coefficient, les vols de nuit pèsent davantage dans la mesure du zonage d'un plan d'exposition au bruit que les vols de jour⁸⁵. « Il faut aussi prendre en compte le fait que les impacts sonores du décollage et de l'atterrissage ne sont pas de même nature. Le bruit des moteurs pendant le décollage est plus important. »⁸⁶ Ces calculs tiennent enfin compte de la composition prévisionnelle des flottes aériennes, du sens des atterrissages et des décollages. En bref **de données techniques extrêmement variables, peu fiables et potentiellement manipulables**.*

La mesure du bruit théorique ne serait donc **pas fiable**.

Quid du bruit perceptible ?

■ Une méfiance accrue à l'égard des données sensibles

Un fonctionnaire de la DGAC assure que la négligence du bruit perceptible s'expliquerait également par **son impossibilité à être mesurée avec fiabilité**.⁸⁷

Soit, mais tenant compte de la variabilité des indicateurs dans les mesures théoriques, cet argument semble plutôt relever d'une **culture de dévalorisation de l'information « sensible » et non-objective**. La mesure du bruit ressenti n'est pas impossible et se pratique, mais **il s'agit aussi d'accepter la part de risque de la donnée subjective**.

Des outils sont à l'étude pour en améliorer la prise en compte. Il convient de citer « Noise Capture » une application participative permettant de mesurer le bruit ressenti dans l'environnement. Elle est développée par l'IFSTTAR et le CNRS, **et ambitionne de mieux prendre en compte la perception du bruit par les habitants**⁸⁸.

■ Un calcul du bruit perfectible

Matthieu Sineau, Chef de projet bruit des transports à BruitParif, déplore la **complexité excessive de la mesure du bruit, le manque de miscibilité entre les indicateurs techniques, sensibles, et sociaux, et une mauvaise évaluation de son impact sanitaire**.

Il regrette ainsi **la pluralité des indicateurs** (LAmax, Lden, SEL, dB, SONI...) qu'il faudrait « agréger », **la mauvaise prise en compte de la perception des habitants** (évoquée précédemment), **du nombre et de l'augmentation d'événements** provoquant la gêne, **des conséquences épidémiologiques**, la sous-évaluation des zones impactées **en deçà des seuils d'alerte de l'OMS...**⁸⁹

⁸⁴Annexe Bruit, *Rapport d'Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, mars 2016, CGEDD*, p.81

⁸⁵ Ce qui explique que le couvre-feu ait un impact sur la réduction des courbes de bruit : les vols de nuit pèsent plus lourd en valeur de nuisance que les vols de jour.

⁸⁶Annexe Bruit, *Rapport d'Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, mars 2016, CGEDD*, p.81

⁸⁷ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

⁸⁸ *Noise capture, la carte du bruit (francebleu.fr)*

⁸⁹ Entretien avec Matthieu Sineau, chef de projet bruit des transports à Bruitparif, 01 août 2022

Il n'existe pas de formule parfaite, mais **un idéal de fiabilité qui nécessite de recourir à des indicateurs très variés**. Dès lors, le travail des variables aéronautiques et les choix méthodologiques sont manipulables et peuvent être orientés politiquement.

Le bruit, une donnée conflictuelle et très politique

■ **Une discordance fréquente entre la mesure graphique et la mesure empirique du bruit**

Il n'est pas rare que la mesure du bruit suscite des désaccords et des interrogations. **La différence entre les documents graphiques présentés aux acteurs locaux et la réalité perçue** est quelque chose qui n'a d'ailleurs pas manqué d'être reproché à la DGAC tout au long de la procédure. D'une part, par les **participants à la concertation**.⁹⁰ D'autre part, par **des élus siégeant à la Commission consultative de l'environnement**, estimant les populations insuffisamment protégées par le zonage irréaliste des cartes de bruit proposées⁹¹.

■ **L'appropriation politique de la cartographie du bruit**

Le cas du Plan de gêne sonore (PGS)⁹² entré en vigueur le 1^{er} juillet 2019 démontre **l'importance de la variable politique dans le tracé des courbes de bruit**. Le projet avait été retoqué 3 fois par les communes consultées et **le tracé des courbes de bruit librement amendé** :

« Il y a des discussions avec les mairies même s'ils disent que c'est scientifique. Il y a les fonctionnaires de la préfecture qui viennent, qui posent des cartes, et disent : voilà le tracé que l'on propose mais si jamais vous considérez qu'il y a des choses » à la

masse » vous pouvez nous le faire savoir. Et donc nous on dit cette rue ça passe, cette rue là ça rentre... cette rue-là, si vous passez là, vous coupez un village en deux c'est complètement idiot personne comprendra [...] Ça se fait comme ça. C'est tout le problème de ce débat. Vous avez des scientifiques qui viennent vous dire : « C'est scientifique, c'est calculé vous comprenez ». Alors qu'en fait c'est très politique. »⁹³

En définitif, le contenu des courbes de bruit est très variable, relativement opaque, et surtout **d'une grande plasticité aux interventions politiques**.

■ **Des données instrumentalisables et instrumentalisées ?**

Ainsi chaque étape dans la production de ces cartes, **chaque création de donnée est susceptible d'être orientée ou contredite**. Le président de l'Atelier Citoyen, Jean-Marie Ravier, accuse ainsi la DGAC d'avoir, en 2017, volontairement occulté certaines données sur la composition des flottes aériennes pour maximiser les courbes de bruit du PEB.

« Un truc sur lequel la DGAC était malhonnête c'était la prise en compte des nouvelles flottes d'avions. Quand ils faisaient leurs courbes de bruit ils le faisaient à flotte d'avions constant. Les nouveaux modèles d'avion sont étudiés pour consommer moins de kérosènes et font moins de bruit [...] Ils ne le prenaient pas en compte car ils n'avaient pas les nouvelles valeurs de certification des nouveaux Airbus. La régression des diminutions des zones de bruit on les connaît [...] Mais ils répondent « ah oui mais non faut être rigoureux on prend les valeurs de certification telles qu'elles sont

⁹⁰ « Les courbes de bruit présentées par la DGAC ne sont pas représentatives des nuisances réellement subies par les populations, notamment pour les décollages vers le nord [...] Les cartes de bruit de la DGAC ne leur semblent pas refléter les lieux de passage actuels des avions, ni les nuisances sonores réelles constatées à Rezé. » Extrait du *Compte-rendu de l'Atelier public n°2 réalisé à Rezé*, 26 juin 2019

⁹¹ « Le périmètre et les dates sont trop restrictifs par rapport à la réalité subie par les riverains. » Propos de M. Gillaizeau à propos des courbes de bruit du plan de gêne sonore, conseiller municipal de Nantes, *Compte-rendu de la CCE du 16 décembre 2019*, p.2

⁹² Dans le domaine du transport aérien, l'action curative de l'exposition au bruit des riverains est menée à travers l'élaboration d'un Plan de Gêne Sonore (PGS). Le Plan de gêne sonore est

élaboré à l'année N à partir de courbes de bruit calculées à N+1 et peut être révisé très régulièrement. Ces courbes constituent un zonage urbain allant de A à D selon l'intensité du bruit, le même que celui produit pour le PEB. Chaque zone d'exposition peut alors ouvrir droit à des aides pour les riverains, telles que des travaux d'insonorisation, une aide à la revente, un droit de délaissement, ou encore une aide à l'insonorisation des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire et social.

⁹³ Entretien avec Matthieu Lavois, ancien collaborateur de la maire de Bouguenais (2014-2020) et collaborateur d'élus à Nantes métropole (2020-), 08 mars 2021

publiées par la FAA⁹⁴, etc. » Honteux. Honteux. Là aussi Michel Badré (un des médiateurs) était furieux, on est obligés de prendre en compte les nouvelles générations d'avions. »

Le rehaussement des altitudes de survol : une seconde mesure destinée à manipuler la cartographie du bruit

- Un rehaussement de pente appliqué aux atterrissages (face sud axés) en vue de réduire les nuisances sonores

A l'allongement, le maître d'ouvrage a ajouté une seconde mesure : **rehausser la pente de 3° à 3,5° pour les atterrissages face sud réalisés dans l'axe de la piste.** L'atterrissage dans l'axe, nous y reviendrons, se limite aux cas de météo dégradée (voir Fig 1).

Voici le principe de cette mesure : l'avion entamera sa descente plus tardivement et de façon plus abrupte, de manière que l'altitude de survol des habitations soit rehaussée et le bruit réduit.

Etonnamment, **cette mesure ne s'applique pas aux atterrissages face nord** qui survolent pourtant très bas le bourg de Saint-Aignan de Grand lieu et y provoquent d'importantes nuisances sonores.⁹⁵

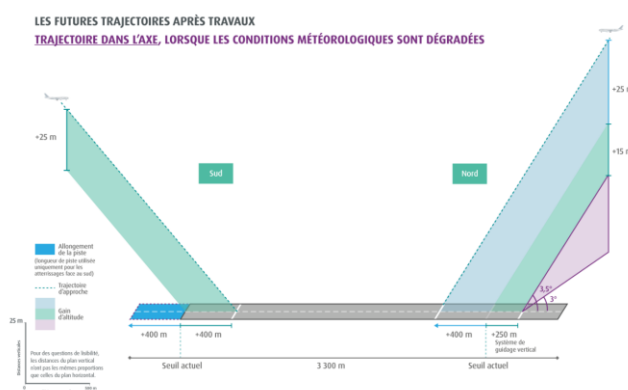


Figure 1 Gains d'altitude pour des atterrissages dans l'axe face nord et face sud (allongement + 3,5°), DGAC, Site de la concertation, 2022

- L'absence de preuve d'une réduction perceptible du bruit

Néanmoins la DGAC ne fournit **aucune étude chiffrée démontrant la réduction du bruit** que permettrait cette mesure.

Il faut donc mobiliser des indices essaimés au travers d'autres expertises. D'une part, à travers les conclusions reprises par la DGAC elle-même dans le rapport de médiation de 2017.

« L'analyse des mesures de monitoring de l'aéroport de Strasbourg permettent de **réaliser une première évaluation simplifiée de l'impact du changement de pente de 3° à 3,5° : de l'ordre de 1 dB(A) – après correction – sur le LA max sous trace à 3450 m du seuil de piste.** Par manque de données, cette évaluation ne prend pas en compte tous les effets de latéralité. Cependant **l'étude AIRBUS permet de conforter l'ordre de grandeur de l'impact.** »⁹⁶

En clair, à Nantes-Atlantique, pour une trajectoire d'atterrissage réalisée face sud et dans l'axe de la piste, **le changement de pente de 3 à 3,5 degrés permettrait d'observer sous la trajectoire, à 3450m du seuil de piste, une réduction du bruit de l'ordre de grandeur de 1dB.**

Cet emplacement correspond plus précisément au sud-ouest d'un quartier très touristique de Rezé : l'ancien village de pêcheurs de Trentemoult. (voir Fig 2)

⁹⁴ Federal Aviation Administration : Une agence gouvernementale chargée des réglementations et des contrôles concernant l'aviation civile aux États-Unis.

⁹⁵ L'atterrissage s'y fait pourtant systématiquement dans l'axe de la piste quelques soit la météo.

⁹⁶ Conclusion de l'Etude d'impact acoustique de relèvement de pente d'approche, Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.240

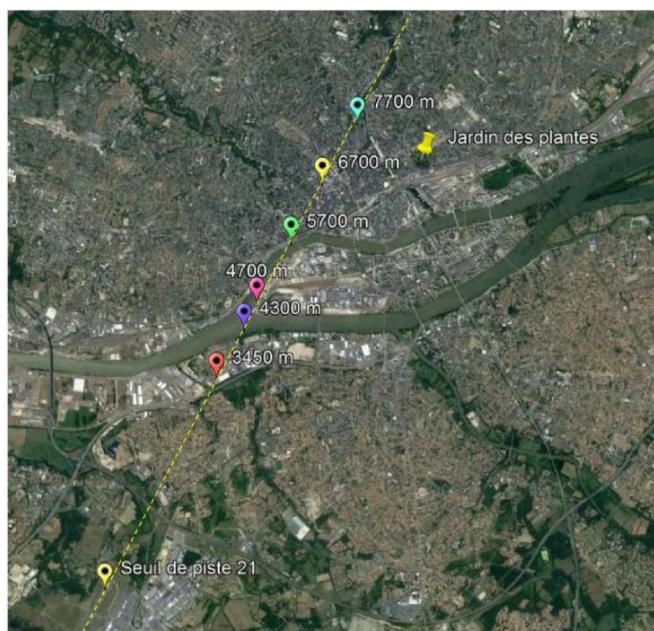


Figure 2 Analyse des simulations de bruit Airbus par la DGAC, *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest*, décembre 2017, p.235

1dB, un gain « à peine perceptible » selon Matthieu Sineau, Chef de projets bruit des transports à Bruitparif.⁹⁷

Un détail peut étonner. L'étude nantaise d'Airbus conclue à un gain de 2dB⁹⁸ contre 1dB pour l'étude strasbourgeoise, mais conforte pourtant l'ordre de grandeur de l'impact.

Pourquoi ? Bruitparif développe une explication :

« Si une diminution de 2,5 dB(A) correspond à une baisse de 43 % de l'énergie acoustique, soit presque une division par deux, cela ne se traduit malheureusement pas de manière linéaire au niveau de la sensation auditive que nous en avons. »

Autrement dit, si une diminution de 2dB correspond à une baisse non-négligeable de l'énergie acoustique, **la diminution de la sensation auditive n'aura pas la même ampleur.**

« Ainsi, il est possible pour l'oreille humaine de percevoir la différence entre deux sons qui se distinguent par 2 à 3 dB(A) d'écart mais l'impression sonore devient plus nette à partir

de 5 dB(A) d'écart qui correspond à une division par 3 de l'énergie. Il est couramment admis qu'une division par dix de l'énergie sonore est nécessaire pour que « le bruit paraisse deux fois moins fort », ce qui correspond à une diminution de 10 dB(A). »⁹⁹

Le tableau ci-dessous traduit la diminution du niveau sonore en impression sonore :

Diminuer le niveau sonore de :	C'est diviser l'énergie sonore par :	C'est faire varier l'impression sonore :
1 dB	1,25	de manière quasiment imperceptible
2 dB	1,58	légèrement
3 dB	2	
5 dB	3,16	nettement
10 dB	10	comme si le bruit était 2 fois moins fort.

Figure 3 Annexe 3 "En termes de perception auditive cela donne quoi ?", *Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols*, BruitParif, p.3

D'autre part, Bruitparif explique que pour un avion réhaussé et présentant les mêmes caractéristiques de vol, **le gain acoustique au sol, à la verticale de sa trajectoire (c'est à dire sous l'avion) diffèrera en fonction de son altitude.** Par exemple, pour un avion réhaussé de 300m entre 900 et 1200m, et pour un avion réhaussé de 300m entre 1200m à 1500m, le gain acoustique au sol ne sera pas le même. (Voir Fig4)

La mesure de la baisse de l'énergie sonore doit tenir compte **d'un rapport logarithmique de 20log entre les altitudes de survol.**

Ainsi, relever de 900 à 1200 mètres l'altitude de survol d'un avion s'accompagne d'une réduction de son niveau sonore au sol de l'ordre de 2,5 dB(A). Relever de 1200 mètres à 1500 mètres générera une diminution du niveau sonore de l'ordre de 1,9 dB(A) et ainsi de suite.

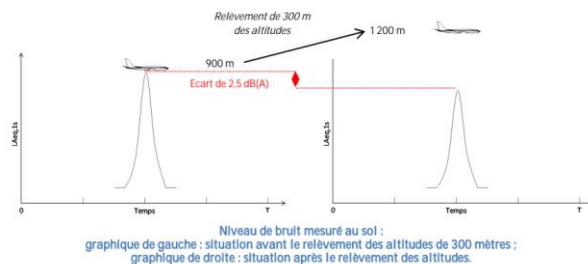


Figure 4 Annexe 3 « Si un avion vole plus haut, quelle est la diminution de bruit au niveau du sol ? », *Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols*, BruitParif, p.3

⁹⁷ Entretien téléphonique avec Matthieu Sineau, chef de projets bruit des transports à Bruitparif, 01 août 2022

⁹⁸ Airbus a pris en compte le survol d'A319-111 et A320-211. Etude d'impact acoustique de relèvement de pente d'approche, *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du*

Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.237

⁹⁹ Annexe 3, *Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols*, BruitParif

■ **Allongement et rehaussement de pente :**
l'hypothèse d'une réduction du bruit au
mieux « *légèrement perceptible* »

Le cas de Nantes-Atlantique diffère des scénarios de Bruitparif, mais il est possible d'utiliser la méthode développée et les informations fournies par la DGAC pour évaluer les gains sonores de la mesure de rehaussement.

En ce qui concerne la **trajectoire d'atterrissage face sud et dans l'axe**, voici l'état des relèvements de pente et des repères d'altitude :

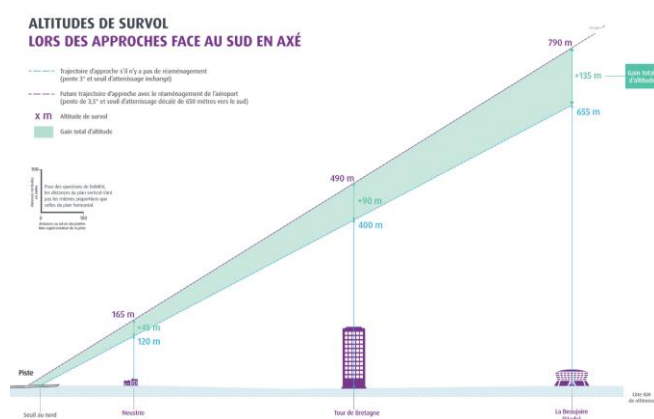


Figure 5 Gains d'altitude pour un atterrissage dans l'axe face sud (allongement +3,5°), DGAC, site de la concertation sur le réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique, 2022

Au maximum, le rehaussement permet un gain d'altitude de **135m** au niveau du stade de la Beaujoire, à environ 12 250m du seuil de la piste. (Voir Fig 5) Ce stade est situé à l'Ouest de Nantes, et **en amont de la majeure partie des zones urbanisées survolées** pendant l'atterrissage.

Dans le cadre d'un atterrissage face sud en trajectoire courbe (tels qu'ils sont réalisés actuellement) la DGAC schématise un rehaussement d'altitude constant limité à **35m**. (voir Fig 6)

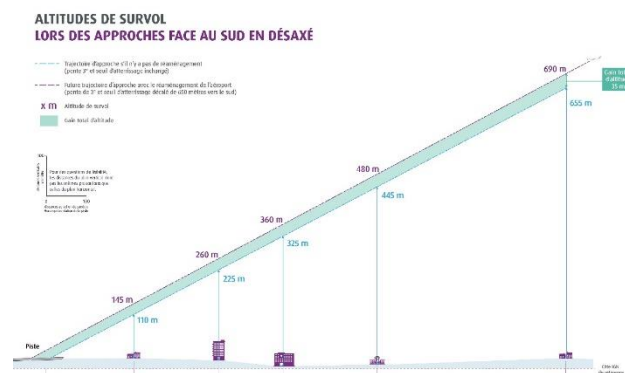


Figure 6 Gains d'altitude pour un atterrissage face sud désaxé (allongement +3,5°), DGAC, site de la concertation sur le réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique, 2022

A partir des explications de Bruitparif, le Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien (COCETA) a donc proposé un calcul des gains acoustiques au sol, à la verticale de la trajectoire, appliqués aux relèvements de pente et aux altitudes de survol sur Nantes-Atlantique.

$H1$ = Hauteur d'altitude avant rehaussement, $H2$ = Hauteur d'altitude après rehaussement.

	H1	H2	calcul de la réduction théorique de son niveau sonore au sol
La beaujoire	655	790	1,6
Tour de bretagne	445	480	0,7
La Neustrie	325	360	0,9

Approche face au Sud en axé

	H1	H2	calcul de la réduction théorique de son niveau sonore au sol
Le landreau	655	790	1,6
Gare SNCF	445	480	0,7
Futur CHU	325	360	0,9
Maison Radieuse	225	260	1,3
Neustrie	110	145	2,4

Approche face au Sud en désaxé

Figure 7 Calculs de la réduction théorique du niveau sonore au sol pour les approches face sud avec rehaussement de la pente d'atterrissage à 3,5° sur l'axé et allongement de la piste de 400m sur les deux scénarios. Réalisés et transmis par Paolo Ferreira, président du COCETA, 1^{er} octobre 2022

L'ordre de grandeur des résultats a été corroboré par Bruitparif et Acoucity, consultés par le COCETA.

Ces résultats suggèrent que l'allongement et le rehaussement provoqueraient une **diminution du niveau sonore inférieure à 1dB au-dessus de lieux stratégiques comme la Tour de Bretagne en centre-ville de Nantes**. Ce gain est considéré comme « **quasiment imperceptible** ».

Le gain le plus important (2,4dB) à la Neustrie, en désaxé, serait lui « **légèrement perceptible** ». (voir Fig 3)

Il faut rappeler que ces gains infimes seraient bien les résultats **d'un rehaussement partiel de l'altitude de survol, cumulés à l'allongement de la piste de 400m**. Ce qui corrobore l'hypothèse de mesures « **poudre aux yeux** ».

■ Un calcul perfectible

Cette mesure se concentre sur les atterrissages et est réalisée sous trace. Mais elle devrait être nuancée puisque l'évaluation de l'impact sonore est censée être **globale**. Cela signifie qu'elle doit aussi tenir compte **des décollages¹⁰⁰, qui sont les manœuvres les plus bruyantes**, ainsi que du niveau de bruit dans **les zones latérales**, de part et d'autre de la trajectoire (l'aérien étant une source de bruit multidirectionnelle)¹⁰¹.

En conclusion, rien ne semble prouver que les mesures d'allongement de la piste et de rehaussement de la pente d'atterrissage permettront une réduction significative du bruit perçu par les riverains. Et cette conclusion s'applique autant à Nantes qu'aux communes riveraines de l'Aéroport.

■ Une île de Nantes bruyante, et destinée à l'être encore plus

Grâce aux stations mobiles permettant d'évaluer le niveau de bruit aérien dans l'environnement, il est possible d'analyser **le cas de l'île de Nantes**. En moyenne journalière, entre le 1^{er} juin et le 31 juillet 2021, la station a calculé un indice LDen s'élevant à **60dB(A)**, alors que le niveau maximum LMax qui mesure le niveau maximum du bruit s'élève entre **75 à 80 dB(A)**.

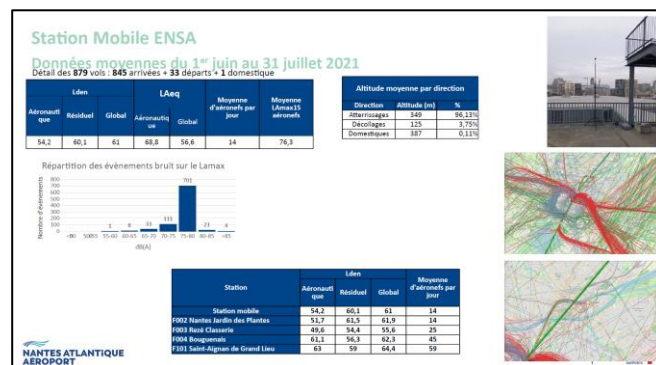


Figure 8 CCE du 13 octobre 2021 – Présentation des résultats de mesure de bruit d'une station mobile située sur l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA)

En comparaison, en ce qui concerne l'aérien, **les recommandations de l'OMS pour éviter que le bruit n'ait des effets néfastes sur la santé des habitants sont de 45 dB(A) Lden et de 40 dB(A) Ln¹⁰²**. Le bruit relatif à l'aérien sur l'île de Nantes (60dB(A)) est donc loin d'être négligeable, d'autant plus qu'avec l'augmentation du volume de trafic **le volume sonore est également amené à augmenter**.

Avec l'ensemble de ces informations qui démontrent **l'absence de réduction significative du bruit dans un environnement déjà sensible**, il est possible d'émettre l'hypothèse que le rehaussement de la pente d'atterrissage et l'allongement ne seraient que **des mesures de façade, destinées à manipuler les courbes de bruit sans avoir d'impact concret sur la gêne sonore**. Il s'agit bel et bien de **faire croire à un scénario** plus que de protéger les riverains.

¹⁰⁰ « Un impact sur le bruit global doit être évalué en prenant en compte le bruit des approches mais aussi celui des départs. » Conclusion de l'Etude d'impact acoustique de relèvement de pente d'approche, Rapport de la mission de médiation sur les mobilités du Grand-Ouest, décembre 2017, p.240

¹⁰¹ L'amélioration théorique du niveau de bruit serait inférieure sur les sites décalés par rapport à la trajectoire de vol.

« Au final en termes d'exposition au bruit sur une journée, quel est l'impact théorique du relèvement des altitudes ? », Annexe 3, Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols, BruitParif, p.4

¹⁰² En France les seuils légaux pour définir une zone de bruit modérée et appliquer des servitudes plus importantes que des mesures d'isolation se portent néanmoins plus haut, à 55Lden. Matthieu Sineau, chef de projet Bruit des transports à Bruitparif regrettait comme vu précédemment ce manque d'alignement avec les recommandations de l'OMS.

Le système d'atterrissage en double-approche : une troisième mesure destinée à manipuler la cartographie du bruit

Un troisième artifice technique se traduisant dans les cartes de bruit est supposé réduire les nuisances sonores : **l'atterrissage face sud en double-approche.**

- **Une procédure d'atterrissage face sud initialement réaxée pour des raisons sécuritaires**

A ce jour, l'intégralité des avions atterrissant face sud à Nantes-Atlantique **empruntent une trajectoire courbe**, dérogoire aux recommandations internationales de l'OACI et à la réglementation nationale¹⁰³, afin **d'éviter de survoler le centre-ville de Nantes.**

Cette trajectoire implique un atterrissage manuel, plus risqué¹⁰⁴, et par ailleurs proche de l'emplacement du futur CHU¹⁰⁵. Pour en **améliorer la sécurité**, l'option de référence¹⁰⁶ du réaménagement prévoit donc l'installation d'un **Instrument Landing System (ILS)**¹⁰⁷ au nord de la **piste**, un système dont l'utilisation nécessite en l'état de la flotte un **atterrissage des avions dans l'axe de la piste.**

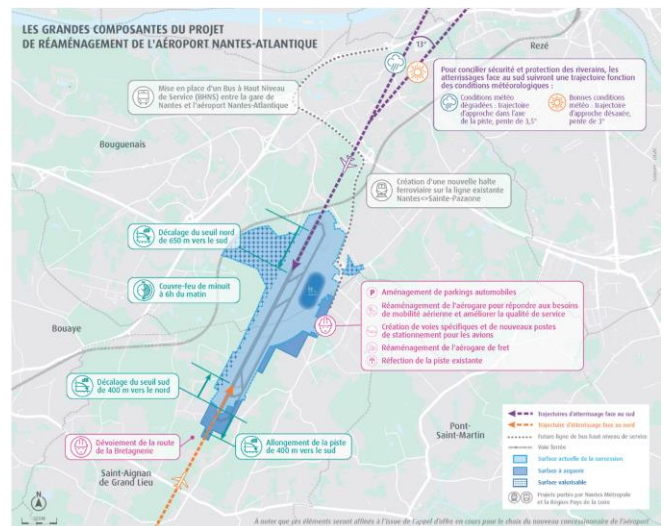


Figure 9 Carte représentant les grandes composantes du projet dont l'allongement et la double-approche, DGAC, « Impacts du projet », site de la concertation sur le réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique, 2022

- **La double-approche : un compromis post-concertation alternant atterrissage réaxé et atterrissage désaxé**

A l'origine exclue des débats¹⁰⁸ puisque le maître d'ouvrage ne souhaitait pas transiger sur cette garantie sécuritaire¹⁰⁹, **les élus de la métropole nantaise ont finalement obtenu une déclinaison de cette trajectoire en système de « double-approche »**¹¹⁰.

Qu'est-ce que la double-approche ? Concrètement, cela signifie que **d'ici 2040 : 55% du temps les atterrissages se feront face au sud, c'est-à-dire en survolant Nantes. Et parmi ces atterrissages face sud, en moyenne, 27,5% se feront suivant une trajectoire désaxée, et 27,5% suivant l'axe de la piste.**¹¹¹

¹⁰³ Régime dérogoire datant de 2011, renouvelé en 2016, et arrivant à échéance en 2021. Arrêté du 4 octobre 2017 relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

¹⁰⁴ « L'impact sur la sécurité de l'approche par le Nord, désaxée de 13° et sans guidage vertical, concerne : la faible accoutumance des équipages à ce type de procédure désaxée, relativement rare, l'existence d'un nombre supérieur de possibilités d'erreurs par rapport à une approche ILS » notamment par manque de visibilité.

Dossier de concertation préalable, mai 2019, DGAC, p.83

¹⁰⁵ Bilan de la concertation préalable, octobre 2019, DGAC, p.93

¹⁰⁶ L'option de référence désigne le scénario en l'absence de réalisation du projet. Cela signifie qu'il comprend uniquement les aménagements minimum, indispensables, par exemple les travaux de mise aux normes.

¹⁰⁷ L'ILS (Instrument Landing System) est un système d'aide à l'atterrissage aux instruments utilisé sur tous les aéroports du monde grâce à un guidage latéral (dans l'axe de la piste) et vertical (sur le plan de descente de la procédure). Il permet aux avions de se poser en toute sécurité et par tous les temps. La descente finale sur un aéroport avec ILS | Ministères Écologie Énergie Territoires (ecologie.gouv.fr)

¹⁰⁸ Dossier de concertation préalable, « Opérations de mise en conformité réglementaires », mai 2019, DGAC, p.82

¹⁰⁹ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹¹⁰ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

¹¹¹ Impacts du projet | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

▪ Des prévisions présumées fausses sur le sens et la répartition des atterrissages

Ces prévisions surprennent unanimement. D'une part, concernant la **répartition prévisionnelle des atterrissages face sud et face nord**.

L'Autorité environnementale questionnait déjà la crédibilité de cette évaluation dans un avis rendu le 24 avril 2019 sur le projet de concertation de la DGAC :

*« L'orientation des atterrissages et des décollages devrait être avant tout **dépendante de la rose et de la vitesse des vents** ».*¹¹²

Le sens des atterrissages et des décollages ne pourrait pas être mesuré autant à l'avance, puisqu'il est **fonction des conditions météorologiques**¹¹³.

Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier citoyen, soupçonnait des manipulations de données analogues durant la médiation de 2017. Elles étaient destinées selon lui **à répartir davantage les atterrissages sur la trajectoire face sud** (ce qui est le cas des prévisions en l'espèce), afin de faire davantage peser le bruit sur la ville de Nantes et désinciter le choix d'un réaménagement.

*« Ça a beaucoup énervé Monsieur Badré parce qu'il a vu que la DGAC bidouillait ses chiffres. Ils gonflaient le sens qui fait le plus de bruit, ils croient qu'on est aveugles et idiots, il y a un truc qui s'appelle Eurocontrol et qui dit qu'en 2017, 63 % des avions arrivaient du sud et 37 % du Nord. »*¹¹⁴

Ensuite, **parmi ces atterrissages face sud, il y a les avions empruntant la trajectoire désaxée et les avions empruntant la trajectoire suivant l'axe** qui sont répartis dans des proportions égales : 27,5%.

Pourtant, le maître d'ouvrage affirme lui-même que l'atterrissage dans l'axe de la piste **doit se limiter au manque de visibilité et dépend donc aussi des**

conditions météorologiques. Tout comme Matthieu Sineau à Bruitparif, un fonctionnaire de la DGAC interrogé s'étonne et admet l'hypothèse que **ces données soient fausses**.¹¹⁵

La double-approche semble donc se baser sur un chiffrage **obscur, et poussé à l'horizon 2040, presque absurde**.

▪ Des données peu crédibles, mais déterminantes pour calculer les courbes de bruit

Mais pourquoi la DGAC annoncerait-elle ces chiffres avec un tel degré d'inexactitude ? Il existe une hypothèse qui n'est pas sans faire écho aux propos de Jean-Marie Ravier lorsqu'il accuse la DGAC de « gonfler » le bruit des cartes en « bidouillant » les données sur la répartition des atterrissages et des décollages.

Comme vu précédemment, **la fréquence et la discontinuité des émissions de bruit** sont des indicateurs pris en compte dans **le calcul des courbes de bruit**. Ces indicateurs ont directement rapport à **la répartition des trajectoires de survol (et donc des sources de bruit) dans le temps et l'environnement. Cette information figure logiquement dans les données d'entrée intégrées à l'algorithme**¹¹⁶. Ainsi, la concentration des trajectoires de survol à tel ou tel endroit et à telle ou telle fréquence aura un impact sur la **forme des courbes de bruit produites par l'algorithme**.

L'influence de cette donnée sur les courbes du bruit est d'ailleurs corroborée par l'examen des cartes produites par la DGAC. **L'impact de la double-approche sur les cartes de bruit semble bien réel**. Comme montré ci-dessous (voir Fig 10), **une remise dans l'axe des avions après installation de l'ILS et sans double-approche devait initialement étendre les zones de bruit à la pointe de l'île de Nantes** : l'aéroport est symbolisé par **le point violet**, le projet de l'île de Nantes par **le point rouge**, et l'actuel centre-ville de Nantes par **le point bleu**.

¹¹² Avis délibéré n°2018-114 de l'Autorité environnementale en date du 24 avril 2019, Cadrage préalable réaménagement aéroport Nantes-Atlantique, Note de bas de page n°20, p.13

¹¹³ Les atterrissages et décollages se font toujours face au vent.

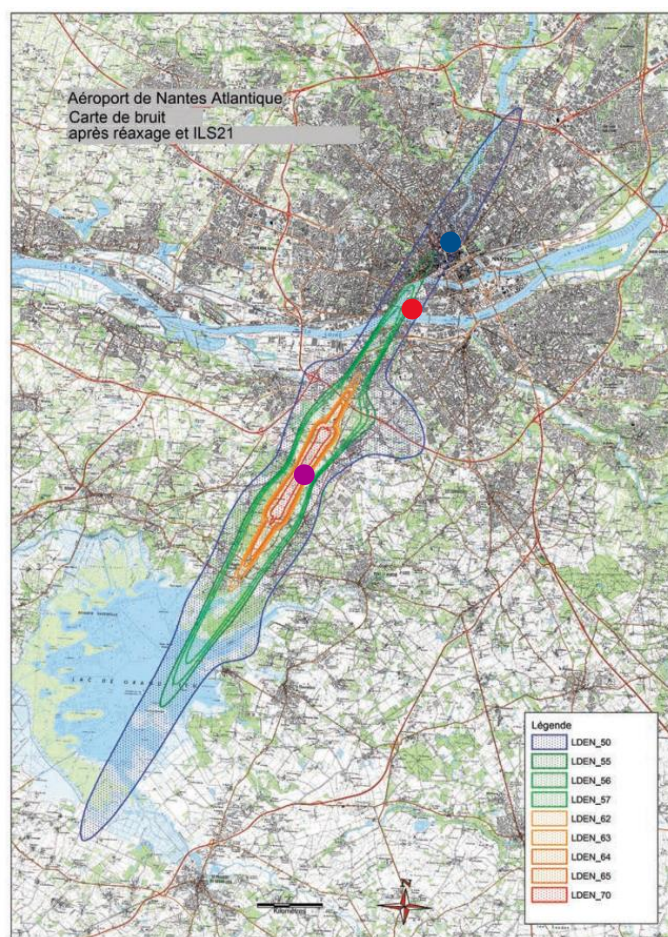
¹¹⁴ Entretien avec Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier citoyen, 12 avril 2021

¹¹⁵ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹¹⁶ « Les trajectoires déterminent le temps d'exposition au bruit », Mr Huerre, directeur de la DSAC-Ouest, Compte-rendu de la CCE du 30 novembre 2018, p.6



Source : DGAC 2019



Source : DGAC 2019

Figure 10 Cartes de bruit avant et après ré-axeage : la zone de bruit modéré (en vert) grignote la pointe de l'île de Nantes après ré-axeage, DGAC, 2019

En revanche, répartir le trafic sur deux axes d'approches au lieu d'un seul a eu l'avantage de **diminuer la concentration du bruit dans la zone ciblée, et donc son intensité**. La double-approche permet donc en théorie de **contenir le zonage envahissant du PEB**, de l'éloigner du centre-ville et de l'île de Nantes.

Mais de toute évidence, **si ce calcul repose sur des données infondées, il n'est pas possible de lui faire confiance**. Encore une fois le peu de souci accordé à la fiabilité et la transparence de données déterminantes est inquiétant et laisse craindre une **cartographie faussée**. Il confirme ce qui semble être l'objectif principal de la DGAC : **faire croire à la crédibilité du scénario**. Bien plus qu'adopter des mesures permettant de protéger avec efficacité les populations.

Les garanties de la double-approche en question

■ Le respect des règles de la double-approche en question

La double-approche sera-t-elle respectée par les compagnies aériennes ? En théorie oui. Le choix de la trajectoire ne revient pas aux compagnies. **Ce sont les contrôleurs aériens qui ont pour mission de guider les pilotes dans leur approche en leur imposant une trajectoire fonction de la météo**¹¹⁷. Les compagnies sont donc tenues de respecter ces directives.

■ La durée d'application de la double-approche en question

Sur la durée d'application de ce système, de l'aveu de la DGAC en réunion avec les élus locaux, **aucune temporalité n'est cependant actée ou acquise**. Une enquête publique

¹¹⁷ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

devrait être menée à une date indéterminée sur la base d'éléments techniques fournis par la DGAC, avec une mise en service présumée pour le 1^{er} semestre 2023.¹¹⁸

▪ Les garanties sécuritaires de la double-approche en question

Certains élus mettent alors en cause l'hypocrisie de la DGAC sur **cette mesure qui ne serait pas pérenne pour des raisons de sécurité**¹¹⁹. Néanmoins, selon un fonctionnaire de la DGAC, si le maître d'ouvrage avait eu de sérieux doutes sur les risques que représentait cette dérogation prolongée pour la sûreté du trafic, il ne l'aurait pas réclamée.¹²⁰ Et de la même manière, **l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ne l'aurait pas accordée.**

Le manque de garanties paraît donc essentiellement peser sur la durée d'application du système et la répartition des avions sur diverses trajectoires. Deux paramètres dont le flou déteint cependant sur **la fiabilité des courbes de bruit du PEB et jette le voile sur les nuisances que les populations du Nord-Loire seront amenées à subir.**

Une instrumentalisation du PEB déterminée par l'interférence d'exigences politiques locales

▪ La consultation de « parties prenantes privilégiées » avant concertation

Mme Sylvie Haudebourg, une des garantes de la CNDP sur ce projet, indique que contrairement à la procédure habituelle, **quelques parties prenantes « privilégiées » ont été consultées par le maître d'ouvrage** en amont de la concertation :

« Sur ce sujet en particulier [...] la DGAC a souhaité tenir informés [...] un certain nombre d'élus pour des raisons liées à la gouvernance de l'aéroport et la sensibilité du sujet, ce qui a permis à certains élus de faire valoir des besoins

complémentaires dans le dispositif [...] Moi en tant que garante je préfère que le dossier soit l'émanation de l'analyse du maître d'ouvrage plutôt qu'il soit vu avec quelques parties prenantes privilégiées [...] quelques parties prenantes sont associées au tour de table mais pas toutes bien évidemment ce qui pour nous est problématique en soit, on avait pas manqué de le faire remarquer à la DGAC. »

▪ La double-approche, une demande des élus métropolitains protectrice des intérêts nantais

L'origine de la « double-approche » ne fait aucun doute. Des dires de l'ancien directeur du projet de réaménagement, il s'agit d'une mesure **« attendue par les élus, notamment ceux de la Métropole »**¹²¹. A noter que la Présidente de la Métropole est également la maire de Nantes, Mme Johanna Rolland. Or, dans le scénario initial d'un ré-axage à 100% des atterrissages face sud, **le centre-ville de Nantes actuellement épargné grâce aux trajectoires dérogatoires, se serait retrouvé continuellement survolé.** La mairie de Nantes aurait donc eu tout intérêt à prendre parti pour une double-approche permettant d'éviter au moins partiellement le survol et l'augmentation des nuisances au-dessus du centre-ville.

▪ L'allongement de la piste, une mesure annoncée bien avant concertation et associée au souhait des élus

Un large faisceau d'indices porte également à croire que **l'allongement de la piste de 400m aurait été soutenu par certains élus locaux privilégiés par le maître d'ouvrage.**

D'une part, pour rappel, l'allongement est cité le 05 février 2019 par le ministère de la Transition écologique comme une mesure que **« les élus des territoires ont souhaitée, de manière consensuelle » privilégier**¹²².

¹¹⁸ Entretien avec Frédéric Chauchet, élue à Saint-Aignan de Grand Lieu et membre du COCETA, 6 juin 2022

¹¹⁹ Entretien avec Frédéric Chauchet, élu municipal à Saint-Aignan de Grand Lieu et membre du COCETA, 6 juin 2022

¹²⁰ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹²¹ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

¹²² <https://www.ecologie.gouv.fr/communiqu%C3%A9-presse-a%C3%A9roport-nantes-atlantique>

Ensuite, en 2020, la Présidente de Région Pays de la Loire, Christelle Morançais, réagissait aux rumeurs d'abandon de la mesure par ces mots « **Le gouvernement envisagerait de renoncer au projet d'allongement de la piste, [...] inscrit au contrat d'avenir signé avec le Premier ministre Édouard Philippe le 8 février 2019** »¹²³. Des propos qui peuvent être révélateurs d'un accord tacite, alors que **la mesure n'apparaît bien entendu pas expressément dans ledit contrat d'avenir** dont la signature est très antérieure à la concertation¹²⁴.

Enfin, rappelons que **cet allongement figurait déjà dans les promesses formulées publiquement par Edouard Philippe le 17 janvier 2018**. Peu avant, il réunissait à Matignon des élus métropolitains pour discuter des suites du rapport de la mission de médiation de 2017¹²⁵. Le Premier Ministre précisait même quelque chose qui sera moins explicité dans les documents : **l'allongement doit permettre de réduire les nuisances à Nantes**.

*« En parallèle, la procédure pour l'allongement de la piste sera engagée. Elle permettra de réduire les nuisances sonores à Nantes. »*¹²⁶

L'allongement a donc été **acté et même promis avant la concertation**.

Il n'est pas certain que les élus aient plébiscité directement la mesure de l'allongement en tant que telle. Mais il semble évident que ce qu'elle permet, à savoir **la gestion des nuisances sonores à Nantes pour en préserver l'urbanisme, ait été négocié tôt entre l'Etat et certains élus locaux, notamment nantais**. L'allongement est une mesure trompeuse mais extraordinaire qui permet de **répondre à cet objectif avec une crédibilité au moins apparente**. Ainsi il est pertinent qu'elle ait été **proposée et actée précocement entre les services de l'Etat et certains élus**, peu regardant sur le détail technique.

Et cela, au détriment de la qualité du processus de concertation et la collégialité des prises de position intercommunales.

La responsabilité présumée de la présidente de Métropole dans la mise en avant d'exigences pro-développement

L'interférence d'élus métropolitains¹²⁷ et tout particulièrement de la maire de Nantes, Mme Johanna Rolland, dans ce montage technique constituent une hypothèse très cohérente.

▪ Des positions pro-développement économique et pro-densification en phase avec la maîtrise du PEB et la croissance du trafic aérien

Cohérente avec les **prises de position politiques de la maire de Nantes**, pour commencer.

En 2017, Johanna Rolland qui était impliquée depuis 2012 dans le pilotage les grands projets urbains nantais, militait pour le transfert de l'Aéroport à NDDL.

A l'appui de ce choix, elle **défendait la croissance économique et démographique soutenues** de la Métropole¹²⁸ tout en accordant moins de considération à l'environnement :

« Pour la maire de Nantes, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes serait une bonne idée, du fait de :

- *L'opportunité pour le pôle industriel IRT Jules Verne-Airbus de se développer avec, à terme, la création de 5000 nouveaux emplois sur ce site,*
- *La libération du Plan d'Exposition au Bruit d'espaces au cœur de l'agglomération permettant d'y accueillir 16 000 habitants, au service de la lutte contre l'étalement urbain et comme réponse au dynamisme démographique du territoire [...]*

¹²³ Aéroport de Nantes : Christelle Morançais rappelle l'État à ses engagements, 22 mars 2021, Presse Océan

¹²⁴ 20190802-contrat-d-avenir.pdf (paysdelaloire.fr)

¹²⁵ Sur la tenue d'une réunion à Matignon environ une semaine avant l'annonce du 17 janvier 2018.

Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

¹²⁶ Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest mercredi 17 janvier 2018

¹²⁷ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

¹²⁸ <https://www.auran.org/chiffres-cles/une-croissance-demographique-soutenue-en-loire-atlantique-portee-par-le-solde-naturel>

Elle a aussi exprimé ses inquiétudes... **parmi lesquelles n'est jamais mentionné l'environnement ...** »¹²⁹

En juillet 2018, devant le Parlement des territoires, elle s'était d'abord déclarée **défavorable à la mise en place d'un couvre-feu**. A l'appui, elle soutenait que celui-ci ne devait pas **obérer le développement économique de la métropole et la croissance du trafic** :

*« Il ne faut pas opposer la protection des populations au développement économique. Je suis défavorable à l'interdiction des vols de nuit. Ce serait un mauvais signe. » Une mesure qu'elle estimait alors « incompatible avec le trafic actuel de Nantes-Atlantique et l'essor de la métropole. Surtout dans un contexte de concurrence entre les aéroports et les grandes villes. »*¹³⁰

- Une volonté explicite de libération du projet de l'île de Nantes des servitudes du PEB

Mais ce sont surtout les propos de Michel Badré, médiateur sur la mission de médiation de 2017, qui laissent peu de place au doute quant au **rôle central** qu'elle a pu jouer dans les arrangements techniques et procéduraux destinés à **neutraliser les conséquences du PEB sur l'urbanisme nantais** :

« Compte tenu du dynamisme de la ville et de son taux de croissance plus élevé que celui de la plupart des autres grandes villes, il (Jean-Marc Ayrault, ancien maire de Nantes) envisageait de grosses opérations immobilières de densification dans la partie Sud de la ville, et notamment un grand projet de réaménagement au lieu-dit « l'île de Nantes », au milieu de la Loire. Et l'actuelle maire de la ville Johanna Rolland, nous a tenu un discours similaire. Le projet de réaménagement de cette zone apparaissait contradictoire avec le

*développement du trafic de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, pour une raison d'exposition au bruit consécutive au trafic aérien et à son augmentation. Le plan d'exposition au bruit leur paraissait devoir immanquablement empiéter sur la zone à densifier, au point de rendre cette opération d'urbanisme impossible. »*¹³¹

- La mise en cause « d'élus de la nation » ayant « mis en visibilité leurs exigences »

L'éventualité que l'édile de Nantes ait bénéficié d'une écoute privilégiée de la part des services de l'Etat ferait ainsi directement écho aux propos de Mme Haudebourg qui fait état d'« **un certain nombre de parties prenantes** » et d'« **élus de la nation** » ayant interféré dans la procédure de participation, en poursuivant « **leurs actions, [...] la mise en visibilité de leurs exigences** »¹³².

La préservation du projet de l'île de Nantes, un enjeu prédominant et sans concession

En 2013, la DGAC donnait déjà l'alerte sur un risque d'élargissement des courbes de bruit à l'île de Nantes en cas de maintien de l'activité à Nantes-Atlantique :

*« L'augmentation du nombre de vols annuels et du nombre de survols de l'agglomération nantaise combinés à une croissance de l'import moyen conduit à **un allongement des courbes de bruit** dans les secteurs survolés par les avions à l'atterrissage, c'est-à-dire **ceux dans le prolongement de l'axe de la piste en particulier du côté de l'île de Nantes et sur la commune de Saint-Aignan Grand Lieu** »*¹³³

¹²⁹ « NDDL : Nicolas Hulot en visite officielle à Nantes pour entendre les arguments de la maire », 16 décembre 2017 et mis à jour le 12 juin 2020, France 3 Pays de la Loire

¹³⁰ Aéroport de Nantes. La maire est contre interdire les vols de nuit. Lundi 02 juillet 2018, Ouest France

¹³¹ Quelles raisons ont conduit à ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Un entretien avec Michel Badré – La pensée écologique (lapenseeeecologique.com)

¹³² Entretien avec Mme Sylvie Haudebourg, garante de la concertation préalable de 2019 sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique, 05 mai 2021

¹³³ Annexe 4, Les nuisances sonores à Nantes Atlantique 28 octobre 2013 – TRANSPORTS, Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie.

- **Un projet de densification et de création d'une nouvelle centralité métropolitaine**

L'aménagement de l'île de Nantes doit à tout prix être préservé des servitudes de l'Aéroport. Ce projet qui ambitionne de créer une nouvelle **centralité métropolitaine**¹³⁴ prévoit notamment la construction d'un nouveau **Centre Hospitalier Universitaire et de logements collectifs** destinés à accueillir près de **16 000 nouveaux habitants**. Ce projet s'inscrit comme une nécessité face à l'urgence de **déménager un CHU**¹³⁵ **hors normes** (notamment en ce qui concerne l'amiante¹³⁶), aux services diffus, en manque d'ergonomie, et face à l'impératif d'offrir des logements neufs pour **absorber la croissance démographique soutenue de la métropole**. Pour illustration, entre 2013 et 2018, le solde annuel de la Loire-Atlantique était de +16 700 habitants, tandis que celui de Nantes métropole était de +9 415 habitants. Porté par son solde naturel et migratoire le département accueillerait jusqu'à 160 000 habitants supplémentaires entre 2020 et 2030.¹³⁷

- **Un projet aux franges de la zone C inconstructible du PEB**

Pour comprendre comment ce projet situé sur la trajectoire d'atterrissage est menacé par le bruit des avions, il faut, comme vu précédemment, se pencher sur le fonctionnement du **Plan d'exposition au bruit lié à l'aérodrome**. Les cartes de bruit du PEB prennent la forme d'un zonage qui identifie les zones de bruit « **très fort** » (A), « **fort** » (B), « **modéré** » (C) et « **faible** » (D). Ce PEB est ensuite annexé sur le Plan local d'urbanisme métropolitain (PLUM) et **chacune de ces zones va faire naître des servitudes** :

A Nantes, la zone C de bruit modéré interdit ainsi à **partir d'un niveau de bruit de 57Ldn la construction d'immeubles collectifs à usage**

d'habitation, d'habitats groupés, ou même parfois de logements individuels.¹³⁸

Or, combiné aux prévisions très incertaines sur l'augmentation du trafic, c'est ce zonage qui menace dangereusement **d'intégrer l'ouest de l'île de Nantes**, compromettant non seulement **la viabilité du projet d'urbanisme**, mais aussi **la qualité de vie des futurs habitants**.

Comme il a été vu précédemment, l'instrumentalisation des cartes de bruit théorique permettrait de **préserver ce projet urbain sans pour autant renoncer à la croissance de l'activité aéroportuaire**.

Mais il ne s'agit que d'une croyance que l'île sera épargnée par les nuisances, donc nécessairement une solution de court terme. Rappelons-le : l'île de Nantes est déjà bruyante, les mesures mises en place par le maître d'ouvrage n'auront pas d'impact significatif sur la gêne sonore ressentie, et la croissance du volume de trafic induira nécessairement **une augmentation du volume sonore**. Surtout si le scénario qui projette une majorité d'atterrissages provenant du Nord s'avère finalement vrai.



Pointe ouest, Nantes (Loire-Atlantique) 07/2016 © Valéry Joncheray/Samoa

Figure 11 Photo de la pointe Ouest de l'île de Nantes avec la zone à bâtir, site de la SAMOA

¹³⁴ Une ambition : construire la ville sur mesure - Île de Nantes – Fabriquer la ville autrement (iledenantes.com)

¹³⁵ CHU de Nantes - Nouvel hôpital sur l'Île de Nantes (chu-nantes.fr)

¹³⁶ Nantes. Un groupe « risque amiante » au sein du CHU (ouest-france.fr)

¹³⁷ Entre 2013 et 2018, la Loire-Atlantique a une croissance trois fois supérieure à celle de la France. Une croissance démographique

soutenue en Loire-Atlantique, portée par le solde naturel et migratoire | AURAN

¹³⁸ Article L112-10 du code de l'urbanisme.

Microsoft Word - rÃˆgles urbanisme PEB_LVVF1 (ecologie.gouv.fr) / Annexe 2, PRESCRIPTIONS D'URBANISME APPLICABLES DANS LES ZONES DE BRUIT DES AERODROME, DGAC, 2004

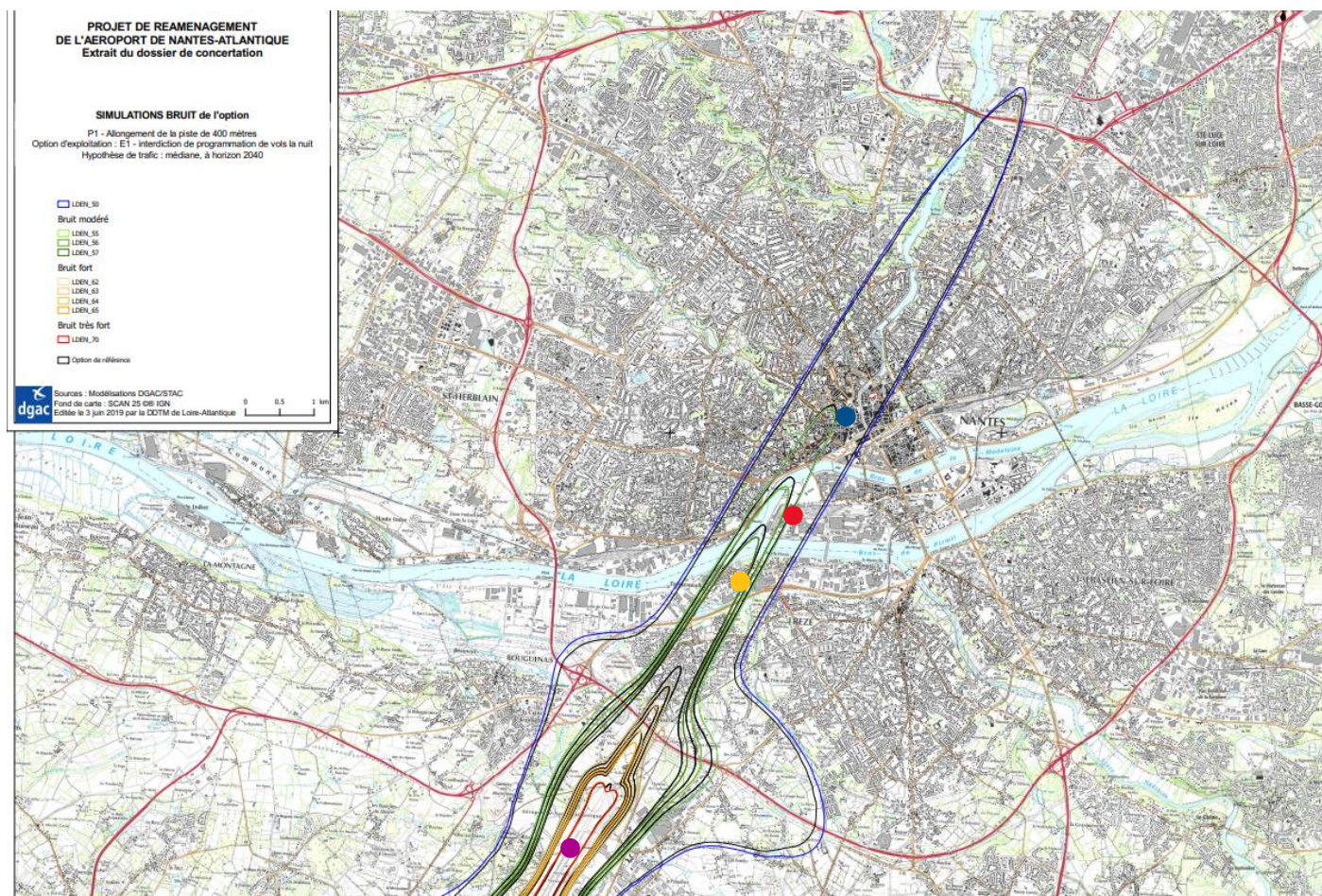
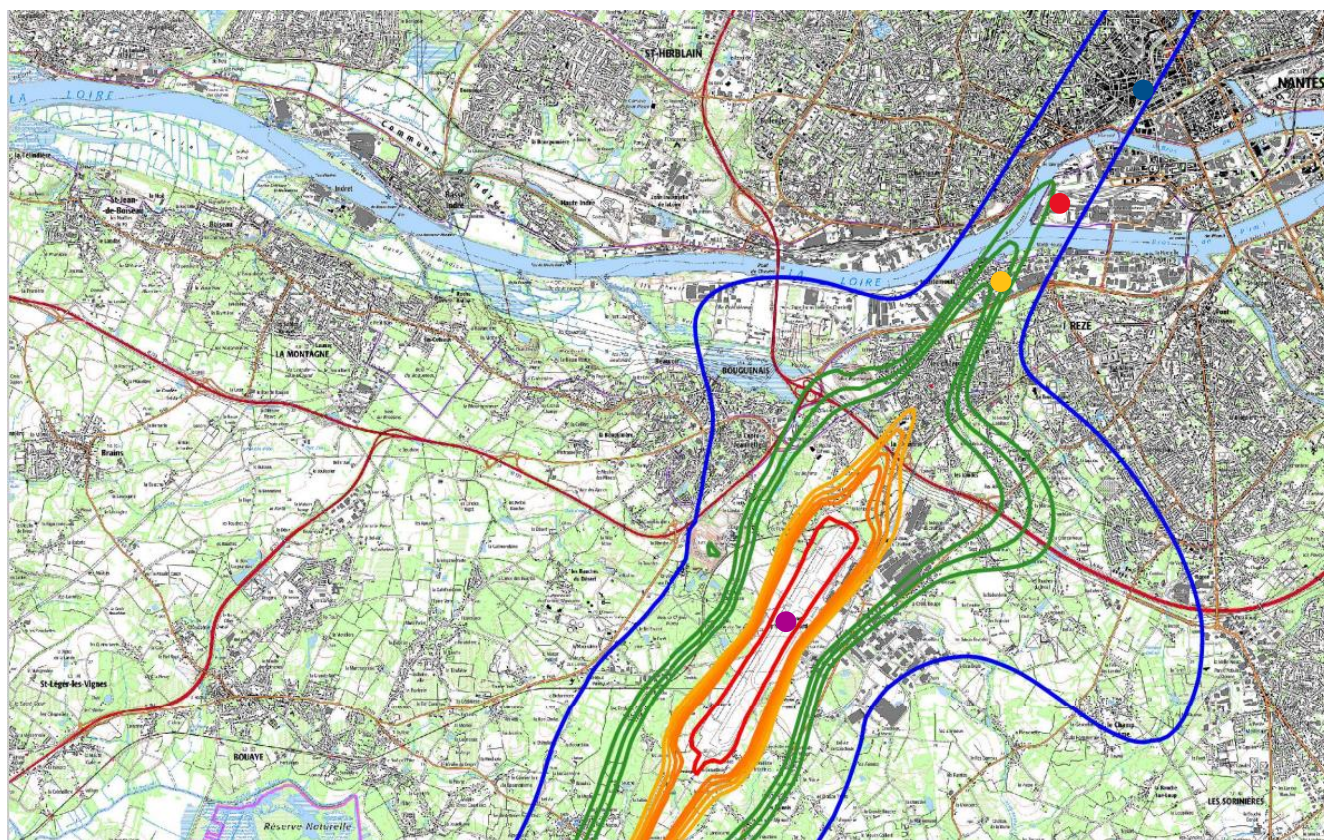
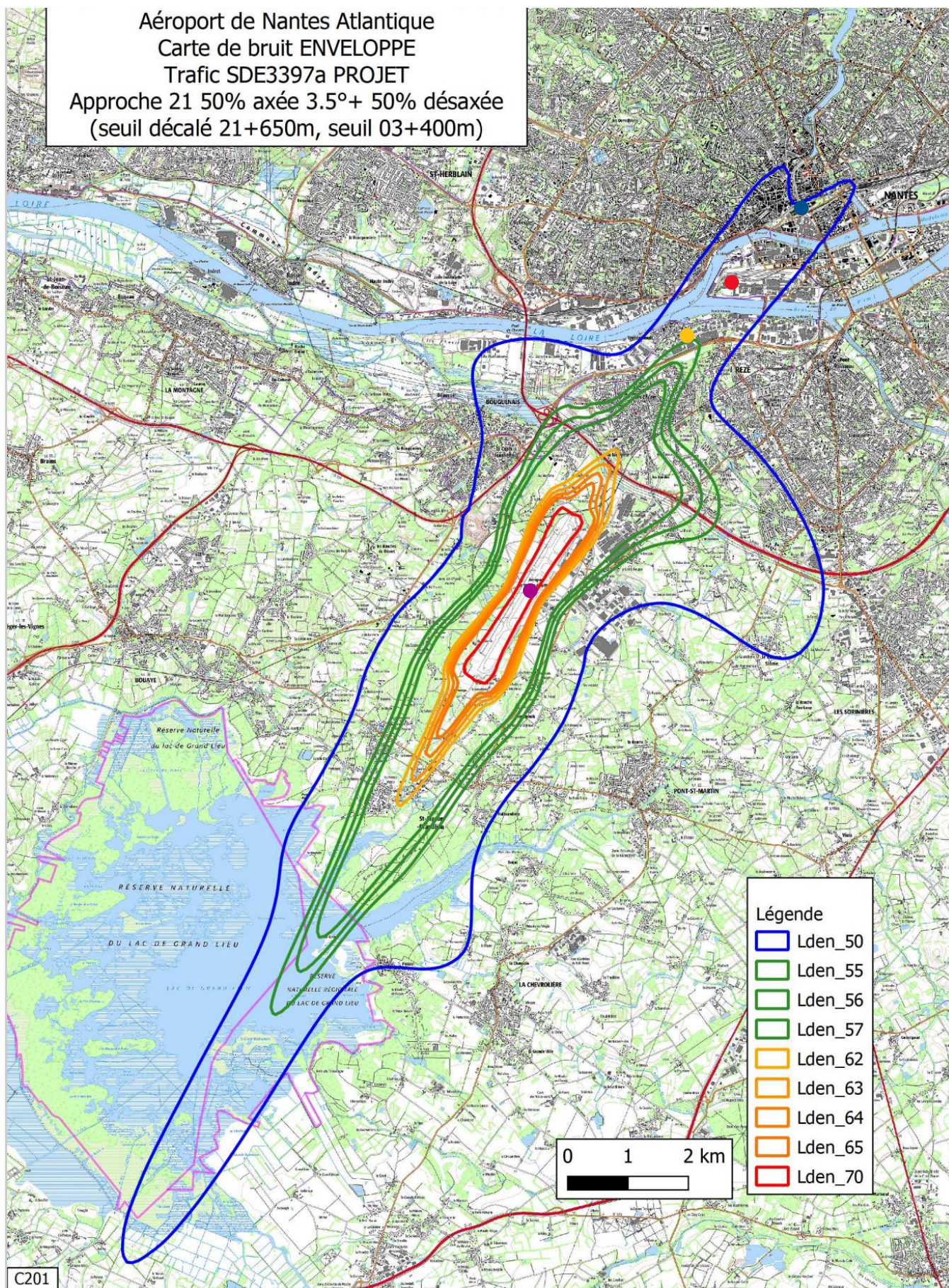


Figure 12 La simulation de PEB incluant l'allongement de piste de 400m, le couvre-feu de 0h à 6h et la remise dans l'axe (sans la double-approche), DGAC, Dossier de concertation préalable, 2019



1.



2.

Figure 12 1. Simulation du PEB « situation future sans projet » **2.** Simulation du PEB « situation future avec projet » incluant l'allongement, le couvre-feu et la double-approche, *Site de la concertation sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique*, « Documentation », DGAC, 2022

Des mesures indissociables

L'évolution des cartes de bruit (voir Fig 11 et Fig 12) est sans appel : **l'allongement de 400m, le couvre-feu, et la double-approche sont indissociables** pour libérer l'île de Nantes des servitudes d'urbanisme qui la menacent.

Ces mesures libèrent même un autre projet urbain de la métropole potentiellement menacé : **le projet de la ZAC Pirmil les Isles** situé au nord de la commune de Rezé¹³⁹. Il est représenté par **un point jaune** sur les cartes (Fig 11 et 12).

La traduction de ces mesures dans les cartes de bruit apporte donc **en apparence une réponse crédible** au problème qui était évoqué par Michel Badré :

« Le plan d'exposition au bruit paraissait devoir immanquablement empiéter sur la zone à densifier, au point de rendre cette opération d'urbanisme impossible. »¹⁴⁰

Le revirement de position des élus métropolitains

- **Le regret d'un manque d'équilibre entre la défense des enjeux de développement et la défense des enjeux sanitaires**

En avril 2021, Fabrice Roussel, 1^{er} Vice-président de Nantes métropole regrettait que **les élus métropolitains aient manqué d'équilibre dans la défense des enjeux du projet, en priorisant excessivement les questions de développement :**

« Nous avons peut-être trop favorisé le développement [...] c'était le cœur du problème, du dossier et les nuisances n'ont été défendues je pense que par les élus du sud Loire [...] Ça a été

défendu mais comme à un moment donné on a dit c'est pour l'attractivité de Nantes, c'est pour accueillir un A380, c'est pour aller à New York. Ça n'a jamais été au cœur des choses que l'on a porté, pas suffisamment en tout cas et ça je pense que c'est un loupé dans ce dossier-là. »¹⁴¹

Deux ans plus tard, dans un courrier du 7 juin 2022¹⁴² adressé par les 24 maires de la Métropole à Mme Elisabeth Borne, **l'intercommunalité semble vouloir rééquilibrer sa position.**

Le courrier réitère l'attachement métropolitain à faire de l'Aéroport « la porte d'entrée du Grand-Ouest, facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi [...] connecté à l'Europe et à l'international ».

Toutefois, les 24 maires rappellent l'Etat au respect de ses engagements, **à la prise en compte des enjeux de protection des populations et de l'environnement**, et vont tenir un discours quelque peu surprenant.

- **La remise en cause de la pertinence d'un allongement de piste**

D'une part, alors que certains auraient défendu sans concession la préservation de la constructibilité de l'île de Nantes, ils s'alignent dans ce courrier sur le discours mensonger du maître d'ouvrage. Ils arguent en effet que l'allongement de piste de 400m et la double-approche seraient des mesures motivées avant tout **par la protection des populations vis-à-vis des nuisances sonores.**

D'autre part, **ils remettent en cause la pertinence d'un allongement de piste de 400m pour atteindre cet objectif.**

En cause ? **l'absence de démonstration et de raisonnement de la part de la DGAC permettant d'éclairer les gains acoustiques de cette option et de débattre de son bien-fondé.**¹⁴³

¹³⁹ ZAC Pirmil-les Isles - Ville de Rezé (reze.fr)

¹⁴⁰ Quelles raisons ont conduit à ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Un entretien avec Michel Badré – La pensée écologique (lapenseeeecologique.com)

¹⁴¹ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

¹⁴² Annexe 1, Courrier des 24 maires de la métropole adressé le 7 juin 2022 à Mme Elisabeth Borne

¹⁴³ « Nous ne saurions nous satisfaire [...] d'une absence de démonstration et du raisonnement conduit par la DGAC, afin que nous puissions, ainsi éclairés, débattre du bien-fondé et de la pertinence de cet allongement. Force est de constater que nous ne disposons d'aucune analyse argumentée des gains et des impacts de l'option d'allongement retenue au regard d'une option alternative portant sur un prolongement limité à l'emprise actuelle de la plateforme aéroportuaire. »

S'agit-il d'une **prise de conscience tardive** des risques de nuisances pour les populations actuelles et à venir ? S'agit-il d'une tentative de rattrapage, d'une **concession politique destinée à rééquilibrer le positionnement métropolitain** en faveur des intérêts des du Sud-Loire ?

Ce retournement d'opinion n'est pas sans évoquer les faits du 11 février 2021. Le Président de la République, Emmanuel Macron, est en visite à Nantes. Coup de théâtre, il émet alors **l'hypothèse de renoncer à l'allongement de la piste. En cause ? Un bénéfice en termes de réduction de bruit jugé trop marginal.**¹⁴⁴

Si ce mot de travers n'a pas donné de suites concrètes, il révèle néanmoins un certain flottement de l'Etat vis-à-vis de cette mesure et **la possibilité d'y renoncer**. Confirmant l'absence d'intérêt acoustique de l'allongement, Fabrice Roussel pense également qu'il s'agit d'une mesure coûteuse, destinée à **rassurer les Nantais et qui ne se fera peut-être pas :**

*« Mes petites oreilles me font dire que le sujet de l'allongement est pesé donc **il n'est pas encore définitivement tranché**. C'est-à-dire **qu'il a été posé globalement pour un peu rassurer les Nantais** en disant en allongeant on va survoler plus haut. Le problème de l'allongement c'est que ça a un cout supplémentaire, **ça vient taper dans des zones naturelles**. Et je vous le dis le permis de construire sera attaqué mais forcément certains pensent que ça fragilise le projet. D'autres pensent qu'on peut peut-être avoir des façons de survoler Nantes qui peuvent répondre aux objectifs qu'on s'est fixés avec l'allongement de la piste sans allongement de la piste. Je ne suis pas suffisamment technicien pour maîtriser ça mais vous voyez **je pense que dans l'annonce ça a été fait pour rassurer Nantes. Bon maintenant est-ce qu'à la fin il y aura un allongement de la piste ? Je n'en sais rien.** »¹⁴⁵*

Ce discours pose néanmoins la question : l'Etat serait-il désormais seul à soutenir la réalisation d'un allongement ?

▪ Quelles conséquences à ce revirement ?

Que se passerait-il si l'absence de plus-value de l'allongement était publiquement reconnue, et que le **maître d'ouvrage y renonçait** ? Par quel argumentaire technique l'atrophie des courbes de bruit du PEB serait-elle justifiée alors que l'activité aéroportuaire est encore amenée à croître ? La double-approche, le rehaussement de la pente d'atterrissage, le couvre-feu ou la rectification de certaines variables aéronautiques (comme par exemple, la composition des flottes aériennes) ne suffiraient certainement pas à réécrire l'argumentaire... **Le projet urbain de l'île de Nantes pourrait-il être abandonné ?** Un nouveau débat sur **le déménagement de l'infrastructure** pourrait-il être engagé ? Le maître d'ouvrage et les élus locaux pourraient-ils agir sur la variable du trafic **en renonçant à sa croissance ?**

La DGAC, une autorité partielle et incompétente en matière de cartographie du bruit ?

Alors que le discours technique aurait été faussé et que les courbes de bruit auraient été manipulées par la DGAC de façon à privilégier certains intérêts politiques, la situation soulève une question d'importance : **l'impartialité et l'indépendance de l'autorité en charge de réaliser les mesures de bruit stratégiques.**

▪ La compétence de la DGAC en matière de cartographie du bruit remise en cause par le Conseil d'Etat

Un arrêt du Conseil d'Etat en date du 5 avril 2022 remet expressément en cause l'impartialité et la compétence de la DGAC dans la réalisation des cartes de bruit et des études d'approche équilibrées :

*« Sur les conclusions relatives à la réalisation et la publication d'une étude d'approche équilibrée et au réexamen de la pertinence des cartes stratégiques de bruit pour certains aéroports [...] **L'article 3 du règlement (UE) n°598/2014 dispose que [...] 2. Les autorités compétentes sont indépendantes***

Annexe 1, Courrier des 24 maires de la métropole adressé le 7 juin 2022 à Mme Elisabeth Borne

¹⁴⁴ Presse Océan, « Aéroport de Nantes-Atlantique : l'extension de la piste en suspens », 13 mars 2021, Yann Guichard

¹⁴⁵ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle (...) " Selon l'article 5 du même règlement " 1. Les États membres veillent à ce que les nuisances sonores dans chaque aéroport visé à l'article 2, point 2), soit évaluée conformément à la directive 2002/49/CE. / 2. [...] Si les dispositions du règlement (UE) n° 598/2014 [...] n'interdisent pas, par principe, que ses fonctions soient assumées par une direction relevant d'un ministère, elles imposent en revanche que des garanties soient apportées quant à l'indépendance de cette autorité, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représenterait les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. [...] Or, de telles garanties ne ressortent, s'agissant de la direction du transport aérien (sous-direction du développement durable) de la direction générale de l'aviation civile, ni des pièces du dossier ni du décret du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. »¹⁴⁶

■ La DGAC, une autorité non-indépendante : quelles conséquences ?

La DGAC ne serait donc pas une autorité indépendante, mais elle reste pourtant juge et partie sur le dossier. Cette exigence d'impartialité n'a pourtant rien d'accessoire puisqu'elle doit garantir une prise en compte équitable et équilibrée des intérêts en présence. Elle doit également **assurer la probité et la fiabilité des documents d'urbanisme** dont l'impact sur l'aménagement du territoire, à court, moyen et long terme est conséquent.

Pour le moment, les conséquences de cet arrêt ne sont pas visibles, **mais se pourrait-il que la compétence de la DGAC en matière de cartographie du bruit dans l'environnement lui soit retirée ?** Que l'intégralité des projets de PEB soient révisés ?

Qu'advient-il si les courbes de bruit n'étaient alors plus aussi optimistes sur la compatibilité du maintien de l'activité aéroportuaire avec les projets urbains de la métropole et la protection des populations ?

Il semble qu'inévitablement, une question éludée jusqu'alors refasse surface : celle du renoncement. **Du renoncement à poursuivre une activité aéroportuaire intense et surtout croissante en cœur urbain.**

Le couvre-feu de 0h à 6h, une mesure fragile et remise en cause

Une option unique mais pas si consensuelle

La DGAC s'était au départ montrée réticente à la mise en place d'un couvre-feu.¹⁴⁷ Elle a finalement accepté de soumettre une seule option à la concertation : **une interdiction des décollages et des atterrissages entre 0h-6h.** La DGAC invoque un « *fort consensus politique* » des 24 maires de Nantes-Métropole à travers l'avis de

concertation préalable du 28 janvier 2019, et une « *attente [...] quasi-unanime des participants à la concertation* » sur cette option.¹⁴⁸ Mais les avis restent nuancés et évolutifs.¹⁴⁹ Le 12 février 2018, devant le Parlement des territoires, **la maire de Nantes souhaitait réduire le plus possible l'impact du couvre-feu sur le dynamisme de l'Aéroport et se montrait même défavorable au couvre-feu.**¹⁵⁰ Certains élus du Sud-Loire réclament à l'opposé une interdiction dès 23h. En 2019, le CESER se positionne pour

¹⁴⁶ Conseil d'État, 2ème - 7ème chambres réunies, 05/04/2022, 454440 - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

¹⁴⁷ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹⁴⁸ *Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage*, 28 octobre 2019, DGAC p.117

¹⁴⁹ *Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage*, 28 octobre 2019, DGAC, p.117

¹⁵⁰ *Aéroport de Nantes. La maire est contre interdire les vols de nuit. Lundi 02 juillet 2018, Ouest France, Christophe Jaunet*

un couvre-feu de 23h à 6h¹⁵¹, et l'ACNUSA elle, plaide pour la mise en place d'une restriction des avions plus bruyants dès 22h aux fins de protection des riverains¹⁵².

▪ Une portée appelée à évoluer au sujet des avions plus bruyants

Un autre volet concentre de nombreuses demandes : il s'agit de **la réglementation spéciale pour les avions les plus bruyants**. Une ré-interrogation à laquelle se rallie la présidente de Métropole, en 2020, alors qu'elle avait accepté le couvre-feu de 0h à 6h en 2019.

Les avions les plus bruyants sont de plusieurs catégories. Ceux de marge acoustique inférieure à 13PNdB ont fait l'objet d'un projet d'interdiction très anticipé.¹⁵³ Mais l'arrêté du 3 septembre 2018 en **limitait finalement la portée** : tous les avions de chapitre 3 ayant une marge sonore cumulée inférieure à 8EPNdB (plus bruyant que les aéronefs de 13PNdB) ne pouvaient plus atterrir ou décoller entre 22h et 23h. À la suite des demandes locales, le maître d'ouvrage adosse finalement au couvre-feu un nouveau **projet d'interdiction des avions dont la marge acoustique serait inférieure à 13PNdB entre 22h et 6h du matin**.¹⁵⁴ Il dit avoir d'ores et déjà lancé une étude d'approche équilibrée pour se faire : ce qui soulève l'hypothèse que **l'unicité de l'option sur le couvre-feu aurait pu lui permettre d'anticiper très tôt le lancement de cette procédure** contraignante. Cette interdiction particulière sur les avions les plus bruyants est finalement **intégrée à l'arrêté du 28 septembre 2021** qui met en place le couvre-feu de 0h à 6h sur Nantes-Atlantique.

Néanmoins, la mesure semble **insatisfaisante**, puisque la métropole demande en 2022 **sa réétude** :

¹⁵¹ Bilan de la concertation préalable par les garantes de la CNDP, p.35

¹⁵² Quest France, « Aéroport de Nantes : s'attaquer aux avions bruyants », Christophe Jaunnet, 8 août 2019

¹⁵³ L'aéroport de Nantes-Atlantique s'est engagé depuis 2016, sur recommandation de l'ACNUSA, dans la révision de l'arrêté de restriction du 24 avril 2006. Ainsi, très rapidement, c'est à dire en parallèle de la première réunion de la CCE du 27 avril 2018, une enquête publique est lancée par le ministère des Transports. L'objectif ? Empêcher les avions du chapitre 3 dont la marge sonore cumulée est inférieure à 13 EPNdB, c'est à dire parmi les plus bruyants, d'atterrir ou de décoller entre 23h et 5h.

¹⁵⁴ Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage, p.132

¹⁵⁵ Annexe 1, Courrier des 24 maires de la Métropole Nantaise,

*« A l'avenir, dans l'objectif de prendre en compte la réalité des nuisances sonores subies, **il est nécessaire que l'Etat et le concessionnaire conduisent une réflexion complémentaire sur les plages horaires comprises entre 22h-minuit et 6-7h du matin dans un dialogue renforcé avec les collectivités et les acteurs économiques** »*¹⁵⁵

Une mesure surdéterminée par les exigences économiques des compagnies aériennes

Le couvre-feu est une option forte et attendue pour protéger les populations de la pollution sonore. Mais sa rigidité horaire vient du fait que cette protection exige d'être **conciliée avec les intérêts économiques et les contraintes techniques et programmatiques des compagnies aériennes**.

Des exemples de couvre-feu plus larges existent¹⁵⁶. Mais **les compagnies aériennes ont exigé que le couvre-feu n'aille pas au-delà de 0h-6h** afin de laisser le temps aux avions basés à Nantes de réaliser diverses liaisons, de revenir, et de **conserver un niveau d'activité permettant de pratiquer des tarifs « accessibles »**.¹⁵⁷

Fabrice Roussel confirme qu'un compromis a été trouvé en 2019 entre AGO et les élus métropolitains :

*« On a organisé une visioconférence parce **qu'ils étaient particulièrement inquiets**. Vous voyez moi j'étais... la direction de l'aéroport m'a alerté sur le fait qu'il y a des élus du sud-ouest [...] qui poussaient jusqu'à 7h le couvre-feu. Là forcément j'ai été alerté sur le fait **qu'il ne fallait pas que ce soit ça** [...] Quand vous avez des avions qui font*

adressé le 7 juin 2022 à Mme Elisabeth Borne

¹⁵⁶ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

¹⁵⁷ « EasyJet et Air France – KLM sont ouverts à un couvre-feu de 0h à 6h, en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu. EasyJet alerte sur les impacts potentiels de restrictions plus importantes en fin de soirée, susceptibles de « remettre en cause les compagnies basées, dont le modèle repose sur l'utilisation de l'avion 11h à 12h131 par jour pour proposer des tarifs accessibles » risquant de condamner les dernières rotations journalières. »

Bilan de la concertation préalable par les garantes de la CNDP, p.40 et Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

Nantes-Marseille, Marseille-Lille, Lille-Lyon et puis Lyon-Nantes dans la journée il faut qu'ils aient les plages horaires pour revenir donc en général tout ça se fait entre 6 heures du matin et minuit. Donc l'enjeu justement, il est de **ne pas descendre trop bas pour que les compagnies basées puissent à la fois maintenir cette plage horaire qui est primordiale pour eux en termes de trafic** et les autoriser à revenir exceptionnellement quand il y a un retard. »¹⁵⁸

Les fragilités juridiques du couvre-feu

Le 6 septembre 2021, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) rend un avis défavorable sur le projet d'arrêté qui vise à mettre en application le couvre-feu au 8 avril 2022.

Le régime de dérogations prévu à son Article IV est jugé trop permissif, **la portée de l'interdiction excessivement affaiblie réduit nettement le risque juridique** pour les compagnies aériennes.

Certains décollages et atterrissages peuvent en effet survenir **après minuit ou avant 6h en justifiant simplement « de raisons indépendantes de la volonté du transporteur »**.

Des dispositions qui ne garantissent pas aux collectivités et aux populations impactées une réelle maîtrise du nombre de mouvements nocturnes selon l'ACNUSA.

En outre, leur rédaction ne sécurise pas la société aéroportuaire et les compagnies aériennes puisque l'infraction fait l'objet d'une **pré-instruction** de la part de l'Autorité de surveillance de la sécurité, **dans un délai de 2**

ans, avant d'être traitée par l'ACNUSA si poursuites il y a¹⁵⁹. Malgré une demande en ce sens, **l'arrêté du 28 septembre 2021 semble être néanmoins entré en vigueur sans modification adéquate**¹⁶⁰.

Joël Sauvaget, ancien président du COCETA, évoquait d'ailleurs une crainte par rapport au fait que cette restriction ne s'accompagne pas d'un plafonnement des mouvements d'avion. Les compagnies n'étant pas contraintes à réduire le nombre de vols il émettait l'hypothèse qu'elles pourraient **reporter les nuisances sur d'autres créneaux**, en y densifiant les atterrissages et décollages.¹⁶¹

Des infractions présumées nombreuses

Malgré un risque d'amende qui s'élève à 40 000€ par infraction, **les entorses au couvre-feu seraient déjà nombreuses**. Un mois après l'entrée en vigueur du couvre-feu, le COCETA (qui a mis en place un observatoire) a relevé 36 atterrissages et décollages survenus entre minuit et 6h pour la seule compagnie Volotea¹⁶². Début septembre 2022 le nombre d'infractions se hissait à plus de 200.¹⁶³



Figure 13 Un avion survolant le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu lors d'un atterrissage face nord, Anne-Carole Poirier

¹⁵⁸ Depuis 1994 l'Aéroport d'Orly est soumis à un couvre-feu de 23h à 6h.

¹⁵⁹ Avis du collège de l'ACNUSA, séance du 6 septembre 2021, N°2021/20

¹⁶⁰ 160 Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

IV. - a) Aucun aéronef ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement entre 0 heure et 6 heures en vue d'un décollage. b) Les dispositions du a ne font pas obstacle à l'atterrissage et au décollage des aéronefs effectuant :
- des vols programmés entre 21 heures et 23h30 et qui ont été

retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;

- des vols programmés entre 6 h 30 et 9 heures et qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

¹⁶¹ Entretien avec Joël Sauvaget, ancien président du COCETA (2018-2021), 04 mars 2021

¹⁶² Aéroport de Nantes Atlantique : le couvre-feu a déjà pris du plomb dans l'aile (francetvinfo.fr)

¹⁶³ Couvre-feu à l'aéroport Nantes-Atlantique : 146 dossiers de poursuites et trois maires remontés, 10 septembre 2022, Presse Océan, Hugo Bossard

La croissance du trafic, un scénario imposé par le maître d'ouvrage

Une croissance dénuée d'alternative

Dans son dossier de concertation préalable, la DGAC ne prévoit pour étayer les débats **qu'un seul scénario : la croissance du trafic**. Le tableau ci-dessous correspond aux prévisions du scénario médian¹⁶⁴.

	2025	2030	2040
Nombre de passagers	8,3 millions	9,2 millions	11,4 millions
Nombre de mouvements d'avions commerciaux	71 000	76 000	89 000

Des prévisions de croissance incertaines et sous-évaluées

Ces prévisions s'inscrivent dans la continuité d'une croissance déjà fulgurante de l'activité de l'Aéroport. Modestement doté d'une seule piste de 2900x45m, l'Aéroport de Nantes-Atlantique est **le 9^{ème} aéroport français le plus fréquenté** (7 227 411 passagers en 2019),

et également celui qui connaît **la plus forte croissance du nombre de passagers** entre 2018 et 2019 (+16,6%)¹⁶⁵ pour une moyenne nationale autour de 4,8% au premier trimestre 2019¹⁶⁶.

Cette hausse du volume de trafic est essentiellement due à l'attractivité de la Région Pays de la Loire et au développement du modèle low-cost, dont le taux d'emport des avions est proche de 90%¹⁶⁷. La société Aéroport du Grand Ouest (AGO), gestionnaire depuis 2010, est **détenue à 85% par Vinci Airport, qui a fortement œuvré à ces résultats** : « 2 fois plus de destinations, 2 fois plus de touristes, 2 fois plus de compagnies aériennes, et l'Aéroport est passé de 1 à 4 compagnies basées »¹⁶⁸. **L'évolution est même telle, qu'elle dépasse l'essentiel des prévisions réalisées par la DGAC ces quinze dernières années.**

**Dans le tableau ci-dessous, se référer aux chiffres de 2020 n'était pas judicieux en raison de l'impact irrésistible de la crise sanitaire sur le trafic aérien.*

Prévisions	Nombre de passagers en 2020	Nombre de passagers en 2040	Nombre de passagers en 2060
Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 2008 - DGAC	3,5 à 4,4 millions	/	/
Rapport d'évaluation du réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien d'activité, novembre 2013 - DGAC	5 millions	9 millions	/

¹⁶⁴ Dossier de concertation préalable, mai 2019, « Modalités de réalisation du projet de réaménagement », DGAC, p.22

¹⁶⁵ Liste des aéroports les plus fréquentés en France — Wikipédia (wikipedia.org)

¹⁶⁶ [Carte] La fréquentation des aéroports français décolle pour le début d'année 2019 | Hospitality ON (hospitality-on.com)

¹⁶⁷ Le taux d'emport à 90% signifie que l'avion est rempli à 90% de sa capacité.

Propos de Thomas PLANTIER, expert des études de trafic à la DGAC, Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques sur la concertation préalable, 13 juin 2019, p.9

Retour sur la concertation de 2019 | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

¹⁶⁸ VINCI Airports | Aéroport Nantes Atlantique (vinci-airports.com)

Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, mars 2016 - CGEDD	/	8,3 millions	/	
Rapport de la mission de médiation, décembre 2017 - DGAC	/	9 millions	/	
Dossier de concertation préalable, mai 2019 - DGAC	/	11,4 millions	/	
Site du réaménagement de Nantes-Atlantique, 2022 - DGAC	/	10,7 millions	15 millions	
	2015	2017	2019*	2021
Nombre de passagers réels	4 394 996	5 489 087	7 227 411	3 294 142

Le souci d'obtenir un résultat le plus fiable possible pousse la maîtrise d'ouvrage à tenir compte de l'accélération de la demande et à **rehausser dès 2019 les ambitions du projet de Notre-Dame des Landes**.¹⁶⁹ De 9 millions de passagers en 2040 à NDDL, Nantes-Atlantique passe à **11,4 millions pour le scénario médian voire 14 millions de passagers en 2040 pour le scénario le plus haut**. Deux remarques peuvent être faites à propos de cette actualisation :

Premièrement cette estimation ne révèle pas si **elle tient compte du report d'une partie du trafic de l'Aéroport du Grand-Ouest de NDDL sur l'Aéroport de Rennes**¹⁷⁰. Ensuite, le volume de trafic impacte le bruit, la pollution, les contraintes d'urbanisme. C'est donc **une donnée déterminante pour évaluer la dimension d'un projet, son coût, ses externalités, et juger de sa crédibilité**. Le manque de fidélité du projet aux informations qui ont orienté la décision du gouvernement en 2018 pourrait donc

remettre en cause sa crédibilité même.¹⁷¹ L'inquiétude que **l'évaluation soit vidée de son sens** a d'ailleurs été communiquée à la DGAC par Michel Badré, l'un des médiateurs.¹⁷²

En tout cas, ce qui ressort de ce tableau, c'est **la variabilité des prévisions** d'une année ou d'un rapport à l'autre et **le décalage avec la fréquentation réelle**. Le pic de fréquentation de l'année 2019 dépasse en effet largement les attentes¹⁷³ ce qui laisse craindre aux concertés une sous-estimation de l'évolution du trafic avec tantôt le dimensionnement inadapté des infrastructures, tantôt le manque de freins à cette évolution. **Pour autant, une inversion de la tendance serait envisagée**. Alors que le dossier de concertation annonçait 11,4 millions de passagers et 89 000 mouvements d'avions en 2040¹⁷⁴, en

¹⁶⁹ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹⁷⁰ *Pacte d'accessibilité et de mobilité, Préfecture et services de l'Etat en Région Bretagne*

¹⁷¹ Un point restant à nuancer puisque le réaménagement est avant tout l'issue de secours de Notre-Dame des Landes, une solution visant à mettre fin à des troubles à l'ordre publics irrépressibles. Sa crédibilité est bien plus politique que technique.

¹⁷² « Nous avons pourtant reçu vers le 15 novembre un mail du directeur de la DGAC disant que nos prévisions de trafic étaient

nettement trop basses. Quinze jours avant la fin de nos travaux, ce mail ne pouvait que vider de son sens tout le reste de nos évaluations sur le bruit et la piste. » *Quelles raisons ont conduit à ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Un entretien avec Michel Badré – La pensée écologique (lapenseeecologique.com)*

¹⁷³ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

¹⁷⁴ *Dossier de concertation préalable*, « Modalités de réalisation du projet de réaménagement », DGAC, p.22

2022 la DGAC a réévalué ce chiffre à 10,7 millions pour 77 000 mouvements d'avions¹⁷⁵.

Si les prévisions de croissance s'avèrent aussi labiles, c'est parce qu'elles sont-elles-mêmes réalisées à l'aide de **données très variables** : PIB, nombre de passagers, coût du transport aérien...¹⁷⁶. Confirmée par les fonctionnaires de la DGAC interrogés, une chose est indubitable : **Impossible d'anticiper avec exactitude l'état du trafic.**

Une culture de la croissance solidement ancrée au sein de la DGAC

- **Faire croître le trafic, un choix d'autorité en phase avec les intérêts du maître d'ouvrage**

L'intention de faire croître le trafic est intacte. Un fonctionnaire de la DGAC s'exprime sur ce qui a motivé le maître d'ouvrage.

Décider sans concertation d'une croissance du trafic n'a pas posé de difficulté, il s'agit d'un **réflexe culturel interne à l'administration**. En tant que Direction Générale de l'aviation civile, **il n'est tout simplement pas dans son intérêt d'impulser la réduction d'un trafic qui est sa raison d'être**. Cela reviendrait à « se tirer une balle dans le pied ». L'hostilité à la restriction du trafic était même telle qu'à l'origine **la DGAC avait refusé d'intégrer un couvre-feu au projet**. Ce sont les pressions politiques et locales qui ont eu raison de cette réticence.¹⁷⁷

Pendant longtemps, un doute a plané sur la durée de la future concession et donc l'amplitude accordée à la croissance de l'activité aéroportuaire. Le projet intègre désormais une précaution de **réserve foncière destinée à amortir une croissance à 15 millions de passagers en 2060**, soit plus du double de la fréquentation de 2019.¹⁷⁸ La destination exacte de cette réserve foncière n'est pas renseignée.

¹⁷⁵ Ces chiffres tiennent compte de la crise sanitaire, de la loi climat et résilience, du couvre-feu et de la restructuration d'Air France. *Les chiffres clés du projet de réaménagement | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)*

¹⁷⁶ Propos de Thomas PLANTIER, expert des études de trafic à la DGAC, *Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques sur la concertation préalable*, 13 juin 2019, p.9

¹⁷⁷ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

- **L'absorption du coût énergétique de la croissance**

Et quid de l'absorption du coût énergétique de cette croissance ? Le maître d'ouvrage fait **le pari des progrès de l'aéronautique et du renouvellement des flottes aériennes**.¹⁷⁹

Une vision soutenue par la Métropole : « la transition vers des alternatives neutres en carbone comme l'hydrogène ou encore l'électrification des appareils doivent pouvoir se concrétiser dans le cadre de la modernisation de Nantes-Atlantique ». ¹⁸⁰

Une posture métropolitaine plus nuancée sur les objectifs de croissance

Il convient toutefois de noter un **changement de posture capital de la part de la Métropole sur le niveau de trafic**. En effet, si les 24 maires se déclarent toujours attachés à l'accessibilité aérienne du territoire, ils ont affirmé dans leur courrier du 7 juin 2022 :

« Nous ne pouvons envisager à Nantes-Atlantique le développement du trafic tel qu'il avait été projeté dans le cadre son transfert à NDDL. L'aéroport moderne et durable auquel nous aspirons ne saurait être dimensionné pour permettre d'accueillir un nombre illimité et exponentiel de passagers sans garantie réelle de protection des populations et de l'environnement sur le long-terme. »

Une hostilité consensuelle et inédite des maires à l'encontre d'une **croissance illimitée du trafic** qui a toute son importance puisqu'elle doit à la fois faire pression sur le futur concessionnaire et le maître d'ouvrage, et **leur laisser la responsabilité de motiver et de raisonner ces objectifs**.

¹⁷⁸ *Les chiffres clés du projet de réaménagement | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)*

¹⁷⁹ Mesure n°2 Engagements volontaires des compagnies aériennes « Air France accueillera dans sa flotte les nouveaux A220 [...] qui consomment 20% de carburant en moins et sont deux fois moins bruyants »

Bilan de la concertation préalable, Lundi 28 octobre 2019, DGAC, p.133

¹⁸⁰ Annexe 1, Courrier des 24 maires de la Métropole Nantaise, adressé le 7 juin 2022 à Mme Elisabeth Borne

Dans un contexte de croissance du trafic, l'interrogation d'une absence d'intérêt aéronautique à l'allongement de piste

Le lien entre la croissance du trafic et l'allongement de la piste a tant **préoccupé les participants à la concertation** que ce travail tente d'en proposer une analyse.

Puisqu'il a été démontré que l'allongement de la piste ne possédait pas d'avantage en termes de protection des populations, cette étude interroge un motif d'un autre ordre : **l'existence de besoins aéronautiques.**

L'Etat a promis de bâtir un aéroport « performant »¹⁸¹ : **l'allongement de la piste est-il une mesure destinée à améliorer la performance de l'Aéroport, à développer sa capacité ?**

Une extension de la piste nécessaire pour pérenniser la capacité actuelle ?

- **2450m, la longueur minimale requise pour accueillir les avions opérant à Nantes-Atlantique**

Le maître d'ouvrage signale la présence au nord de l'infrastructure du pont routier de la rue Maison David. Les servitudes liées à ce pont décalent le seuil de piste de 210m pour les avions atterrissant face sud. La longueur de la piste disponible pour l'atterrissage et le freinage est donc d'ores et déjà **réduite à 2690m**. Pourtant, pas de quoi inquiéter la capacité pour les atterrissage et décollages :

« Cette longueur est supérieure à 2 450 mètres, qui est la longueur minimale requise pour accueillir les avions qui composent la flotte opérée à Nantes-Atlantique. »¹⁸²

- **Une réduction de la longueur disponible à 2440m après installation d'un ILS**

Toutefois, l'ajout d'un ILS au nord de la piste doit **soustraire 250m supplémentaires** à cette longueur disponible, portant à 2440m la longueur réellement

disponible pour atterrir et freiner face sud : soit **moins de 2450m**. (Voir Fig. 14)

Il convient donc de s'interroger : **Avec l'installation d'un ILS, ne pas allonger la piste obligerait-il à renoncer à l'accueil d'avions faisant partie de la flotte opérée sur Nantes-Atlantique ? Une sécurité accrue serait-elle conditionnée par une régression du niveau de trafic ?**

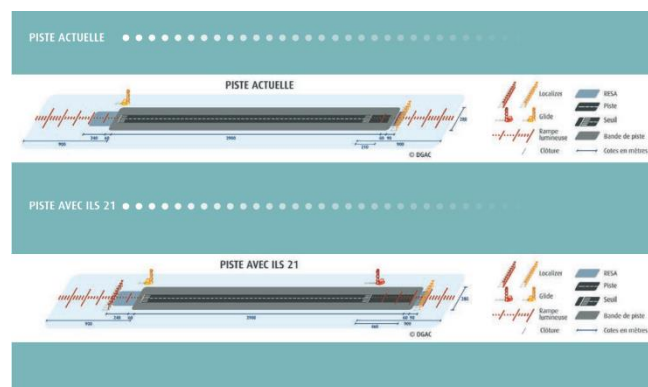


Figure 14 Schéma de l'option de référence montrant le décalage du seuil d'atterrissage de 210m à 460m avec ILS, DGAC, *Dossier de concertation préalable* 2019, p.24

Une extension de la piste sans rapport avec l'augmentation du volume de trafic ?

Dans cette quête de performance et d'ouverture, une autre motivation à l'allongement de la piste est questionnée : **le service de besoins aéronautiques destinés à accompagner la croissance du trafic et l'accueil d'avions gros porteurs** assurant des liaisons longue distance.

- **Un lien entre l'allongement de la piste et le développement de la capacité aéroportuaire catégoriquement réfuté par le maître d'ouvrage**

Ce motif est réfuté par le maître d'ouvrage au moyen de **plusieurs arguments**¹⁸³. D'abord, la **hausse du taux d'emport** des avions permettrait d'absorber la croissance du

¹⁸¹Annexe 7, *Discours de Jean-Baptiste Djebbari : Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique | Ministry of Ecological Transition (ecologie.gouv.fr)*

¹⁸²*Dossier de concertation préalable*, 2019, DGAC, p.24

¹⁸³*Dossier de concertation préalable*, DGAC, p.24 / *Bilan de la concertation préalable*, DGAC, p.137

nombre de passagers tout en limitant celle des mouvements d'avions¹⁸⁴.

Ensuite **l'optimisation de l'aménagement intérieur** des aéronefs permettrait d'accroître cet emport sans augmenter leur gabarit.¹⁸⁵

Enfin, **l'amélioration du rayon d'action des avions à fuselage étroit** (habituellement moyen-courrier) permettrait **d'ouvrir de nouvelles destinations transatlantiques (long-courrier) sans recourir aux gros porteurs** habituels.¹⁸⁶ Sur ce dernier point, il faut noter que l'Airbus A321XLR vient effectivement d'être testé avec succès à Hambourg le 15 juin 2022. Sa portée est de 8700km, l'équivalent d'un New York-Rome.¹⁸⁷

- **Un allongement qui nuirait à la performance de l'Aéroport**

Sur **l'amélioration de la performance de la piste** grâce à l'allongement, un fonctionnaire de la DGAC commente : *« en réalité ce serait même plutôt l'inverse, avec l'allongement de la piste on va augmenter le temps d'attente au taxiway »*.¹⁸⁸ Une piste allongée aurait donc plutôt tendance à **réduire la performance de l'aéroport...**

Quelles variables techniques sont susceptibles de créer un besoin d'allonger la piste ?

Si la capacité¹⁸⁹ de la piste est influencée par sa longueur¹⁹⁰ elle l'est aussi par d'autres équipements.

- **La capacité de la piste, un facteur dépendant de l'articulation d'un réseau d'équipements**

Le nombre et la dimension des **postes de stationnement** disponibles, des **voies de dégagement** grande vitesse, la dimension des **aires de sécurité**, ou encore **l'intervalle de séparation radar** entre les appareils sont en rapport avec la capacité de la piste.¹⁹¹

Les avions font en effet l'objet d'un traitement coordonné au sol et ne peuvent pas circuler, ou se succéder n'importe comment. Une précaution d'espacement doit par exemple être conservée pour éviter que les turbulences de sillage, proportionnelles à la masse de l'aéronef, n'endommagent l'appareil qui le suit.

Au regard de la contrainte foncière qui pèse sur Nantes-Atlantique et de l'évolution du trafic, une optimisation cumulée de ces paramètres exigerait-elle un allongement de la piste ?

Un fonctionnaire de la DGAC estime que si certaines ébauches ont pu être réalisées très tôt c'est plutôt la décision

¹⁸⁴ Le nombre de mouvements d'avions est l'indicateur le plus important pour évaluer le bruit ou la capacité d'une piste.

¹⁸⁵ « Les modifications des caractéristiques intérieures des avions pourraient permettre une plus grande personnalisation, notamment en termes d'optimisation de l'espace intérieur et de capacité en sièges ». *Etude complémentaire sur les hypothèses de trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique, réalisée par la société TRT Trasporti e Territorio le 18 juillet 2019*

¹⁸⁶ « Le développement d'avion de nouvelle génération avec des rayons d'actions améliorés (exemple de l'Airbus A321 XLR) va permettre aux avions monocouloirs de réaliser des vols transatlantiques » *Cahier d'acteur de Airbus, Juillet 2019, p.4*

¹⁸⁷ *Le tout premier vol de l'Airbus A321 XLR, l'avion qui va révolutionner le long-courrier (francebleu.fr)*

¹⁸⁸ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹⁸⁹ Il existe plusieurs types de capacité, il faut donc s'accorder sur la notion pour ne pas s'enfermer dans un dialogue de sourds. La capacité est souvent envisagée par le prisme de la capacité maximale, c'est-à-dire le point de saturation sans tenir compte

d'un maintien de la qualité de service. Pourtant celle qui gagne à être évaluée est la capacité opérationnelle de la piste, c'est-à-dire le niveau de trafic qui peut y être traité en tenant compte de la qualité de service définie et des perturbations éventuelles (par exemple, météorologiques). La capacité durable également, c'est-à-dire celle qui tient compte d'un maintien de performance sur une période longue. *La capacité aéroportuaire, guide technique, Juillet 2018, Service technique de l'aviation civile (STAC)*

¹⁹⁰ Par exemple une piste comme celle de Nantes-Atlantique ne peut pas accueillir de quadiréacteurs sans subir quelques aménagements.

¹⁹¹ Fig 7 - Tableaux des combinaisons étudiées, p.21 et « Le trafic à horizon 9MPax ne peut s'écouler sur le système de piste actuel sans retard pénalisant. Dans le scénario d'infrastructure étudié (piste allongée à 3600m) la construction de 2 dégagements à grande vitesse par QFU permet d'écouler le niveau de trafic souhaité » p.24 Rapport d'évaluation du réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien d'activité, novembre 2013, STAC (*Le rapport n'est plus en ligne, il peut être envoyé sur demande*)

d'allonger la piste qui va ensuite influencer le dessin des éléments techniques tels que les voies de dégagement.¹⁹²

- **L'allongement de la piste, une tactique gestionnaire pour anticiper des besoins aéronautiques ultérieurs**

L'allongement de piste pourrait profiter à la gestion de l'infrastructure : au regard du caractère incertain des prévisions de trafic, le concessionnaire aurait intérêt à prévoir une **capacité supérieure à l'offre de trafic afin d'anticiper des besoins aéronautiques ultérieurs.**¹⁹³

- **L'allongement de la piste, un besoin aéronautique déterminé par le type d'avions accueillis à Nantes-Atlantique**

L'indicateur technique le plus déterminant serait de loin le **type d'avions fréquentant l'aéroport, et plus particulièrement leur gabarit.**

2. Longueurs de piste au décollage (TORA)

Hypothèses : max. MTOW, ISA+15°C, dry runway, zero wind

Aéronef	TORA
A320-200	2100 m
A321-200 89t	2350 m
B737-800	2500 m
B737-8, B777-200-Baseline, A350-900	2750 m
A321-200 93.5t	2850 m
B737-900	3000 m
B777-200LR, B777-300ER, A330-230t	3250 m
B737-900ER	3400 m
B777-200-HGW, A330-242t	3600 m

3. Longueurs de piste à l'atterrissage (LDA)

Hypothèses : max. MLW, ISA, wet runway, zero wind

Aéronef	LDA
A320-200	1600 m

A321-200, B737-700(ER)	1750 m
B777-200(ER)	1800 m
B737-900ER, A350-900	2000 m
B737-800/8MAX, B777-300ER, A330	2100 m

Figure 15 Récapitulatif des longueurs de piste nécessaires par type d'avion, Annexe n°10, Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, décembre 2017, p.213

¹⁹² Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

¹⁹³ Cela permet notamment « la création de seuils décalés, ou de zones de travaux en tiroirs » permettant le maintien de l'activité en cas de travaux sur la piste... *La capacité aéroportuaire, guide technique, Juillet 2018, Service technique de l'aviation civile (STAC)*

¹⁹⁴ En clair, contrairement aux possibilités offertes par une piste de 3600m, les gros porteurs biréacteurs comme les B777 ne pourront décoller qu'à charge marchande réduite et assureront une distance de vol considérablement réduite par rapport à leur capacité permise.

En fonction du type d'avion accueilli, la longueur de piste nécessaire au décollage ou à l'atterrissage diffère. Ainsi comme le montrent les tableaux précédents (voir Fig. 15), **le décollage de certains avions, plus gros que les autres et pouvant voler sur de plus longues distances, est compliqué par une piste limitée à 2900m.** Leur accueil ne peut y être qu'occasionnel et ne serait pas rentable :

« Sur le plan aéronautique, un maintien de la piste à une longueur disponible de 2900m n'interdit pas l'accueil occasionnel de gros porteurs, mais impose des conditions sur leur charge marchande et/ou leur rayon d'action »¹⁹⁴

Sur la nécessité d'un allongement de piste pour **absorber la hausse du nombre de passagers, la DGAC a fait évoluer son discours.** En 2013, elle avait établi une corrélation nette entre cette augmentation à 9 millions de passagers et un allongement de piste à 3600m.¹⁹⁵ Or, en 2017 elle rendait crédible un trafic de 9 millions de passagers en conservant une piste à 2900m.

Cette variation de discours s'explique justement par **le renoncement entre temps au projet d'accueillir un trafic régulier d'avions gros porteurs sur Nantes-Atlantique**¹⁹⁶.

- **Une baisse des ambitions sur l'accueil de gros porteurs à Nantes-Atlantique**

Néanmoins, **moins de gros porteurs ne signifie pas « pas de gros porteur du tout ».** Voici les prévisions 2017 de la DGAC sur la composition des mouvements de trafic à l'horizon 2040 avec une piste de 2900m : le nombre d'avions A350 (biréacteur, jusqu'à 350 passagers) et B787 (biréacteur, environ 300 passagers) dont le fuselage atteint un diamètre de 5 à 6 mètres **est réduit de moitié par rapport au scénario qui comporte une piste de 3600m.** L'accueil d'avions B777 (biréacteur, entre 3 et 4m de

Récapitulatif des longueurs de piste nécessaires par type d'avion, Annexe n°10, *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest*, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.214

¹⁹⁵ Rapport d'évaluation du réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien d'activité, novembre 2013, DGAC, p.20 (*Le rapport n'est plus en ligne, il peut être envoyé sur demande*)

¹⁹⁶ Annexe 9, *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest*, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER

diamètre, plus de 400 passagers) et de B747 (quadriréacteur, entre 5 et 6m, plus de 500 passagers) **reste néanmoins possible et à peu de choses, constant** par rapport au scénario prévoyant une piste de 3600m.¹⁹⁷

- **Une absence apparente de besoin aéronautique qui interroge en l'absence d'intérêt acoustique**

Si plusieurs éléments induisent donc **une absence de lien entre l'allongement de la piste et l'augmentation du trafic**, il n'en demeure pas moins qu'en 2017, le maître d'ouvrage préconisait déjà un allongement de piste inférieur à 700m dans le but de réduire les nuisances sonores pour les populations. Le caractère dérisoire des gains ayant pourtant été révélé précédemment, des recherches approfondies peuvent être encouragées sur **les vertus d'un allongement pour la soutenabilité des ambitions commerciales du futur concessionnaire**.

Des ambitions de trafic forcément limitées par les restrictions sur l'accueil de gros porteurs ?

- **La croissance et l'ouverture de lignes internationales limitées par le gel du trafic de gros porteurs**

L'argumentaire du maître d'ouvrage semble questionnable à plusieurs niveaux :

D'une part, **le taux d'export de la flotte low-cost moyen-courrier paraît déjà proche de son maximum** « *et ne pourra évoluer à l'infini* »¹⁹⁸, ce qui obligerait celle-ci à se renouveler rapidement avec des **appareils à fuselage étroit observant une capacité d'export plus élevée**.¹⁹⁹ A contrario, elle ne pourrait pas absorber la hausse du nombre de passagers sans devoir **augmenter le nombre de**

mouvements d'avion ou recourir à des avions plus gros porteurs.

D'autre part, **l'ouverture des lignes européennes et internationales est appréciée et encouragée par la métropole**²⁰⁰, qui y voit un facteur d'attractivité commerciale et touristique important :

*« C'est important pour des entreprises qui viennent à Nantes faire du commerce. Ça c'est le premier point. Et puis ce qui est aussi intéressant c'est que souvent les liaisons aériennes de Nantes elles ont été ouvertes essentiellement pour les Nantais qui vont aller faire du tourisme à Barcelone, Madrid et très rapidement sur ces lignes là on est quasiment à 50-50. Il y a autant d'espagnols qui viennent que de nantais qui y vont. Donc c'est ça aussi l'intérêt de se dire que ça bénéficie aussi à Nantes dans le cadre du tourisme. [...] ils ont ouverts un Nantes-Israël en disant c'est essentiellement les Français qui vont aller faire du tourisme à Tel Aviv. Et en fait ils étaient rendus à presque 40% d'import d'israéliens qui venaient à Nantes. »*²⁰¹

Or l'ouverture des lignes internationales nécessite sur certaines distances des avions à plus **long rayon d'action et de plus gros gabarit**. Sur un long rayon d'action, ces avions de plus gros gabarit²⁰² resteraient d'ailleurs à **taux d'export élevé les plus rentables**.²⁰³

Pour donner un bref élément de comparaison entre la capacité des avions gros porteurs et à fuselage étroit :

Les A320 à moyen rayon d'action (7800km) composent devant les B737NG et les A319 la majeure partie des mouvements de trafic à Nantes-Atlantique mais se limitent à 186 passagers.²⁰⁴ Le nouvel Airbus A321 XLR à fuselage

¹⁹⁷ Tableau détaillé des prévisions de trafic retenues, Annexe n°8, *Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest*, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, p.203 et 206

¹⁹⁸ Propos de Kévin Guittet, expert des études sur le trafic aérien à la DGAC. *Compte-rendu de l'atelier 1 associations et acteurs*, 7 juin 2019

¹⁹⁹ Voir plus bas l'exemple du nouvel Airbus A321 XLR.

²⁰⁰ « Nous réaffirmons la nécessité de disposer d'un aéroport moderne, porte d'entrée du Grand-Ouest [...] connecté à l'Europe et à l'International » Annexe 1, Courrier du 7 Juin 2022 des 24 maires de la Métropole nantaise à Elisabeth Borne

²⁰¹ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

²⁰² Les avions gros porteurs comme le Boeing 747 ou l'Airbus A380 ont un diamètre de 5 à 6m, sont bi-couloirs et ont une capacité de 200 à 850 passagers. En plus d'avoir une plus grande capacité, ils sont pour le moment les seuls à pouvoir réaliser des vols transatlantiques ou transcontinentaux.

²⁰³ *Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest*, établie en mars 2016 par le Conseil Général de l'environnement et du Développement Durable (CGEDD), p.88

²⁰⁴ DGAC, Tableau détaillé des prévisions de trafic retenues, Annexe n°8, *Rapport de la mission de médiation relative au projet*

étroit, présenté comme une grande avancée puisque pouvant parcourir jusqu'à 8700km, ne peut pas accueillir plus de 244 passagers à son bord. Inversement un A350 permettrait de parcourir jusqu'à 18000 km avec 350 passagers à son bord.

S'en tenir à une flotte à fuselage étroit limiterait donc quoiqu'il arrive l'offre de lignes aériennes internationales mais aussi l'absorption de la croissance du nombre de passagers.

Le renoncement à l'accueil de gros porteurs nécessitera de **modérer les ambitions internationales de l'Aéroport**. Un trafic plus régulier, rentable, et potentiellement quadriréacteur d'avions gros porteurs **ne serait pas envisageable sans un allongement à terme de la piste**²⁰⁵. (Voir Fig 15)

- **Une rentabilité pesant essentiellement sur les lignes européennes moyen-courrier**

Néanmoins, un fonctionnaire de la DGAC **tempère le risque pour la rentabilité** de Nantes-Atlantique de restreindre le trafic **aux moyen-courriers et aux lignes européennes** :

*« Dans mon souvenir avant-covid, la rentabilité de Nantes-Atlantique elle pesait surtout sur les lignes européennes low-cost. »*²⁰⁶

- **Les indices permettant de décrypter une évolution des ambitions commerciales en matière de trafic international et gros porteur**

Ce que l'on constate cependant, c'est que le besoin régulier en gros porteurs (et donc un allongement de la piste) **dépend en grande partie des ambitions du futur concessionnaire concernant le volume de trafic et la nature des lignes aériennes à ouvrir. Il s'agit d'une variable très politique.**

Fabrice Roussel notait d'ailleurs que certains élus locaux pro-développement étaient encore influencés par les ambitions de trafic passées pour le Grand-Ouest : **accueillir un A380, aller à New-York...**²⁰⁷

Plusieurs indices permettraient alors d'évaluer ces ambitions et **d'anticiper une évolution des besoins en gros porteurs.**

La mise en place de **contraintes tarifaires** favorables ou défavorables aux gros porteurs²⁰⁸, une **augmentation continue du nombre de passagers, l'ouverture de liaisons aériennes transcontinentales, la rentabilité de l'activité... La demande** émanant des acteurs du tourisme, des affaires, de l'industrie ou de la recherche est également un indicateur incontestable. Or comme l'a démontré la concertation, des acteurs économiques puissants prennent ouvertement parti pour l'accueil de gros porteurs. (CCI Pays de la Loire)

d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, décembre 2017, p.203 et 206

²⁰⁵ « Le biréacteur dispose donc d'une marge de puissance qui lui permet de décoller avec une longueur de piste plus faible, et d'avoir une pente de montée plus accentuée qu'un quadriréacteur. »

Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, établie en mars 2016 par le Conseil Général de

l'environnement et du Développement Durable (CGEDD), p.23, NDBP n°12

²⁰⁶ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

²⁰⁷ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

²⁰⁸ Par exemple, la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes graduée selon la masse de l'avion et le bruit qu'il produit, qui a été augmentée sur Nantes-Atlantique.

Un projet conçu à l'aune d'une économie croissante et mondialisée, sans aucune stratégie de sobriété

La sobriété, un concept indéfini et instrumentalisé

▪ La sobriété, un concept appropriable et déformé

Le 29 octobre 2019, Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'Etat aux transports, promettait la construction **d'un projet « sobre et performant »**. Et pourtant il semble que du côté de la maîtrise d'ouvrage, le concept même de sobriété n'ait jamais eu de définition claire et partagée.

Un fonctionnaire de la DGAC indique en effet qu'au sein de la Direction tout comme au sein de la classe politique :

« Il n'y a pas une définition, chacun a sa propre définition de la sobriété [...] Il n'y a même pas de définition majoritaire »²⁰⁹

Pour ce qui est de questionner la compatibilité entre la sobriété et la croissance du trafic, le problème est le même que pour interroger le bien-fondé de la croissance : **la question ne s'est tout simplement pas posée**. Et ce constat est très problématique. **Comment satisfaire un objectif que personne n'a pris la peine de définir en amont ?** Dont il n'y a eu aucune mesure commune ? Cette vérité est particulièrement révélatrice de la négligence des pouvoirs publics à l'égard des enjeux environnementaux.

La sobriété a pourtant fait l'objet de définition, notamment par l'association NegaWatt²¹⁰ qui en a fait un sujet de recherche, et qui a élaboré **un scénario de transition énergétique appliqué au cas français**.²¹¹ Pour parvenir à un système durable, l'association insiste sur **la différence et la complémentarité de ces trois champs d'action : la sobriété, l'efficacité, et les énergies renouvelables**. L'efficacité se définit par la réduction de la quantité

d'énergie nécessaire à la satisfaction d'un même besoin. Les énergies renouvelables, issues de processus naturels en perpétuel renouvellement doivent permettre de remplacer progressivement les énergies fossiles et nucléaire.

▪ La sobriété, un concept associable à la modération des besoins

La sobriété quant à elle se définit par **la priorisation des besoins énergétiques essentiels dans les usages individuels et collectifs de l'énergie**²¹².

Cet effort de définition permet de mettre en exergue le lien entre sobriété et **retenue dans la consommation d'énergie**. **La sobriété agit sur les besoins** qui sont à l'origine de la consommation d'énergie en identifiant parmi ces derniers ceux qui sont essentiels, et ceux qui ne le sont pas. Ceux qui relèvent de besoins prioritaires et ceux qui peuvent faire l'objet d'un remplacement, ou d'un renoncement. **La sobriété c'est consommer mieux, et c'est aussi consommer moins**.

Comme l'indique NegaWatt, penser la sobriété est fastidieux puisque cela implique d'apprendre à renoncer, **de s'ouvrir à une mutation des modes de vie**, de consommation et de production. Or ces mutations suscitent de part et d'autre de **nombreuses réticences culturelles** :

« La sobriété se heurte à certaines habitudes très ancrées dans nos sociétés [...] L'accès à une énergie surabondante et très peu chère, une économie fondée sur une consommation de plus en plus effrénée de produits et d'équipements souvent peu durables, voire jetables, le culte du toujours plus vite... toutes ces évolutions ont contribué à construire le mythe d'une société où le bonheur passerait par l'accumulation de biens et la satisfaction immédiate de besoins pas toujours

²⁰⁹ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

²¹⁰ L'Association négaWatt regroupe des professionnels de l'énergie et des citoyens. Son action et ses propositions ont pour objectif le développement d'une politique énergétique fondée sur la sobriété et l'efficacité énergétique et sur un recours plus affirmé aux énergies renouvelables.

²¹¹ Celui-ci formule plusieurs propositions concrètes visant une réduction de la consommation d'énergies de 50% et un passage à 100% d'énergies renouvelables à l'horizon 2050.

²¹² La sobriété énergétique : pour une société plus juste et plus durable, Association NegaWatt, 2018

essentiels. [...] En France, les progrès réalisés grâce à l'efficacité énergétique de nos appareils ont été en partie annulés par le manque de sobriété. »²¹³

- **Un débat éludé : prendre l'avion est-il un besoin essentiel ?**

Autrement dit, n'est-il pas possible de s'en passer (au moins partiellement) pour s'épanouir ? Le besoin « souche » qui créé lui-même un besoin de déplacement est-il nécessaire, non-substituable ? En réalisant une balance entre ses coûts multiples, ses externalités, et ses avantages, est-il raisonnable ? Le besoin d'exotisme par exemple ne serait-il pas remplaçable par un besoin de découverte plus locale et porteur d'une récompense émotionnelle ou relationnelle similaire ?

D'autre part, si le besoin à l'origine du déplacement apparaît comme essentiel, ne peut-il pas être satisfait à l'aide d'alternatives bas carbone ? Par exemple, le train, ou en préférant organiser une rencontre professionnelle à distance, à l'aide des télécommunications, plutôt qu'en présentiel.

Selon Carbone 4, en 2019, en France, 27% des émissions de CO2 par habitant étaient dues aux transports. La responsabilité de la voiture est écrasante (77% de ces émissions), mais l'avion arrive tout de même en seconde position (16%).²¹⁴ Pour cause, même si l'aérien est bien moins mobilisé, **un trajet en avion émet 45 fois plus de gaz à effet de serre par kilomètre et par passager qu'un même trajet en TGV**. L'avion est un moyen de transport très énergivore, qui bénéficie d'un régime fiscal plus qu'avantageux, et qui constitue un moyen de déplacement **parfaitement interchangeable** sur certaines distances pour peu que les aménagements intermodaux soient adaptés.

- **Une réponse individuelle qui ne substituera pas à une réponse publique et collective**

L'activation du levier aérien en termes d'écologie dépend en partie de choix individuels. Mais en l'absence

de freins au modèle low-cost, responsable d'une hausse de 130% du trafic français sur 20 ans, **rien ne laisse présager que la courbe de la demande s'inversera d'elle-même.**

*« Le rôle des acteurs publics est donc primordial »*²¹⁵ pour porter un changement de culture, de réglementation, d'infrastructures, en bref **une vision collective et une action coordonnée.**

Le scénario Nega Watt préconise par exemple d'appliquer le juste prix, de taxer le kérosène et de travailler au report modal vers le train.

Pourtant malgré le rôle essentiel des décideurs publics en la matière le projet de **Nantes-Atlantique n'envisage nulle autre option que la croissance du trafic**. C'est alors une affaire de définition :

Ce projet, qui pousse à la consommation, ne peut raisonnablement pas être qualifié de sobre.

Il laisse même craindre un désengagement des pouvoirs publics et un report de la culpabilité de polluer sur des consommateurs toujours plus aguichés par les offres low-cost.

« Comment inviter les citoyens à changer alors que la plupart des informations qui nous parviennent ont vocation à nous pousser à consommer plus ? Face aux injonctions contradictoires, certains font d'eux-mêmes le choix de la sobriété, mais ils restent minoritaires dans une société qui valorise le Toujours Plus et une certaine forme d'individualisme. »²¹⁶

- **Les premiers freins identifiables à une pensée de la sobriété**

Une première erreur qui se retrouve dans la question posée aux participants à la concertation²¹⁷ est de **traiter**

²¹³ *La sobriété énergétique : pour une société plus juste et plus durable, Association NegaWatt, 2018*

²¹⁴ Conclusions citées dans la vidéo *« Les individus peuvent-ils sauver le climat grâce à la sobriété ? »*, *Le Monde*, Septembre 2022

²¹⁵ *La sobriété énergétique : pour une société plus juste et plus durable, Association NegaWatt, 2018*

²¹⁶ *La sobriété énergétique : pour une société plus juste et plus durable, Association NegaWatt, 2018*

²¹⁷ « Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous pour demain ? Comment concilier développement de la métropole et protection des populations et de l'environnement ? »

séparément les problématiques économiques des problématiques environnementales alors que le premier puise sa matière première et son énergie dans le second, ce qui l'en rend nécessairement dépendant.

La deuxième erreur, est de **confondre sobriété avec privation**, ce qui s'est particulièrement vérifié durant l'atelier des acteurs économiques de la concertation de 2019.

Selon Negawatt, elle constituerait au contraire **l'opportunité d'un progrès social** : le rééquilibrage et la rationalisation des niveaux de vie ultra-consommateurs, une répartition plus équitable des ressources, l'apparition de nouveaux secteurs d'activité et une réduction des inégalités. Il s'agit d'une occasion d'être inventif sur les modes de vie, de jouir de plaisirs simplifiés, frugaux, partagés :

« Loin de faire de nous des clones à la vie monastique, la sobriété énergétique ouvre le champ à des choix individuels qui peuvent être différents. Ainsi, l'ADEME a réalisé en 2014 une étude qui montre l'hétérogénéité des modes de vie possibles dans un avenir fondé sur une consommation d'énergie plus sobre (divisée par deux en 2050) et sur des sources majoritairement renouvelables. »²¹⁸

L'avion, un besoin économique essentiel

▪ Le besoin d'avion questionné par des acteurs de la société civile

Lors de la concertation, des riverains exposés aux nuisances sonores ont dénoncé **une décision capturée par la maîtrise d'ouvrage en matière de croissance du trafic** et des options de réaménagement exclusivement calibrées dans cette perspective²¹⁹. Le CESER représentant de la société civile en région Pays de la Loire a lui-même demandé que soit engagée « *dès à présent une réflexion sur le modèle de*

développement à moyen long terme de l'Aéroport » réfutant ainsi l'évidence et l'acceptabilité d'une croissance débridée²²⁰.

Néanmoins, la majorité des acteurs locaux approuvent cette croissance du trafic et voient en l'avion un besoin essentiel, **indispensable au développement économique et à l'attractivité du territoire**.

▪ L'avion, un besoin essentiel pour la classe politique

La Métropole Nantaise soutient l'ambition d'un « *aéroport international* »²²¹, faisant de Nantes la porte d'entrée sur le Grand-Ouest. Elle souhaite notamment corréler la croissance du trafic avec l'émergence de **deux projets métropolitains phares, sources d'attractivité et de rayonnement international** :

Le Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne sur le plan industriel et scientifique, et **l'Arbre aux hérons**²²² sur le plan touristique²²³.

Une motivation à nuancer désormais, puisque l'Arbre aux hérons (déjà très retardé) vient d'être abandonné en raison de son insoutenabilité budgétaire²²⁴.

▪ L'avion, un besoin essentiel pour la classe économique

Les regroupements d'acteurs économiques locaux les plus influents plaident pour **satisfaire une demande toujours plus forte, craignant que la stagnation du trafic ne sanctionne la compétitivité du territoire** :

Airbus²²⁵ et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes-St-Nazaire prônent ainsi un aéroport « **en capacité d'accueillir une clientèle en croissance** » et de « *répondre aux besoins de connexions vers l'Europe et le monde* » en diversifiant toujours plus les destinations. Dans le cas

²¹⁸ *La sobriété énergétique : pour une société plus juste et plus durable, Association NegaWatt, 2018*

²¹⁹ *Compte-rendu de l'atelier participatif de Bouguenais, 12 juin 2019*

²²⁰ *Cahier d'acteur du CESER Pays de la Loire, juillet 2019*

²²¹ *Cahier d'acteur de Nantes métropole, juillet 2019*

²²² *L'Arbre aux Hérons, un projet porté par le Fonds de Dotation (arbreauxherons.fr)*

²²³ « Premier secteur économique mondial, l'offre touristique de la Métropole, du département et plus largement de l'Ouest, ne fait que

s'accroître [...] les visiteurs des Machines de l'Île sont au nombre de 600 000 et l'Arbre aux Hérons fera bondir ce chiffre à 1 million. » Cahier d'acteur de la CCI Nantes-St-Nazaire, juillet 2019

²²⁴ *À Nantes, le projet controversé d'Arbre aux Hérons abandonné*, 15 septembre 2022, Pierre-Baptiste Vanzini, Le Parisien

²²⁵ 5700 salariés à Nantes-St-Nazaire et 50 avions produits chaque mois.

contraire, il est affirmé que **les Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI) pourraient déplacer leur siège social** dans d'autres régions.²²⁶

Les entreprises insistent également sur l'importance de **proposer des vols allers-retours dans la journée**²²⁷ pour satisfaire une clientèle d'affaires « *surreprésentée au départ de Nantes* »²²⁸. Cette offre serait **une condition sine qua non pour attirer les talents** du secteur de la recherche et de l'innovation, **et améliorer la capacité d'accès aux marchés nationaux, européens et internationaux**.²²⁹

En parallèle, les encouragements du recours aux alternatives que sont le déplacement en train ou la vidéo-conférence restent relativement marginaux²³⁰. Ce qui montre que **les déplacements courts et rapides ont encore un solide ancrage dans les cultures professionnelles et scientifiques**.

« *Comment pourrait-on vouloir freiner cette dynamique ?* »²³¹

Pour le MEDEF Pays de la Loire, syndicat patronal regroupant près de 18 500 entreprises, **envisager une réduction du rythme relèverait carrément de l'absurde** puisque l'économie et le faible taux de chômage de la Région (7,2%) dépendent de l'ouverture accrue des marchés. Partisan d'une croissance à 15 millions de passagers à l'horizon 2040 (contre 14 millions pour le scénario haut de la DGAC), il plaide pour une **économie métropolitaine de plus en plus mondialisée** permettant au Grand Ouest de :

« **Rester dans la course d'un monde qui n'attend pas** ».²³²

Au-delà de réduire l'indicateur de réussite du territoire à son classement dans la compétition interterritoriale, ces arguments illustrent cette société du « Toujours plus » que dénonçait NegaWatt, et qui se place **en conflit avec une**

logique de frugalité et de modération propres à la sobriété.

▪ **L'avion, un besoin essentiel pour l'emploi**

Il est enfin souvent soutenu que **l'intensification de l'activité aéroportuaire est nécessaire pour créer de l'emploi**.

Mais là encore il convient de confronter le modèle existant et ses mythes qui font prévaloir le bien-être économique sur le bien-être sensible et sous-estiment nos capacités d'adaptation et de reconversion. **De quels emplois est-il question ? Dans quelles conditions de travail, pour quel modèle social ?** En ce qui concerne les emplois directs sur Nantes-Atlantique, en 2019, la CGT dénonçait par exemple un système de « sous-traitance » en cascade des opérations au sol, et même parfois des missions de sûreté. Elle pointait également des plannings de travail aux horaires éparpillés, avec des astreintes non reconnues.²³³

La DGAC elle-même alerte sur le développement d'un modèle de « hard low-cost », qui ne respecterait pas les « règles sociales ».²³⁴

Derrière les réticences à la sobriété, l'illusion techno-optimiste de « voler plus en polluant moins »

Derrière le refus de faire des concessions sur le trafic, **la pensée de la sobriété se meut sensiblement en pensée de l'efficacité** : comment consommer moins d'énergie pour répondre aux mêmes besoins, voire à des besoins en croissance ?

▪ **Des mesures écologiques conditionnées à la préservation des intérêts économiques**

Selon une dirigeante d'entreprise présente lors de l'atelier des acteurs économiques en juin 2019, il faut « *un projet*

concède également les limites à la vidéo-conférence : « *les pratiques quotidiennes de la vie en entreprise montrent qu'il y a des besoins de déplacements non substituables.* »

Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques sur la concertation préalable de 2019, 13 juin 2019, p.14

²³¹ *Cahier d'acteur du MEDEF Pays de la Loire, juillet 2019*

²³² *Cahier d'acteur du MEDEF Pays de la Loire, juillet 2019*

²³³ *Cahier d'acteur de UD CGT, juillet 2019*

²³⁴ *Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques*, 13 juin 2019

²²⁶ *Cahier d'acteur du CESER Pays de la Loire, juillet 2019*

²²⁷ *Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques sur la concertation préalable de 2019*, 13 juin 2019 et *Cahier d'acteur de la CCI Nantes-St-Nazaire, juillet 2019*

²²⁸ Elle représente plus de 30% de la clientèle globale. *Cahier d'acteur Airbus, juillet 2019*

²²⁹ *Cahier d'acteur de la CCI Nantes-St-Nazaire, juillet 2019*

²³⁰ Les sociétés de la biotech nantaise jugent l'idée d'un remplacement de l'avion par le train « *ridicule* ». La DGAC

écologiquement responsable, mais sans que ce soit limitant pour le développement du territoire. »²³⁵ **Dans un monde centré sur l'accumulation, un large panel d'acteurs assortit encore les mesures écologiques d'une condition économique.** Celles-ci ne doivent pas bousculer le modèle économique et social en place, ne doivent pas freiner les gains réalisés par les entreprises.

- **Le règne d'une vision productiviste et techno-optimiste**

Ces réticences sont légitimées par une confiance sans limite accordée au progrès technique.

En 2020, la CCI Pays de la Loire se demande comment « *faire plus avec moins* » sans évoquer autres mesures de sobriété que d'origine technique.²³⁶

Pour le MEDEF la solution est simple : **croître, et faire confiance à la capacité d'innovation du secteur aéronautique** pour en limiter l'impact environnemental.

*« Dans notre Région, l'aéronautique c'est 18 000 emplois et 2 usines Airbus ! Faisons leur confiance pour trouver des technologies de rupture répondant aux nouveaux enjeux environnementaux. »*²³⁷

Faire confiance aux scientifiques et éloigner toutes les barrières réglementaires d'une inexpugnable croissance. **Cette stratégie porte un nom : le techno-optimisme.**

En 2020, les feux de brousse australiens incendiaient 18,6 millions d'hectares détruisant habitations et biodiversité. En juillet 2022, sous 40° et à cause de la sécheresse, c'est plus de 14 000 hectares de pinèdes qui brûlaient en Gironde. **Espérer sans garantie aucune que la science rende nos modes de vie énergivores soutenable s'apparente littéralement à jouer avec le feu.**

Face à l'absence de résultats suffisant le techno-optimisme n'est que le prétexte parfait pour ne pas parler **d'une sobriété systématiquement et arbitrairement associée à un retour en arrière, au déclin.**

De la nécessité d'une politique de sobriété menée à l'échelle nationale

- **Les craintes d'un déclassement en l'absence d'un effort de sobriété généralisé**

La pensée de la sobriété sur l'Aéroport Nantes-Atlantique ne peut être une action isolée sous peine de faire souffrir le territoire **d'un complexe d'infériorité, de ralentissement dans un système qui conserve un principe d'accélération et de compétitivité.** Traiter ce dossier de manière isolée catalysera nécessairement un sentiment d'échec, d'injustice, et crispiera les acteurs de terrain.

Dans son ouvrage « Gouverner la ville par projet », Gilles Pinson mentionne le cas intéressant d'un atelier intitulé « la tentation de la pause » et organisé dans le cadre d'une conférence métropolitaine à Nantes en 2005. Le préfet de Loire-Atlantique y fait une intervention dont l'esprit peut se retrouver sur Nantes-Atlantique. Selon lui, **le développement est synonyme de croissance**, et cette croissance est un **impératif catégorique mu par la pression d'une compétition inter métropolitaine qui ne connaît pas de pause :**

*« La réponse [à la question de savoir si la métropole doit continuer à se développer ou s'il faut décréter une pause] me paraît simple. **La réponse est que la pause n'existe pas. Il n'y a que deux hypothèses, le développement ou le déclin.** Il n'y en a pas de troisième. **Faire la pause, c'est laisser d'autres métropoles de taille comparable occuper l'espace** de la production et de l'investissement et donc accroître leurs emplois et leurs revenus. **Faire la pause c'est être moins attractifs à l'égard des hommes et des capitaux, donc réduire nos moyens pour répondre à de nouveaux besoins.** »*²³⁸

²³⁵ *Compte-rendu de l'atelier des acteurs économiques*, 13 juin 2019, p.14

²³⁶ *L'aérien en Pays de la Loire : quels vents porteurs pour 2050 ? – mai 2020, CCI Pays de la Loire*

²³⁷ *Cahier d'acteur du MEDEF Pays de la Loire, juillet 2019*

²³⁸ *Gouverner la ville par projet*, Gilles Pinson, Sciences Po Les Presses, p.319

« *Le développement ou le déclin* ». Autrement dit, si ce n'est pas la métropole nantaise qui produit et qui consomme, d'autres métropoles le feront à sa place : **il n'y aurait à grande échelle aucun intérêt, aucun gain à faire preuve de sobriété.**

Comme vu précédemment, Fabrice Roussel, 1^{er} Vice-président de Nantes métropole, expliquait que seuls les élus du Sud-Loire avaient véritablement défendu une position limitative des nuisances sur ce projet, **le reste des élus métropolitains ayant davantage été préoccupés par le développement et l'attractivité de Nantes.**²³⁹ Et pour cette raison, le couvre-feu avait lui-même fait l'objet de contestations de la part de Johanna Rolland :

« Il ne faut pas opposer la protection des populations au développement économique. Je suis défavorable à l'interdiction des vols de nuit. Ce serait un mauvais signe. » Une mesure qu'elle estimait alors **« incompatible avec le trafic actuel de Nantes-Atlantique et l'essor de la métropole. Surtout dans un contexte de concurrence entre les aéroports et les grandes villes. »**²⁴⁰

En se préoccupant d'abord d'un contexte de **« concurrence entre les aéroports et les grandes villes »**, le discours de la maire de Nantes faisait alors parfaitement écho à celui prononcé par le préfet de Loire-Atlantique 14 ans plus tôt : **Faire le choix de modérer le trafic, c'est faire le choix de décliner.**

Compte-tenu de cette vision « pro-développement » économique et démographique attribuable à la présidente de Métropole il ne serait pas étonnant que **cet esprit de compétition territoriale effrénée ait prévalu, voire étouffé toute action en faveur de la sobriété de l'Aéroport.**

▪ **Un effort de sobriété local conditionné à un effort de sobriété global**

Les réactions locales exécrant l'idée d'une réduction des déplacements aériens dépeignent une réalité manifeste : **les pouvoirs publics sont les seuls à pouvoir impulser un changement de vision.** Et ils ne pourront le faire que de manière groupée, à l'échelle du territoire entier.

Nantes-Atlantique doit être un exemple, **le premier engrenage d'un corps tout entier qui doit bouger.** Mais seule une politique coordonnée à l'échelle nationale voire européenne pourrait débloquer les réticences forcenées à la sobriété. L'Etat doit nécessairement **organiser un terrain et un terreau politiques et législatifs favorables** à une politique volontaire de réduction des émissions carbone, de rationalisation de la consommation de l'aérien. Sans quoi elles ne seront pas pensées **comme une opportunité collective mais comme une punition.**

▪ **Nantes-Atlantique, un tremplin et un prétexte pour engager des changements à grande échelle**

Une action politique de grande échelle pourrait très bien **s'appuyer sur le cas d'école de Nantes-Atlantique** pour penser le report modal, développer un nouveau schéma national sur les mobilités. Elle pourrait s'appuyer sur les contraintes foncières, environnementales, sanitaires de Nantes-Atlantique pour revendiquer **sa légitimité à modérer le trafic**, tout comme elle pourrait s'appuyer sur la discrimination économique induite pour **harmoniser cette démarche à l'ensemble du territoire.**

A plus long terme, il est possible qu'une politique de grande échelle permette de tisser une **culture de rationalisation des besoins énergivores**, de prise au sérieux des enjeux environnementaux et sanitaires. Il est souvent admis que les agents sont individualistes et ne pourront pas accepter des changements radicaux. Néanmoins un travail collectif, **inclusif et dialogué**, faisant preuve de **pédagogie et de transparence sur les enjeux** pourrait bien rassurer et

²³⁹ « Nous avons peut-être trop favorisé le développement [...] c'était le cœur du problème, du dossier et les nuisances n'ont été défendues je pense que par les élus du sud Loire. [...] Ça a été défendu mais comme à un moment donné on a dit c'est pour l'attractivité de Nantes, c'est pour accueillir un A380, c'est pour aller à New York. Ça n'a jamais

été au cœur des choses que l'on a porté, pas suffisamment en tout cas et ça je pense que c'est un loupé dans ce dossier-là. »

Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

²⁴⁰ Aéroport de Nantes. La maire est contre interdire les vols de nuit. Lundi 02 juillet 2018, Ouest France

permettre l'acceptation de transformations, d'efforts généralisés. **Seule une action concrète des pouvoirs publics permettra d'installer des modes de pensée plus « durables », plus égalitaires, plus solidaires, et susceptibles de ricocher sur d'autres secteurs que les transports.**

Face aux insuffisances du progrès technique et scientifique, « la décarbonation du trafic aérien devra intégrer un plafonnement du trafic »

Dans une nouvelle étude, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) serait catégorique :

« La décarbonation du secteur aérien devra intégrer un plafonnement du trafic » Il s'agit pour elle de la seule mesure suffisamment efficace et rapide dans l'attente de la concrétisation des avancées technologiques : **« La décarbonation du secteur à hauteur de 75 % est possible d'ici à 2050, mais seulement si tous les leviers sont activés : efficacité énergétique des avions, décarbonation des carburants et modération du trafic ».**²⁴¹

Ce constat s'applique d'ailleurs à la décarbonation. Mais sur Nantes-Atlantique, **l'inefficacité des aménagements structurels pour réduire les nuisances** laisse penser que la régulation du trafic serait également **le seul moyen efficace d'atteindre l'objectif de protection des populations.**

- **Un état des lieux des avancées scientifiques et technologiques dans le secteur aéronautique**

Le constructeur français Airbus travaille actuellement à plusieurs projets destinés à limiter les émissions de CO2 et les nuisances sonores du trafic aérien.

Des avions plus performants

D'une part, à travers la mise sur le marché d'avions **nouvelles générations, moins polluant et moins bruyant.** Par exemple, l'A220-300 dont la consommation de carburant et les émissions de CO2 sont réduites de 20% et les émissions sonores de 34%²⁴². La directrice générale d'Air France, Anne Rigail a ainsi déclaré que la compagnie visait un renouvellement de 70% de sa flotte d'ici 2030 avec une livraison de 60 A220 pour 2025.²⁴³

Des avions à hydrogène

Ensuite, **Airbus développe pour 2035 trois modèles d'avions à hydrogène** supposés rejeter 0% de CO2 car exclusivement de la vapeur d'eau (voir Fig 16).



Figure 16 Innovation ZEROe, "Towards the world's first zero-emission commercial aircraft", site d'Airbus

L'incorporation de biocarburants

Enfin, **l'incorporation de biocarburants**²⁴⁴ issus de la biomasse **au kérosène** constitue un levier phare.

*« Trois voies industrielles de production de ce « bio-kérosène » sont privilégiées [...] l'hydrotraitement des huiles végétales, la conversion catalytique des sucres et la gazéification/synthèse de la ligno-cellulose. »*²⁴⁵

Ces biocarburants sont très demandés par les compagnies aériennes.

²⁴¹ Propos de Baptiste Périssin-Fabert, directeur général de l'ADEME par intérim. *« La décarbonation du secteur aérien devra intégrer un plafonnement du trafic, selon l'ADEME », Actu environnement, 28 septembre 2022, Florence Roussel*

²⁴² *Bienvenue à bord de l'Airbus A220-300 | Air France*

²⁴³ Quand Air France fait sa révolution *Entretien avec Anne Rigail Directrice générale d'Air France. « Pourvu que ça dure » Public Sénat.*

²⁴⁴ Les biocarburants sont issus de la biomasse, c'est-à-dire des produits d'origine animale ou végétale, mais en aucun cas fossile. *Biocarburants | Ministères Écologie Énergie Territoires (ecologie.gouv.fr)*

²⁴⁵ *Les biocarburants aéronautiques en France | Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire*

« Sur la durée de vie d'une huile végétale c'est 80% de CO2 en moins. C'est le **premier levier**, aujourd'hui on en incorpore que 1%, c'est le mandat d'incorporation français. L'objectif en 2030 c'est 10%²⁴⁶ [...] jusqu'à 60% de carburants durables à l'horizon 2050. »²⁴⁷

Néanmoins il existe de nombreuses limites à ces avancées.

▪ Les limites de ces avancées technologiques et scientifiques

Les limites des biocarburants

Sur les biocarburants, la directrice générale d'Air France déplore en l'absence de filières spécifiques **l'existence de freins économiques et commerciaux à une incorporation plus importante et plus rapide** :

« Ils ne sont pas disponibles [...] il faut vraiment que les énergéticiens passent à les multiplier [...] nous n'en avons pas assez pour répondre à l'ensemble de la demande. » Une rareté qui se ressent sur le prix : « 4 à 8 fois plus cher que le kérosène. [...] il faut que les volumes génèrent une baisse du prix ». Et sur le prix des billets : « Nous avons écrit à nos clients pour leur expliquer qu'ils verraient sur leurs billets l'effet des mandats d'incorporation. »²⁴⁸

La solution à ce premier frein économique et commerciale serait donc de **produire davantage de biocarburant, sur des filières spécialisées, et à moindre coût**.

Néanmoins le manque de disponibilité de ces biocarburants est en partie dû à **la forte concurrence d'autres filières déjà établies dans la valorisation de la biomasse**²⁴⁹ : utilisation alimentaire pour les huiles et les sucres, utilisation de la lignocellulose dans la filière bois-fibres-matériaux... Face à une demande extrêmement forte, **produire en quantité suffisante constitue alors un vrai défi** auquel se

heurte une autre réalité : les limites écologiques de ces énergies « propres ». **Le biocarburant et l'hydrogène ne sont ni pleinement écologiques, ni pleinement substituables aux énergies fossiles.**

D'une part, pour répondre à la demande de biocarburants la production de déchets et les rendements d'une agriculture responsable ne suffisent pas²⁵⁰. Ainsi du colza transgénique, des huiles usagées sont importées par cargos de fret fonctionnant au fuel lourd depuis les continents asiatique ou océanique. Les betteraves sucrières sont cultivées en masse au moyen de **néonicotinoïdes** pour pouvoir atteindre les objectifs de rendement. Ces produits phytosanitaires ont été initialement interdits en 2018 en raison de leur extrême nocivité pour les abeilles. Mais le secteur de la betterave sucrière continue à y avoir recours de façon dérogatoire depuis 2020²⁵¹.

Les limites de l'hydrogène

L'hydrogène quant à lui ne se trouve pas à l'état pur dans la nature. Il faut l'extraire « proprement » à partir de molécules d'eau : les atomes d'hydrogène sont séparés des atomes d'oxygènes par **électrolyse**. Pour être écologique, cette énergie électrique proviendrait alors du surplus d'électricité produit par les énergies renouvelables (éoliennes, panneaux photovoltaïque) en cas de conditions météorologiques très favorables. L'énergie électrique non-consommée de façon classique serait donc employée à la fabrication de l'hydrogène. (Voir Fig 17)

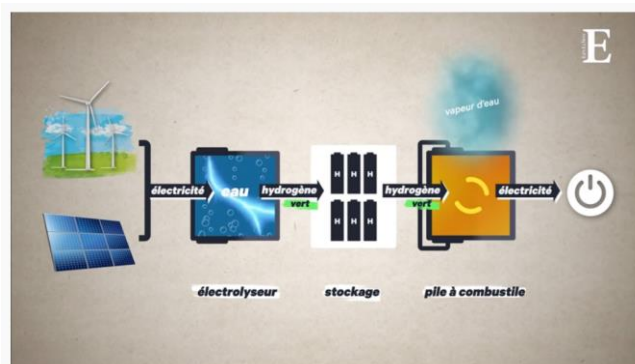


Figure 17 Schéma illustrant une électrolyse : la combustion de l'hydrogène à partir de molécules d'eau, "L'hydrogène va-

²⁴⁶ Contre 5% dans la réglementation française.

²⁴⁷ *Entretien avec Anne Rigail Directrice générale d'Air France. « Pourvu que ça dure » Public Sénat.*

²⁴⁸ *Entretien avec Anne Rigail Directrice générale d'Air France. « Pourvu que ça dure » Public Sénat.*

²⁴⁹ *Les biocarburants aéronautiques en France | Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire*

²⁵⁰ *Sur le Front avec Hugo Clément « Biocarburants, Biogaz, le grand enfumage », France 5*

²⁵¹ Produit phytosanitaire attaquant le système nerveux des abeilles. Interdit en France en 2018 puis réautorisé pour la filière de la betterave sucrière en 2020.

t-il révolutionner l'énergie ?", Les Echos, <https://youtu.be/2N6GwxEDmEQ>

Mais faut-il encore que ce surplus d'énergie puisse répondre à la demande. Jean-Marc Jancovici²⁵², ingénieur, consultant, membre de l'association The Shift project et du Haut conseil pour le climat explique dans l'une de ses nombreuses interventions que :

Le processus de production de l'hydrogène « **consomme plus d'énergie pour dissocier l'oxygène et l'hydrogène qu'il ne permet d'en récupérer derrière dans la combustion de l'hydrogène** ».

Il réfute également l'idée reçue **d'une énergie 0 carbone**. En effet, il rappelle l'existence de méthodes d'extraction très émettrices en CO₂, par exemple la **thermolyse** à partir de gaz naturel :

« Vous mélangez du gaz naturel CH₄ et de l'eau H₂O, vous chauffez très fort, et vous récupérez de l'hydrogène et du CO₂ [...] vous allez aussi émettre du CO₂ avec le gaz que vous avez brûlé pour chauffer très fort [...] le résultat des courses, une voiture à hydrogène c'est à peu près autant de CO₂ avec de l'hydrogène produit de cette manière qu'une voiture à pétrole ».²⁵³

Il souligne enfin pour **l'électrolyse**, méthode d'extraction la plus verte et favorisée, que **les énergies renouvelables ne sont pas non plus des énergies 0 carbone** :

« Une éolienne c'est 10g de CO₂/KW avant stockage, un panneau solaire c'est 50g de CO₂/KW avant stockage donc c'est moins que le gaz qui en fait 400 mais ce n'est pas 0. Ensuite il va falloir stocker l'hydrogène vous allez perdre 20% au passage, voire 50% si vous le liquéfier. [...] Donc c'est moins éventuellement mais ce n'est pas 0. »²⁵⁴

²⁵² Jean-Marc Jancovici est écologiste et prône la décroissance d'un système économique qu'il juge non-pérenne car dépendant d'énergies provenant essentiellement de combustibles fossiles.

²⁵³ *L'hydrogène, une alternative décarbonée illusoire au pétrole*, Jean-Marc Jancovici

²⁵⁴ *L'hydrogène, une alternative décarbonée illusoire au pétrole*, Jean-Marc Jancovici

²⁵⁵ Quand Air France fait sa révolution, *Entretien avec Anne Rigail Directrice générale d'Air France*. « Pourvu que ça dure » Public Sénat.

Enfin, l'hydrogène ne pourra pas se substituer entièrement aux énergies fossiles, si l'objectif est de satisfaire le niveau d'activité actuel.

La Directrice générale d'Air France constate que « **l'essentiel des émissions d'Air France c'est du long-courrier** »²⁵⁵. Or, le directeur de l'ingénierie d'Airbus, Jean-Brice Dumont, reconnaît que « **l'idée d'un vol très long-courrier Paris-Sydney, c'est très illusoire à ce stade** l'hydrogène étant 4 fois plus volumineux que le kérosène pour la même énergie »²⁵⁶.

Par ailleurs l'emport de ces avions **ne dépasserait pas 200 passagers**. (Voir Fig 16)

- **Le techno-optimisme, un mode de pensée déraisonnable qui renforce la nécessité d'intégrer des mesures de sobriété**

Face à ces zones d'ombre, le secteur aéronautique ne peut tout simplement **pas raisonnablement espérer conserver son rythme actuel et encore moins s'intensifier**.

« Avec des prévisions de croissance en hausse d'ici à 2050, le trafic aérien pourrait encore **augmenter son empreinte carbone de 50 % si rien n'est fait**. »²⁵⁷

Julian Allwood, chercheur en ingénierie à l'université de Cambridge et coauteur du 5e rapport du GIEC **défend l'idée que l'optimisme technologique ne se base sur aucun fait scientifique** :

"La technologie ne résoudra pas le changement climatique parce **qu'elle ne peut pas être déployée à l'échelle suffisante dans les temps**. »²⁵⁸

Au regard de l'urgence environnementale et en l'absence de garantie scientifique, **il est donc proprement anormal de parler d'un projet sobre sans intégrer des mesures de**

²⁵⁶ « *L'avion à hydrogène, une vraie fausse promesse écologique ?* » *France 24*.

²⁵⁷ « *La décarbonation du secteur aérien devra intégrer un plafonnement du trafic, selon l'ADEME* », Actua environnement, 28 septembre 2022, Florence Roussel

²⁵⁸ « *Réchauffement climatique : la technologie suffira-t-elle à régler le problème ?* » Thomas Baïetto, France télévisions, 13 décembre 2021

modération du trafic, comme des options sérieuses et à part entière du réaménagement.

La possibilité d'une approche complémentaire entre modération du trafic et progrès technique

Parler de frugalité et de progrès technologique n'est pas incompatible, cette dernière pouvant être utilisée comme une **solution complémentaire** à la première.

La mentalité du secteur aéronautique commence d'ailleurs à intégrer cette perspective de modération du trafic. En mai 2020, dans une tribune publiée par le journal Le Monde, plus de **700 étudiants futurs professionnels du secteur aéronautique plaident pour la réduction du trafic** et la reconversion industrielle du secteur en faisant le constat **d'un modèle intenable et de technologies insuffisantes** :

« Le progrès technique ne peut, à lui seul, permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, indispensable à la lutte contre le réchauffement climatique, et donc au maintien des conditions d'habitabilité de la Terre. Les efforts technologiques doivent être menés de concert avec des choix politiques et économiques en faveur d'une réduction globale du trafic. »²⁵⁹

Il semble nécessaire que **l'action publique s'appuie sur Nantes-Atlantique pour questionner et adopter des vraies mesures de sobriété telles que la restriction du trafic**, des instruments tarifaires ou fiscaux désincitatifs, des mesures en faveur du report modal, ou encore la rationalisation du réseau d'aéroports **sans quoi l'aérien ne jouera pas sa part pour parvenir à un modèle soutenable.**

La disqualification économique d'un plafonnement du trafic

Malgré l'avis favorable de l'Autorité environnementale, qui estime en 2019 que « **le niveau de trafic acceptable** » peut « **être un des objets de la concertation** »²⁶⁰, l'opportunité **d'un plafonnement du trafic a été disqualifiée** par le maître d'ouvrage.

■ La soumission des mesures de restrictions des mouvements d'avion à une étude d'approche équilibrée

Une disqualification d'ordre réglementaire ? Le plafonnement ou toutes autres mesures de restrictions du trafic aérien sont compliqués par la réglementation européenne qui comporte un **principe de liberté du marché du transport aérien**. Cela n'en reste pour autant pas impossible.

Si la protection des populations l'exige, la maîtrise d'ouvrage peut engager auprès de la commission européenne une étude d'approche équilibrée prévue au règlement n° 598/2014 de l'UE²⁶¹. Une procédure longue et nécessaire pour tout type de restrictions des mouvements d'avions sur un aéroport communautaire, et destinée à rechercher des mesures d'équilibre entre la protection des populations et les intérêts économiques.

Si des études ont été engagées sur l'interdiction des avions les plus bruyant ainsi que sur l'instauration d'un couvre-feu, **aucune étude d'approche équilibrée n'a pour autant été engagée pour un plafonnement des mouvements d'avions.**

■ Un refus d'engager une étude sur le plafonnement du trafic, essentiellement d'ordre économique

Un refus catégorique du maître d'ouvrage contestable à plusieurs titres :

D'une part, il aurait été légitime d'engager une telle procédure au regard des **dizaines de milliers de personnes survolées** chaque jour (plus de 80 000), de **la croissance**

²⁵⁹ Aéronautique : « La transition écologique impose une profonde transformation de notre industrie » Tribune de 700 étudiants du secteur aéronautique, Le Monde, 20 mai 2020

²⁶⁰ Avis délibéré n°2018-114 de l'Autorité environnementale en date du 24 avril 2019, Cadrage préalable réaménagement aéroport Nantes-Atlantique, p.12

²⁶¹ EUR-Lex - 32014R0598 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

exceptionnellement rapide du trafic sur Nantes-Atlantique et de **la durée prévisionnelle d'exploitation** (à minima jusqu'en 2060).

Ensuite, **la compétence de la DGAC pour intervenir sur cette étude a été remise en cause**. En effet, d'après un arrêt du Conseil d'Etat en date du 5 avril 2022, **la réalisation de l'étude d'approche équilibrée ne devrait en principe pas relever de la compétence de la DGAC** puisqu'elle ne démontre pas qu'elle possède les caractéristiques d'une autorité indépendante.²⁶²

Enfin, **il s'agit avant tout d'une disqualification économique**. L'argument avancé par le maître d'ouvrage pour justifier l'absence de mise en œuvre d'une EAE sur le plafonnement du trafic est **l'insoutenabilité économique de cette mesure**. Un argument qui révèle le caractère secondaire des préoccupations environnementales et qui s'avère contestable en quête de sobriété.

« Un plafonnement n'a pas été considéré optimal dans la mesure où les infrastructures aéroportuaires coûtent cher, de même que le développement de capacité nécessités par les prévisions de trafic : ce choix n'aurait probablement pas été soutenable »²⁶³.

Autrement dit **le plafonnement ne serait pas compatible avec le choix de faire croître le trafic** responsable d'un « développement de capacité » coûteux qu'il faut amortir.

▪ **Un plafonnement réclamé par certains participants à la concertation**

Avec plus de 80 000 personnes survolées, à moins de 400m d'altitude dans le centre-ville de Nantes et la perspective d'un avion toutes les deux minutes²⁶⁴, cette option de plafonnement a fait l'objet de **demandes chez certains participants** à la concertation. Et ceci tout particulièrement chez les populations exposées aux nuisances²⁶⁵ : les riverains des abords de l'aéroport à Saint-Aignan de Grand lieu, Rezé ou Bouguenais, du Nord-Loire ou encore l'association nationale d'élus Ville et aéroport.

Cette perspective aurait présenté **un avantage évident pour la sobriété de l'infrastructure et la réduction des nuisances**, en imposant une retenue sur la consommation des déplacements aériens.

▪ **Une limitation fiscale et tarifaire du trafic encore timide**

La modération du trafic aurait également pu s'organiser par une limitation « tarifaire » du trafic. **Mais les avancées sur ce point restent encore faibles**.

La Taxe sur les nuisances sonores aériennes a été augmentée²⁶⁶, mais **la taxation du kérosène** étudiée par la Commission européenne est loin d'être gagnée en raison des intérêts économiques et des réticences politiques en jeu²⁶⁷. **La hausse des redevances** sur Nantes-Atlantique n'a quant à elle pas fait l'objet d'annonce particulière. Due à chaque atterrissage, son augmentation pourrait nuire à la compétitivité de l'Aéroport. Elle demeure très contestée par les compagnies aériennes basées qui doivent par ailleurs être consultées par le concessionnaire avant toute révision.²⁶⁸

[au code général des impôts applicable à l'aérodrome de Nantes-Atlantique - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

²⁶⁷ Une lutte loin d'être gagnée à entendre ces arguments financiers relevés aux Assises du transport aérien et déconstruits par The Shift Project : « beaucoup de taxes portent sur le passager, si bien que sur un billet à 100 €, par exemple un Paris-Nice, 50 € à peu près correspondent à des taxes – à des redevances et à des taxes » ou « La convention de Chicago ne permettrait aujourd'hui que de taxer les vols intérieurs, ce qui serait totalement contreproductif puisque les compagnies aériennes pourraient aller faire le plein dans les aéroports des pays voisins, et donc finalement [...] ce serait autant d'avions dans le ciel français mais des emplois chez nos voisins plutôt que chez nous » [Petit manuel d'auto-défense intellectuelle sur l'aérien, la fiscalité et le climat en France – V3, mai 2019, The Shift Project](#)

²⁶⁸ « Nous rappelons également que toutes les décisions liées aux investissements et à leur financement doivent être soumises en amont à

²⁶² L'Article 3 de ce règlement européen précise que « Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle ». Or [l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 5 avril 2022](#), conteste le statut d'autorité indépendante de la DGAC.

²⁶³ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

²⁶⁴ Annexe 3. Les nuisances sonores à Nantes Atlantique 28 octobre 2013 – TRANSPORTS, Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie.

²⁶⁵ Réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique : Bilan du maître d'ouvrage et décision sur les modalités de poursuite du projet, Lundi 28 octobre 2019, DGAC, p.92

²⁶⁶ [Arrêté du 18 janvier 2021 modifiant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes mentionné à l'article 158 de l'annexe IV](#)

La disqualification politique d'un nouveau transfert

■ Une option absente de la concertation et réétudiée à la demande des participants

Si les participants à la concertation préalable étaient en droit de questionner l'opportunité du projet et d'émettre des contre-propositions, notamment la perspective d'un transfert, **la DGAC a d'abord refusé de réengager des études à ce sujet.**

*« Au vu de l'existence de nombreux enjeux humains, environnementaux, économiques et agricoles, répartis sur l'ensemble du territoire de la Région Pays de la Loire dont il faudrait tenir compte pour envisager le transfert de Nantes-Atlantique sur un autre site dans la région, la DGAC estime que l'hypothèse d'un tel transfert n'est pas crédible. »*²⁶⁹

Mais lors de la concertation préalable, **des acteurs importants comme le CESER²⁷⁰, des riverains, des élus locaux se sont positionnés pour réétudier cette possibilité.**²⁷¹ Suite à des études portant sur la zone de chalandise, le plan économique, démographique mais aussi la géologie, l'hydrologie²⁷², quatre sites candidats présumés moins vulnérables humainement et écologiquement que Notre-Dame des Landes et Nantes-Atlantique avaient été identifiés et expertisés par un groupement de riverains : le Collectif citoyen pour le transfert de l'Aéroport Nantes-Atlantique (COLTRAN).

« Nous retiendrons comme domaine a priori favorable la partie nord du Département de Loire Atlantique et plus précisément les territoires des 5 intercommunalités qui occupent cet espace de 2737 km2 : Communautés de communes, du Pays d'Ancenis, (20 communes), de Châteaubriant

*Derval (26), de Nozay (7), d'Erdre et Gesvres (12), de Blain (4) »*²⁷³.

Le collectif souligne l'intérêt public manifesté par certains élus pour accueillir l'Aéroport sur leur territoire, même si depuis la communauté de communes du pays d'Ancenis a réfuté la candidature du site²⁷⁴.

A l'appui de ce travail, **la DGAC a donc réétudié la possibilité d'opérer un transfert** sur l'un de ces sites. Néanmoins **elle confirme dans le bilan sa position initiale**²⁷⁵.

Une autre association citoyenne très mobilisée, le COCETA, a soutenu à l'époque de la concertation l'option du transfert. Elle dénonçait **un non-sens politique de maintenir un aéroport en milieu urbain**²⁷⁶ et plaidait pour cette option inéluctable en faveur de la protection des populations et d'un développement économique raisonné.

*« 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. »*²⁷⁷

Néanmoins, il est intéressant de noter que cette vision a depuis fortement évolué. Le COCETA ne défend plus l'opportunité ferme d'un transfert, mais seulement **une remise à plat du projet intégrant un vrai dialogue entre les services de l'Etat, les élus, et les citoyens**²⁷⁸.

la Commission Consultative Economique, qui au demeurant n'a pas été réunie depuis novembre 2017 concernant l'aéroport de Nantes. » Cahier d'acteur d'Air France – KLM, juillet 2019

²⁶⁹ Dossier de concertation préalable, DGAC, Annexe 3, p.111

²⁷⁰ Cahier d'acteur du CESER, juillet 2019

²⁷¹ Réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique : Bilan de la concertation préalable, Lundi 28 octobre 2019, DGAC, p.67 et p.87

²⁷² Entretien avec Patrick Neveu, président du COLTRAN, 23 mars 2021

²⁷³ Cahier d'acteur du COLTRAN, Juillet 2019

²⁷⁴ Aéroport de Nantes. Le Pays d'Ancenis ne candidate pas à un transfert (ouest-france.fr)

²⁷⁵ Bilan de la concertation préalable, DGAC, 28 octobre 2019, p.8

²⁷⁶ Entretien avec Joël Sauvaget, ancien président du COCETA, 04 mars 2021

²⁷⁷ Cahier d'acteur du COCETA, Le transfert, juillet 2019

²⁷⁸ Entretien avec Paolo Ferreira, président du COCETA, 22 septembre 2022

- **La disqualification politique d'une option sensible**

Il faut dire que l'opportunité d'un transfert serait politiquement et opérationnellement sensible. Sa disqualification par la DAC en 2019 n'était d'ailleurs pas tant une question de faisabilité, que de **disqualification politique**.

Selon une des garantes de la concertation, considérer sérieusement un scénario de transfert reviendrait à **remettre une nouvelle fois en cause la décision ferme et définitive du gouvernement de ne pas transférer l'Aéroport**, celle-là même qui a occasionné le projet et la concertation²⁷⁹.

Un fonctionnaire de la DGAC évoque également le risque de **sombrer dans des négociations politiques interminables et en fin de compte vaines**, voire dangereuses. Selon lui, projeter de **construire de nouvelles grandes infrastructures est devenu presque impossible**. Surtout s'agissant d'un aéroport. Sans considération des motivations du projet, le symbole serait systématiquement attaqué par des collectifs militants, risquant de provoquer comme à Notre-Dame des Landes des **troubles à l'ordre public insoutenables** avec la crainte d'affrontements meurtriers.

En 2017, la mission de médiation de 2017 contestait dans son rapport cette vision déjà courante sur l'impossibilité de construire, en France, des grands projets urbains. La question de leur acceptabilité étant selon elle, avant tout liée à **la qualité du processus de construction de la décision publique**.

- **Une échelle de concertation inadaptée au débat sur un potentiel transfert**

Une opportunité de transfert, si elle est plébiscitée, devrait s'étudier à **l'échelle interrégionale**. Et sur ce point, la Région Bretagne, alliée politique incontournable anciennement engagée à hauteur de 30% sur le projet de NDDL, est loin d'afficher une position favorable à un nouvel Aéroport du Grand-Ouest :

« Nous ne participons pas aux aménagements de Nantes-Atlantique qui n'est pas Notre-Dame des Landes et nous avons bien assez à faire avec les conséquences que nous devons assumer dans nos propres aéroports ! »²⁸⁰

Nantes-Atlantique, une opportunité pour l'optimisation du réseau intermodal et la rationalisation du réseau aéroportuaire national

- **La construction du projet resserrée à l'échelle ultra-locale**

Le projet d'Aéroport à Nantes-Atlantique reste baptisé « Aéroport du Grand-Ouest ». Pour autant, son échelle de discussion est extrêmement localisée :

« Ne pas élargir la concertation au Grand-Ouest, notamment la Région Bretagne, était une demande politique. La Bretagne a souhaité se retirer de l'approche interrégionale du projet. L'aéroport est alors essentiellement porté par l'État, le département, les collectivités des Pays-de-la Loire. »²⁸¹

Il était question précédemment de ne pas penser la sobriété de manière isolée ou comme un désavantage concurrentiel dans la compétition interrégionale. Or le resserrement de la construction du nouveau projet d'Aéroport à la Région Pays de la Loire semble avoir **compromis la capacité à penser ce projet en réseau, et ce malgré les efforts conventionnels ayant suivi l'abandon de NDDL**.

- **Le contrat d'avenir et le pacte d'accessibilité : des contrats de territoire d'intérêt mais peu novateurs**

Après l'abandon de NDDL, l'État décide de s'engager rapidement dans la signature de nouveaux **contrats de territoire avec les collectivités territoriales ligériennes et bretonnes**. Complétant les Contrat plan Etat-région (CPER) existant, ils viennent garantir une action conjointe,

²⁷⁹ Entretien téléphonique avec Sylvie Haudebourg, garante de la concertation préalable de 2019 sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique, 05 mai 2021

²⁸⁰ Echange de mails avec Gérard Lahellec, vice-président du Conseil Régional de Bretagne, 02 mars 2021

²⁸¹ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

rapide et coordonnée sur la base d'une vision partagée d'un **désenclavement du Grand-Ouest** dans l'espace européen.

Un contrat d'avenir avec la Région Pays de la Loire

Il scelle l'unité des acteurs locaux et de l'Etat autour d'un nouveau projet destiné à structurer l'aménagement du territoire en Pays de la Loire pour les 40 prochaines années. Il est signé à Nantes le 8 février 2019 entre l'Etat et la Région. Son contenu se concentre essentiellement sur la **modernisation et l'amélioration des réseaux de mobilité**. Sur l'aspect **routier**, il propose un soutien à l'amélioration du franchissement de la Loire au niveau du Pont de Cheviré (ouest de Nantes) et une aide financière complémentaire pour des travaux de fluidification du trafic sur le périphérique nantais. Sur l'aspect **ferroviaire**, il souhaite améliorer les liaisons entre Nantes, Rennes, et la Loire-Atlantique notamment à travers la création d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Rennes et Redon. Il prévoit également des aménagements destinés à améliorer la qualité du service entre Nantes, Angers et Le Mans et une amélioration de la liaison Nantes-Bordeaux via la Rochelle. Enfin, l'amélioration de l'axe ferroviaire Le Croisic/ La Baule/ Saint-Nazaire/ Nantes/ Angers/ Le Mans/ Paris, et la création d'une ligne nouvelle entre Massy et Valenton doivent permettre **d'améliorer l'accès du Grand-Ouest à Paris et aux aéroports parisiens**.²⁸²

Le contrat semble donc pouvoir optimiser et rationaliser les déplacements aériens de deux façons. **D'une part, en modernisant et en fluidifiant des liaisons qui permettraient un report de trafic vers Paris, mais aussi vers Rennes**. D'autre part, en offrant **un meilleur raccordement du territoire nantais à l'échangeur ferroviaire parisien**, porte ouverte sur le reste des territoires français et européens. **Cette connexion améliorée encouragerait le report modal des déplacements aériens sur le train**, ce qui n'est pas sans intérêt dans le cadre d'une stratégie de décarbonation des déplacements. Un exemple type est la liaison Nantes-Lyon, les vols low-cost effectuant ce trajet sont actuellement particulièrement nombreux sur la plateforme.

Restant vigilant aux traductions opérationnelles de ce contrat, il faut noter qu'il n'apporte en réalité pas de grandes

nouveautés. Il vient surtout **renforcer, compléter des projets déjà prévus** par les CPER ou encore la loi orientation et mobilités de 2019.

« C'étaient des reprises de choses où ça n'avancait pas. On a toujours dit que pour nous un des enjeux essentiels c'était Nantes-Paris et Nantes-Rennes en train. Moi je suis élu depuis 25 ans et ça fait 25 ans que l'on dit ça. En 25 ans on n'a pas beaucoup avancé et après nous les partisans de l'aéroport on parle d'attractivité et tout ça mais ça c'est toujours... vous prendrez toutes les correspondances avec l'Etat, toutes les communications qu'on fait on commence toujours par ça en disant pour nous les enjeux c'est d'être bien connecté à Paris et d'avoir une ligne Nantes-Rennes efficace. »²⁸³

Le pacte d'accessibilité avec la Région Bretagne

Ce pacte a également été signé le 8 février 2019, à Rennes, entre l'Etat et la Région Bretagne. Contrairement au contrat d'avenir, le pacte d'accessibilité consacre une stratégie majeure au **renforcement de l'attractivité aéroportuaire de la Bretagne**. Le développement de l'accès aux hubs internationaux via l'Aéroport de Brest est considéré comme une priorité. Le trafic de l'Aéroport de Brest étant en 2019 composé à 90% de lignes vers Paris-Orly, un autre axe du pacte est particulièrement important : le développement d'une **desserte TGV entre la Bretagne Finistère et Paris** qui occasionnerait un report modal de l'aérien vers le train. Autre point important, **l'Aéroport de Rennes prévoit de capter une partie du trafic prévu sur l'Aéroport du Grand-Ouest**, pour se développer jusqu'à 2 millions de passagers.²⁸⁴

Dans l'ensemble, si des avancées (notamment sur le ferroviaire) sont attendues, **la coopération interrégionale ne démontre pas une stratégie volontaire de décarbonation parlant explicitement de report modal, et encore moins de modération du trafic aérien**. Et un sujet qui semble absent des discussions est également la **rationalisation du réseau d'aérodromes français**.

²⁸² [20190802-contrat-d-avenir.pdf \(paysdelaloire.fr\)](#)

²⁸³ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes Métropole, 26 avril 2021

²⁸⁴ [Pacte d'accessibilité et de mobilité, Préfecture et services de l'Etat en Région Bretagne](#)

- **Une densité d'aérodromes déficitaires et dépendants des subventions publiques**

La France compte **460 aérodromes** dont l'écrasante majorité ne capte qu'une petite partie du trafic et sont **déficitaires**²⁸⁵.

Pour exemple, en 2019, Rennes et Brest avaient beau capter près de 80 % du trafic breton à eux seuls, ils demeuraient bien en-dessous du seuil de 50 000 mouvements d'avions commerciaux au-delà duquel l'aéroport ne peut plus bénéficier de subventions publiques²⁸⁶. Les deux aéroports sont déficitaires²⁸⁷, de même que les 6 autres aéroports régionaux (Lorient, Lannion, Quimper...) et doivent donc leur survie à ces subventions. Il faut aussi noter que si la question d'un **report du trafic nantais sur l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques** a été discutée pendant la concertation, le développement du site reste contraint par les lacets ferroviaires et routiers qui l'entourent. Ainsi, **Rennes ne pourrait pas dépasser à termes les 2 000 000 de passagers, ce qui impliquera nécessairement de s'accommoder d'une modération du trafic**.²⁸⁸ A moins que le peu d'avancées sur le report modal ou l'évolution des pratiques de mobilité **n'engage un nouveau report de trafic sur un aérodrome capable de développer sa capacité** : Nantes ? Brest ?

Une stratégie d'extension de la zone de chalandise **du projet aurait pu interroger** (notamment par le biais des connexions intermodales) **la fermeture de certains aéroports bretons et angevins** qui fonctionnent à perte et polluent essentiellement du fait **de l'aviation privée et des vols internes**.²⁸⁹

- **Angers-Loire : la remise en cause d'un aérodrome de proximité essentiellement tourné vers l'aviation privée**

Taxée de « *symbole d'un effort [écologique] à deux vitesses* » par le Ministre délégué aux Transports, Clément Beaune, **l'acceptabilité sociale de l'aviation privée a pris du plomb dans l'aile depuis l'été 2022**.²⁹⁰ Le cas de l'Aéroport Angers-Loire, situé à 124km de l'Aéroport Nantes-Atlantique, est à ce sujet particulièrement édifiant.

En 2019, l'aérodrome comptait un total de 4 957 passagers pour 22 870 mouvements d'avion. Cela représente un tiers des mouvements comptabilisés sur Nantes-Atlantique en 2019 alors que ce dernier accueillait 7,2 millions de passagers, soit **1452 fois plus qu'Angers** ! Sur ces 22 870 mouvements, 22 221 (97%) sont répertoriés comme **des vols non-commerciaux** dont 10 072 (presque 50%) semblent **sous l'étiquette « voyages » attribuables à l'aviation privée et d'affaire**. Les 12 149 restants qualifiés de « locaux » pourraient être attribuables à une aviation de plaisance.²⁹¹ Le site de l'Aéroport Angers-Loire annonce d'ailleurs **qu'aucun vol commercial n'est programmé pour 2022**.²⁹² Son activité actuelle ne se limiterait donc en théorie qu'à l'aviation privée.

A ce jour, la pertinence de **conserver un aéroport fonctionnant quasi-uniquement à travers l'aviation privée, et encourageant à son usage, est légitime à questionner**. Dans cette veine il aurait pu être légitime de **l'intégrer aux discussions sur les perspectives de développement d'un aéroport de proximité comme Nantes-Atlantique**.

²⁸⁵ La France compte un trop grand nombre de petits aéroports régionaux déficitaires | Les Echos

²⁸⁶ En 2019, Rennes stagnait à 14 483 mouvements d'avions commerciaux pour 851 976 passagers et Brest à 14 432 pour 1 236 121 de passagers.

Union des Aéroports Français - Aéroport de Rennes - Saint-Jacques (www.aeroport.fr) / Union des Aéroports Français - Aéroport de Brest Bretagne (www.aeroport.fr)

²⁸⁷ Ce déficit est comblé par des subventions publiques, qui se seraient élevées tous aéroports bretons confondus à 45 millions d'euros entre 2012 et 2017. Les aéroports bretons coûtent cher aux contribuables, 15 avril 2020, 20 minutes, Didier Le Corre

²⁸⁸ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel BADRÉ, Gérard FELDZER, Annexe comparative, p.8

²⁸⁹ L'aéroport de Lorient comptait 102 586 de passagers en 2019 et sur 4719 vols 1465 étaient également de l'aviation privée.

²⁹⁰ S'ils ne représentent en France, en 2020, que 4% de la consommation de carburant aérien l'aviation privée est un secteur porteur et les auteurs de l'étude *The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change - ScienceDirect* estiment que certains usagers de l'aviation privée produiraient jusqu'à 7 500 tonnes de CO2 par an. Près de 700 fois plus que la moyenne des Français (11,2 tonnes).

Jets privés : trois graphiques qui montrent l'ampleur de leur pollution (ouest-france.fr), 23 août 2022

²⁹¹ Union des Aéroports Français (www.aeroport.fr)

²⁹² Vols & Destinations - Aéroport de Angers Loire | Edeis

- **L'opportunité d'élargir la réflexion à la rationalisation du réseau aéroportuaire**

Ainsi, pour des questions liées à **l'usage des deniers publics, de modération des vols internes et privés** auxquels des alternatives bas carbone existent, la question de **la rationalisation du réseau d'aérodromes français** aurait gagné à être réétudiée à travers **Nantes-Atlantique**. Bien entendu, un tel scénario est complexe et aurait réclamé un travail de réflexion important sur l'optimisation des intermodalités, le développement des alternatives ferroviaires²⁹³, le devenir du site de Nantes-Atlantique²⁹⁴ et des aéroports à fermer. Afin de s'inscrire

dans une stratégie globale de sobriété, **des restrictions et garde-fous** auraient également dû être pensés. Enfin, un tel chantier politique aurait permis d'**anticiper les conséquences et les adaptations économiques** d'un modèle moins dépendant de l'aérien.

Néanmoins, si les contrats de territoire constituent une ébauche, tout laisse penser que **le retrait catégorique de la Région Bretagne du projet, et l'exigence gouvernementale de réaménager dans des délais rapides et à faible coût** n'auront pas permis d'accorder du temps et des moyens à une nouvelle proposition de réorganisation du réseau aéroportuaire.

Vinci Airport, une « machine à cash » en pole position pour la reprise de la concession

Un concessionnaire en quête de profit illimité

- **La folie des grandeurs du favori**

Si le maître d'ouvrage met un point d'honneur à garder secrète la procédure de marché public, **Vinci Airport, exploitant majoritaire d'AGO depuis 2010 se positionne comme le favori** à la reprise de la nouvelle concession²⁹⁵. **Le concessionnaire est réputé pour sa folie des grandeurs à Lyon Saint-Exupéry**. Avec 50 millions d'euros de bénéfices entre 2016 et 2018, le Président de la métropole lyonnaise, David Kimelfeld lui demandait en septembre 2019 de cesser de « *vider les caisses* », accusant l'opérateur de reverser non seulement « *l'ensemble des bénéfices* » à ses actionnaires, mais également « *les réserves de trésorerie* ». ²⁹⁶

- **Une gestion expansionniste sur Nantes-Atlantique**

À Nantes, il mène depuis qu'il est arrivé une stratégie (confirmée par les statistiques) **de croissance effrénée du trafic et d'ouverture accrue des lignes vers l'Europe et l'International**.²⁹⁷

Les conséquences économiques et juridiques de l'abandon de Notre-Dame des Landes à Nantes-Atlantique

- **Un vide juridique sur les modalités de résiliation du contrat de NDDL compliquant les négociations entre Vinci et l'Etat**

Pour faire douter d'une régulation préventive du trafic à l'initiative du concessionnaire, **le Conseil d'Etat rend compte dans un avis du 26 avril 2018 d'une réalité tue** mais à considérer sérieusement²⁹⁸.

Le contrat de concession passé en 2010 entre l'Etat et AGO incluait l'obligation pour l'opérateur de mettre en service

²⁹³ La base d'une stratégie ferroviaire tendant à améliorer les liaisons avec la région parisienne, la Bretagne, ou encore Bordeaux est intégrée au contrat d'avenir des Pays de la Loire du 8 février 2019, mais son application concrète est encore attendue.

[20190802-contrat-d-avenir.pdf \(paysdelaloire.fr\)](#)

²⁹⁴ Actuellement convoité pour l'extension de l'IRT Jules Verne.

²⁹⁵ « *Vinci, favori pour la concession de l'aéroport de Nantes* », 28 juin 2022, *Le Figaro*, Emmanuel Egloff

²⁹⁶ *Le Monde*, « *Les aéroports régionaux, entre bonnes affaires et vives tensions* », 24 janvier 2020, Grégoire Allix

²⁹⁷ *Union des Aéroports Français* ([www.aeroport.fr](#))

²⁹⁸ Avis relatif à diverses questions de droit des concessions dans le contexte résultant de l'annonce, le 17 janvier 2018, par le Premier

NDDL. Une mise en service qui n'a jamais eu lieu puisque le projet a été abandonné avant même la fin du bouclage financier, et avant le lancement des travaux prévus au contrat²⁹⁹. Il a été admis par le Conseil d'Etat que **cet abandon de NDDL ne relevait pas de la force majeure**, et ne permettrait donc pas à l'Etat d'échapper à son obligation d'indemnisation pour la résiliation du contrat.³⁰⁰

Or les négociations concernant **l'évaluation du préjudice subi et le montant à indemniser** sont compliquées par l'existence **d'un vide juridique** :

L'Article 81 du contrat couvrait en effet un scénario de résiliation post-mise en service uniquement, mais **laissait un vide juridique dans le cas d'une résiliation antérieure à la mise en service**.

Entamer le processus de conciliation pour le calcul de l'indemnisation due par l'Etat a donc été très laborieux³⁰¹ et à l'heure actuelle, impossible de savoir où il en est.

- **Des enjeux financiers centrés autour de l'indemnisation du manque à gagner du concessionnaire sur NDDL**

Plusieurs estimations ont été faites sur le montant de cette indemnisation.

Le rapport de médiation de 2017 insistait prudemment sur la nécessité d'une analyse juridique et de négociations approfondies, et évaluait l'indemnisation entre 0 et 350 millions d'euros³⁰². L'association Des Ailes pour l'Ouest a également réalisé une étude indépendante sur le sujet et

évaluait l'indemnisation autour de 300 millions d'euros.³⁰³ Et alors qu'en 2019 la Ministre des Transports Elisabeth Borne tablait sur une indemnisation de quelques dizaines de millions d'euros³⁰⁴, « *selon des proches du dossier au sein des pouvoirs publics, Vinci* » aurait « *avancé le montant d'un milliard d'euros* ».³⁰⁵

Des montants extrêmement incertains et discordant, donc.

Et pour cause, l'article 81 prévoit bien plus qu'une simple prise en compte des fonds investis au jour de la résiliation pour évaluer le préjudice économique du groupe Vinci. **Il prévoit une obligation pour l'Etat d'indemniser le manque à gagner des actionnaires jusqu'à la fin initiale de la concession, c'est-à-dire en 2065.**

Il doit également appliquer à ce calcul **un taux d'actualisation des recettes futures « nettement plus bas que ce qui se pratique dans des cas semblables »**³⁰⁶.

Une **garantie de profit effarante** qu'il faut pourtant prendre en considération « *conformément à l'exigence de loyauté des relations contractuelles* » mais sans tomber dans une indemnisation disproportionnée par rapport au préjudice subi. Une situation qui reviendrait à de l'enrichissement sans cause.³⁰⁷

Les bénéfices attendus sur Nantes-Atlantique, un levier pour réduire le montant de l'indemnisation du préjudice subi sur NDDL

Le Conseil d'Etat est d'avis que **si Vinci est pressenti pour**

ministre de la décision du Gouvernement de renoncer au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de procéder à un réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, du Conseil d'Etat réuni en Assemblée générale, 26 avril 2018 [ce avis_26_avril_2018_ndeg394398.pdf \(dalloz-actualite.fr\)](#)

²⁹⁹ « *Le concessionnaire n'a pas terminé les études d'avant-projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ni a fortiori entrepris les travaux de construction de l'infrastructure, ni satisfait à ses obligations financières* » [ce avis_26_avril_2018_ndeg394398.pdf \(dalloz-actualite.fr\)](#)

³⁰⁰ [ce avis_26_avril_2018_ndeg394398.pdf \(dalloz-actualite.fr\)](#)

³⁰¹ « *Il faut sortir de cette situation où nous ne discutons pas* » propos de Xavier Huillard, PDG de Vinci, le 14 janvier 2020. [La Tribune, « Notre-dame-des-Landes: le milliard d'euros de la discorde entre l'État et Vinci », 24 janvier 2020, Fabrice Gliszczynski](#)

³⁰² Annexe comparative du rapport de médiation, p.89

³⁰³ Entretien avec Guillaume Dalmard, président des Ailes pour l'Ouest, 11 mars 2021

³⁰⁴ Une estimation corroborée par le fonctionnaire de la DGAC interrogé le 16 septembre 2022, sans certitude néanmoins.

³⁰⁵ [Notre-Dame-des-Landes : le milliard de la discorde entre Vinci et l'Etat \(latribune.fr\)](#)

³⁰⁶ Quelles raisons ont conduit à ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? [Un entretien avec Michel Badré – La pensée écologique \(lapenseeecologique.com\)](#)

³⁰⁷ Conformément au principe de prohibition du consentement aux libéralités de la part de l'Etat.

Avis relatif à diverses questions de droit des concessions dans le contexte résultant de l'annonce, le 17 janvier 2018, par le Premier ministre de la décision du Gouvernement de renoncer au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de procéder à un réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, du Conseil d'Etat réuni en Assemblée générale, 26 avril 2018 [ce avis_26_avril_2018_ndeg394398.pdf \(dalloz-actualite.fr\)](#)

reprendre l'exploitation de Nantes-Atlantique, le bénéfice retiré de prestations identiques à celles prévues au contrat résilié pourraient être pris en compte par l'Etat pour évaluer le montant à indemniser :

*« Le Conseil d'Etat signale également au Gouvernement que, dans l'hypothèse où le groupe Vinci serait pressenti pour reprendre l'exploitation des aéroports de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir dans le cadre d'une nouvelle concession après une procédure de mise en concurrence, **il appartiendrait à l'Etat, pour apprécier l'existence d'un préjudice et en évaluer le montant, de prendre en compte, au titre du recoupement partiel entre les deux concessions, le bénéfice que ce groupe serait susceptible de retirer de la réalisation, en tant que titulaire du nouveau contrat, de prestations identiques à celles exécutées au titre du contrat résilié, en application de la jurisprudence du Conseil d'Etat (CE, 26 mars 2018 Société Balineau, n° 401060).** »*³⁰⁸

Une décision protectrice³⁰⁹ et avantageuse pour l'Etat mais il est à se demander s'il n'aurait pas alors intérêt à **favoriser à tout prix la rentabilité de l'activité au détriment de mesures protectrices de l'environnement et de la santé.**

Parkings et commerces : les principaux leviers de rentabilité

Avec la montée en puissance du low-cost, l'équilibre économique d'un aéroport dépend fortement des recettes générées par **les parkings et les loyers des commerces de l'aérogare.**

Par exemple, en 2017, les parkings représentaient 25% du

chiffre d'affaires de Nantes Atlantique³¹⁰. Le développement des zones commerciales et des parkings permet aussi **d'augmenter la compétitivité de l'aéroport**, et donc l'offre de lignes et l'attrait de nouveaux passagers.

En effet, plus les recettes de parkings et de loyers sont grandes, plus l'exploitant a *« la possibilité de baisser les redevances et de faire des offres aux compagnies aériennes. Ce qui leur permet ensuite de faire baisser leurs prix de billets d'avions. »*³¹¹

En théorie, pour encourager l'ouverture de nouvelles lignes et assurer la rentabilité de l'exploitation, **il serait donc préférable qu'un maximum de passagers viennent véhiculés, et consomment en quantité.**

Ces postes de recettes seront donc certainement dimensionnés sous l'angle de la performance. Leur résultat étant étroitement associé à la fréquentation de l'aéroport, **il s'agirait d'un argument en faveur d'une augmentation soutenue du nombre de passagers.**

Quels garde-fous pour la gouvernance économique de l'Aéroport ?

La réglementation européenne interdit aux pouvoirs publics de subventionner les aéroports qui dépassent le seuil de 50 000 mouvements d'avion annuels. C'est le cas de Nantes-Atlantique, **le consortium ne peut donc qu'y être privé.** Les décideurs publics étant déjà peu voire pas consultés à l'ouverture de nouvelles lignes aériennes,³¹² il leur sera d'autant plus compliqué d'instaurer des garde-fous à la politique expansionniste du concessionnaire s'ils ne peuvent prendre part à sa gouvernance économique.

C'est donc maintenant, avant l'attribution de la concession qu'il faut prévoir des limitations exemplaires.

³⁰⁸ Avis relatif à diverses questions de droit des concessions dans le contexte résultant de l'annonce, le 17 janvier 2018, par le Premier ministre de la décision du Gouvernement de renoncer au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de procéder à un réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, du Conseil d'Etat réuni en Assemblée générale, 26 avril 2018 [ce avis_26_avril_2018_ndeg394398.pdf \(daloz-actualite.fr\)](#)

³⁰⁹ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

³¹⁰ [Avis délibéré n°2018-114 de l'Autorité environnementale en date du 24 avril 2019](#), Cadrage préalable réaménagement aéroport Nantes-Atlantique, p.9

³¹¹ Entretien avec Isabelle Jarjaille, journaliste indépendante spécialisée en services publics, finances publiques, transports, aménagement du territoire, 02 mars 2021

³¹² Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle sur Erdre et 1er vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

Construire dans *le respect des objectifs actuels*, en négligeant les enjeux sanitaires et environnementaux

« L'Etat a souhaité que le réaménagement de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence : protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement. »

Bilan de la concertation préalable, DGAC, octobre 2019, p.132

« Nous avons peut-être trop favorisé le développement [...] c'était le cœur du problème, du dossier et les nuisances n'ont été défendues je pense que par les élus du sud Loire. »

Propos tenus en entretien par Fabrice Roussel, 1er Vice-président de Nantes métropole, 26 avril 2021

Le bruit, une forme de pollution négligée

Selon l'Agence européenne de l'environnement, 20 % de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes en Europe) sont exposés à des niveaux de bruit de longue durée qui sont préjudiciables à leur santé. Ces nuisances sont tout ou partie responsable de gênes, de

troubles du sommeil, d'une augmentation du stress favorisant l'installation de maladies cardiovasculaires.³¹³ Malgré tout, le bruit reste le parent pauvre des politiques environnementales³¹⁴.

Des « compensations exemplaires » latentes et insuffisantes

Contre les nuisances sonores, des outils palliatifs nombreux mais perfectibles

▪ Face à l'augmentation du bruit, la promesse de compensations exemplaires

En 2013, la DGAC donnait l'alerte sur l'impact de survols à très basses altitudes et en augmentation au-dessus des zones urbaines et naturelles de la métropole nantaise :

« Près de 80 000 habitants sont concernés à terme. **Les avions survolent le centre de Nantes, à forte densité de population, à moins de 400 m de hauteur. Ils survolent aussi, à moins de 300 m d'altitude, le lac de Grand Lieu, au sud, site exceptionnel classé en zone Natura 2000. Avec la croissance du trafic, les habitants du centre de Nantes subiraient à terme, aux heures de pointe, le passage d'un avion toutes les deux minutes.** »³¹⁵

« 1 avion toutes les 2 minutes ». C'est pourquoi le Premier

³¹³ La pollution sonore : un problème d'envergure tant pour la santé humaine que pour l'environnement — Agence européenne pour l'environnement (europa.eu)

³¹⁴ Le Bruit dans la ville : avis | vie-publique.fr

³¹⁵ Annexe 3, Les nuisances sonores à Nantes Atlantique 28 octobre 2013 – TRANSPORTS, Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie.

Ministre a promis aux riverains des mesures de protection, utilisant le terme de **compensations exemplaires**.³¹⁶ Mais qu'en est-il de ces compensations ?

- **Des instruments palliatifs diversifiés, complémentaires et exceptionnels**

Le Plan de Gêne Sonore (PGS)

Les instruments de protection des populations se composent d'une part d'un **instrument de droit commun : le Plan de Gêne Sonore (PGS)**³¹⁷.

Le Plan de gêne sonore est élaboré à l'année N à partir de courbes de bruit calculées à N+1 et **peut être révisé très régulièrement**. Ces courbes constituent un zonage urbain allant de A à D selon l'intensité du bruit. Chaque zone d'exposition peut alors **ouvrir droit à des aides pour les riverains, telles que des travaux d'insonorisation, une aide à la revente, un droit de délaissement**, ou encore une aide à l'insonorisation des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire et social. Les aides du PGS applicables aux trois premières zones (A, B, et C) sont financées par **tout ou partie du produit de la taxe prévue par la loi « Bruit », la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)**³¹⁸. **Le montant des travaux est plafonné**. Les communes doivent être consultées, et le projet doit être soumis à l'avis de la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR)³¹⁹ et de l'ACNUSA, avant d'être approuvé par arrêté préfectoral.

Sur Nantes-Atlantique, tout comme le PEB, le PGS est resté **inchangé depuis 2004**. Ainsi, depuis 2014, l'ACNUSA constatait le survol de nouvelles populations et **pressait la**

préfecture de le réviser. Le préfet s'y opposait, « *au motif que la décision concernant le transfert [...] était toujours en attente et qu'il ne fallait pas préjuger de l'avenir.* » Une réponse dont l'ACNUSA ne s'accommodait pas : « **il n'est pas normal de maintenir des personnes dans des conditions de bruit qui pourraient leur être épargnées en attendant une hypothétique décision de transfert.** »³²⁰

En raison de cet attentisme et à la suite à la décision du 17 janvier 2018, la révision de cet instrument figure donc parmi les **urgences notables**. Rejeté de nombreuses fois par les collectivités consultées³²¹, le PGS fait l'objet d'ajustements relativement libres voire « *open-bar* »³²². L'objectif étant d'aboutir sans plus de retard à une version commune et finalisée. Le nouveau PGS dont le périmètre de 16 km est étendu à 27km (englobant désormais près de 16 000 habitants et 7 000 logements) **entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019**.

Le PGS +

Dans son arrêté d'approbation du 20 mai 2019, la préfecture avait également pour objectif de définir au sein de la CCAR **des critères d'accompagnement à l'insonorisation des foyers non-éligibles**. Car le PGS de droit commun possède un gros défaut : il n'admet que **les habitations construites avant 2004, et acquises avant 2010**³²³. Les néo-riverains ayant été dans la croyance légitime d'un transfert jusqu'au 17 janvier 2018, **une indemnisation plus large** fait partie des mesures exemplaires souhaitées par le gouvernement. Certaines modalités telles que **le plafonnement des travaux éligibles** demeurent quant à elles en discussion, même si ce plafonnement est contesté. Au regard des circonstances, la question de **laisser bénéficier certains**

³¹⁶ *Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest mercredi 17 janvier 2018*

³¹⁷ *Cartes de bruit de l'arrêté du PGS du 20 mai 2019, Préfecture de Région Pays de la Loire et de département Loire-Atlantique*

³¹⁸ L'article L. 571-14 du code de l'environnement prévoit que les exploitants des onze plus grands aéroports français contribuent aux dépenses engagées par les riverains de ces aéroports pour la mise en oeuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores. Elle est due par les exploitants et propriétaires d'aéronefs. Le fait générateur est le décollage de l'aéronef.

Projet de loi de finances pour 2022 : Écologie, développement et mobilité durables (senat.fr)

³¹⁹ Consultée également pour l'attribution des aides du PGS aux riverains qui en font la demande.

³²⁰ *Rapport de 2016, ACNUSA, p.83*

³²¹ Le 30 août 2018, une première version du PGS est présentée aux communes qui le rejettent en bloc. Le 15 octobre 2018, de

nouvelles hypothèses de trafic sont présentées aux communes dans l'intention d'élaborer une nouvelle version. Celle-ci est communiquée aux communes de Nantes, Rezé, Saint-Aignan, Bouguenais, et Saint-Philibert pour avis le 14 décembre 2018. Nouveau rejet, Nantes et Saint-Philibert ne se prononcent pas, n'ayant pas d'habitations concernées, mais le conseil municipal de Rezé rend à l'unanimité un avis défavorable le 20 décembre 2018. Saint-Aignan et Bouguenais se prononcent également contre à l'unanimité le 7 février 2019. Le 26 février 2016, la Commission d'aide aux riverains approuve donc un nouveau projet de PGS, et le calendrier presse : le plan devait être initialement présenté à l'ACNUSA en novembre 2018.

³²² Terme employé par Matthieu Lavois, ancien collaborateur de la maire de Bouguenais (2014-2020) et collaborateur d'élus à Nantes métropole (2020), 08 mars 2021

³²³ Année de signature du contrat de concession avec AGO.

propriétaires une seconde fois d'une aide à l'insonorisation est également réétudiée même si en principe elle est impossible³²⁴.

Le Fond de compensation pour Nantes-Atlantique (FCNA)

Sur recommandations du rapport Rol-Tanguy de 2018³²⁵ (et sur exemple des dispositifs existant pour les aéroports parisiens) l'Etat a mis en place un **Fond de compensation pour Nantes-Atlantique**. Ce fond est abondé par l'Etat d'une part, par le **concessionnaire** d'autre part, et par les collectivités si elles le souhaitent³²⁶. Côté concessionnaire, il est financé par la TNSA augmentée une première fois à 20€ grâce au classement stratégique de l'Aéroport de Nantes-Atlantique en aérodrome de catégorie A³²⁷. Le FCNA est géré par un **Groupeement d'intérêt public** créé le 2 août 2018 et composé de l'Etat et de collectivités³²⁸. Ce fond permet de **financer les compensations exemplaires** annoncées par l'Etat.

L'aide complémentaire à l'insonorisation

Dans le cadre du PGS +, cette aide complémentaire consiste en **l'augmentation du taux de prise en charge des frais d'insonorisation** de 80 à 90 % pour les logements individuels, puis de 90 % à 100 % de prise en charge sur condition de ressources.³²⁹

Le droit de délaissement

Le droit de délaissement **permet aux propriétaires éligibles de demander à l'État d'acquérir leur bien**. Le prix d'achat doit alors **compenser l'éventuelle moindre plus-value ou dépréciation de leur propriété** en raison du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique. Il

peut être exercé dans **un délai de 5 ans** à compter de la publication du décret d'application de la loi, en l'espèce le 21 avril 2021. Les logements éligibles sont ceux intégrés à **une zone de bruit supérieure à 62 Lden** (Zone A du PEB) et **ayant été acquis, rénovés, agrandis significativement entre 2010 et 2018**, à savoir la date de la signature de la concession à la société AGO (31 décembre 2010) et la décision d'abandon du transfert (17 janvier 2018).³³⁰ Le GIP du FCNA étudie la recevabilité des demandes, et le prix d'achat requiert l'avis de la Direction générale des finances publiques. Ce droit concerne actuellement une cinquantaine de logements entre les communes de **Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu**³³¹.

Ce droit est **salué par certains riverains** de Bouguenais ayant pu le faire valoir : *« Il faut être honnête, sans ce droit, pas sûr qu'on aurait vendu notre maison aussi vite et à un tarif qui nous convienne »*³³².

Les modalités d'exercice sont néanmoins critiquées.

Dans une conférence de presse donnée le 8 novembre 2019 la municipalité de Bouguenais exprime ses inquiétudes, interrogeant **un délai « trop court », et des conditions d'éligibilité trop restreintes :**

*« S'agissant du droit de délaissement, nous sommes inquiets **du délai trop court** qui serait a priori octroyé pour le faire valoir (5 ans) ainsi que de la (période) **date limite d'acquisition ou de construction du bien** (2010) qui nous semble bien trop restreinte. »*³³³

Voici un cas illustré. Certains riverains ont acheté leur bien immobilier avant 2010 en ayant conscience des nuisances induites par l'Aéroport à proximité, mais **dans la certitude**

³²⁴ Propos de Madame Podevin, animatrice environnement chez AGO, *Compte-rendu de la CCE du 30 novembre 2018*, p.7

³²⁵ *Mission d'appui Rol-Tanguy, juin 2018, p.9*

³²⁶ A comprendre que si les fonds viennent à manquer, les collectivités sont susceptibles de se trouver en porte à faux.

³²⁷ Arrêté préfectoral du 4 octobre 2018.

³²⁸ Le fonds prend la forme d'un groupeement d'intérêt public (GIP) qui associe aujourd'hui l'État, premier financeur, et les quatre collectivités concernées par l'activation de la mesure première liée à l'insonorisation des habitations, à savoir la métropole de Nantes et les trois communes intégrées dans le plan de gêne sonore : Bouguenais, Rezé et Saint Aignan-Grand lieu.

Le GIP FCNA / FCNA - Fonds de compensation Nantes-Atlantique / Aéroport Nantes-Atlantique / Grands projets / Politiques publiques / Accueil - Les services de l'État en Loire-Atlantique

³²⁹ *Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage*, DGAC, lundi 28 octobre 2019, p.134

³³⁰ *Le droit de délaissement | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement* (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

³³¹ Une trentaine de logements sur les hameaux de la Jaminerie, la Blanchardais, la Bretagnerie, l'Ermitage, la Roulerie, la Paillerie, la Groissonerie, la Garotterie, le centre-bourg, le Pressoir.

³³² *Aéroport de Nantes : 14 riverains font valoir leur droit de délaissement auprès de l'État* (francebleu.fr)

³³³ CONFERENCE DE PRESSE, Vendredi 8 novembre 2019 à 11h, Position de la Municipalité sur les propositions de l'Etat pour le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique Novembre 2019

qu'elles ne seraient que temporaires puisqu'il était amené à être transféré. Cette certitude semble **légitime**, puisque le projet de NDDL imaginé dans les années 60 a fait l'objet d'un débat public en 2002 et a été **déclaré d'utilité publique en 2008**. Pourtant, ils n'auront pas le droit de prétendre au délaissement de leur bien.

Et que deviennent les biens délaissés et rachetés par l'Etat ? Ils peuvent être rachetés de nouveau par des particuliers, des entreprises, ou bien par des communes pour d'autres projets d'utilité publique. Néanmoins **il n'est pas assuré que la municipalité ait les moyens de racheter ces biens, ou qu'elle en ait l'utilité. A défaut de repreneur et de reprogrammation**, l'Etat pourrait ordonner la destruction du bâti.³³⁴ Une situation qui aurait de quoi concrétiser le terme de « *village fantôme* » utilisé par le maire de Saint-Aignan de Grand Lieu pour parler du devenir dystopique de sa commune.

L'aide à la revente

L'aide à la revente permet aux propriétaires éligibles de **compenser l'éventuelle moindre-value ou dépréciation de leur bien**³³⁵ en raison du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique, **lors de sa vente**. Elle peut être exercée dans **un délai de 3 ans** à compter de la publication du décret d'application de la loi. Ce droit concerne les propriétés riveraines de l'aéroport situées dans **une zone où le bruit aérien est modéré** (indice Lden compris entre 55 et 62 dB). Elles sont situées sur les communes de **Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan-Grandlieu**.³³⁶

La procédure et les conditions d'éligibilité sont sensiblement les mêmes que pour le droit de délaissement, de fait que les mêmes critiques peuvent être appliquées.

³³⁴ *Aéroport de Nantes : 14 riverains font valoir leur droit de délaissement auprès de l'Etat (francebleu.fr)*

³³⁵ Pour évaluer cette dépréciation la DRFiP étudie l'état du marché immobilier sur la commune concernée au 17 janvier 2018, puis étudie l'état du marché sur une zone similaire hors influence de l'aéroport en relevant le pourcentage d'évolution des prix entre le 17 janvier 2018 et la date de vente. Ce qui donne ce raisonnement : « Hors influence de l'Aéroport, ce bien valant au 17 janvier 2018 200 000€ aurait vu son prix augmenter de 10% ». L'aide de l'Etat sera égale à la différence entre ce prix théorique calculé et le prix réel de vente.

La relocalisation d'équipements publics

Le FCNA doit également financer la relocalisation d'équipements publics. Il s'agit de **deux écoles primaires à Saint-Aignan de Grand Lieu, et du collège Marie Marvingt à Bouguenais**.³³⁷

Une mise en œuvre compromise par des moyens insuffisants

■ Un budget menacé par des pertes de recettes exceptionnelles

Pour abonder le FCNA et financer ces compensations exemplaires, **19 millions d'euros ont été mobilisés**. L'Etat a abondé le dispositif de 2,5 millions d'euros dès 2017, 10 millions doivent être apportés par le nouveau concessionnaire dès 2022 et 6 autres millions d'euros devront être crédités par l'Etat.³³⁸ L'Etat a d'ailleurs enchaîné **les opérations de communication afin de montrer son implication** : le FCNA a été lancé très tôt afin de montrer aux citoyens que les promesses étaient suivies d'effets.³³⁹ Le 26 février 2021, le Premier ministre Jean Castex annonçait durant son déplacement à Nantes une dotation du FCNA de 6 millions d'euros. Pourtant cette dernière ne constitue pas un déblocage de fond nouveau, mais bien une partie des 10 millions d'euros programmés et dus par l'Etat.

Le crédit du FCNA est en latence à la suite de **la crise sanitaire qui a plombé les recettes de la TNSA** : « *sur la seule période 2020-2021 la perte de financement pour le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains est estimé à l'équivalent d'une année de recettes de la TNSA* ». Cette perte représente plus de 50 millions d'euros. Un retard de crédit qu'il faudra, selon le Sénat, nécessairement combler³⁴⁰.

³³⁶ *L'aide à la revente | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)*

³³⁷ *Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage*, DGAC, p.134

³³⁸ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

³³⁹ *Propos du secrétaire général de la Préfecture, Compte-rendu de la CCE du 16 décembre 2019*

³⁴⁰ Les recettes de TNSA sont en dessous des montants prévisionnels : -65% en 2020, -20% en 2022.

Projet de loi de finances pour 2021 : Écologie, développement et mobilité durables (senat.fr)

Mais à la lecture du courrier du 7 juin 2022 transmis par la Métropole à l'Etat, il ne l'aurait pas encore été. **Ce qui provoque des allongements de délais préjudiciables dans l'attribution des aides aux riverains.** Selon ce même courrier, « nombre de riverains abandonnent l'idée de bénéficier de ces aides ».

Le montant de la TNSA a pourtant été révisé une seconde fois à Nantes-Atlantique pour « être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains »³⁴¹. L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 **l'augmente en effet de 20 à 30€ par décollage** (le plafond légal étant 40€).³⁴²

■ Un budget irréaliste et insuffisant

L'adéquation entre le budget global, les besoins du terrain et le coût réel des opérations est fortement mis en doute.

Face aux 20 millions d'euros apportés par l'Etat et le concessionnaire, Joël Sauvaget, ancien président du COCETA, évaluait les ressources nécessaires à 107 millions d'euros pour financer les seuls frais d'insonorisation. Il évoque une moyenne de 7 133€ de travaux par logement, pour 15 000 logements.³⁴³

Ce qui pose un problème, c'est que **le coût réel des opérations ne semble avoir fait l'objet d'aucune étude préalable**. Le budget paraît avoir été calqué sur les préconisations du rapport d'appui Rol-Tanguy, lui-même référé aux scénarios des aéroports parisiens³⁴⁴.

La simple relocalisation des équipements publics risquerait de coûter à minima dans les 15 millions d'euros, à

savoir **plus de trois quarts du budget global**³⁴⁵. Une relocalisation par ailleurs toujours en berne, puisqu'elle « **reste conditionnée à la réponse de l'Etat** quant à son niveau d'engagement financier dans la construction de nouveaux équipements ». ³⁴⁶ Un engagement financier qui se fait attendre.

Elus de tous bords (LREM, PS, LR ...) ont conjointement confronté l'Etat afin de **réclamer une plus grande implication financière**³⁴⁷.

En 2019 les députées LREM Aude Amadou et Sophie Errante alertaient sur la nécessité **d'abonder « de manière conséquente » le FCNA**, « proportionnellement aux besoins des habitants concernés ».³⁴⁸ La contribution ayant été initialement programmée à hauteur de 10 millions d'euros pour l'Etat, et 10 millions pour le concessionnaire, elles affirment avoir déposé un amendement lors de la lecture parlementaire, pour « doubler ces participations », mais en vain.

D'un autre bord politique, la sénatrice LR, Laurence Garnier a également interpellé le ministre des Transports sur la nécessité **d'accélérer l'attribution des aides aux riverains**, le 4 mars 2021.³⁴⁹

D'autre part, les cartes d'éligibilité aux diverses aides présentent des « **absurdités** » **de terrain** que les élus dénoncent sans parvenir à se faire entendre : l'exemple de la rue des Frères Rousseau à Saint-Aignan de Grand Lieu dont seul le côté Ouest est éligible au droit de délaissement, et pas le versant Est.³⁵⁰

³⁴¹ « Afin d'être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains, le projet de loi de finances pour 2020 prévoit de placer Nantes-Atlantique dans le groupe d'aéroports dont le tarif de la taxe est compris entre 20 € et 40 € »

Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage, DGAC, Lundi 28 octobre 2019, p.13

³⁴² Arrêté du 18 janvier 2021 modifiant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes mentionné à l'article 158 de l'annexe IV au code général des impôts applicable à l'aérodrome de Nantes-Atlantique - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

³⁴³ Entretien avec Joël Sauvaget, ancien président du COCETA, 04 mars 2021

³⁴⁴ Cette évaluation se prévalait d'un recopiage du modèle existant sur les Aéroports de Paris : 0,8 à 1M€ par an de l'Etat (ou 10M€ pour une dotation initiale) ; 0,8 à 1M€ de la concession aéroportuaire ; et peut-être 0,5 à 0,8M€ par an à se partager entre les 3 collectivités territoriales.

Mission d'appui Rol-Tanguy, Juin 2018, p.10

³⁴⁵ Propos de M. Hervochon, conseiller départemental de Loire-Atlantique, Compte-rendu de la CCE du 16 décembre 2019, p.2

³⁴⁶ Annexe 1, Courrier du 7 juin 2022 des 24 maires de la Métropole Nantaise adressé à Mme Elisabeth Borne

³⁴⁷ Le Point, « Aéroport de Nantes, l'effet boomerang », Audrey Emery, 31 janvier 2021

³⁴⁸ Cahier d'acteur des députées Aude Amadou et Sophie Errante, juillet 2019, p.5

³⁴⁹ « Les programmes accusent un retard important au détriment des populations et des collectivités riveraines, d'autant plus que les PGS mis en place en France au début des années 2000 ne sont réalisés qu'à moitié. Aussi, elle lui demande quelles mesures seront prises par le Gouvernement pour accélérer la réalisation des programmes au bénéfice des riverains. »

Question écrite n°21249 de Mme Laurence Garnier (Loire-Atlantique, LR) publiée au JO du Sénat du 04 mars 2021, dans l'attente d'une réponse.

³⁵⁰ Localiser mon bien | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reaménagement-nantes-atlantique.fr) / Entretien

Ces insuffisances laissent donc craindre **une prise de distance de l'Etat dans l'effort de protection des populations, si ce n'est un désengagement**. A défaut d'abonder suffisamment le fond de compensation, les collectivités devraient alors **compenser les coûts non supportés par l'Etat**.

- **Face aux nuisances, une opposition des riverains à nuancer**

Il convient de porter un regard équilibré. Si les populations souffrent et tout particulièrement celles vivant sous les couloirs aériens, **tous les riverains des communes exposées aux nuisances ne sont pas opposés au maintien de l'infrastructure**. Parmi les raisons à cela, le rayonnement économique certain de l'Aéroport, un phénomène d'accoutumance, ou encore les craintes que les communes « rurales » ne se densifient en cas de disparition des servitudes du PEB applicables à l'aérodrome.³⁵¹

Sur ce dernier point, une question gagnerait néanmoins à être approfondie. Pour ce qui est de Saint-Aignan de Grand Lieu, **d'autres freins à la construction liés à la présence du lac et d'une biodiversité remarquable** pourraient se substituer au PEB. (Loi littoral, loi sur l'eau, forêt urbaine...)

L'importance capitale d'adopter des mesures préventives exemplaires

- **Anticiper une hausse du trafic et des nuisances**

S'il faut tenir compte de ces nuances d'opinions, il convient cependant de **privilégier une approche préventive du problème : le trafic est amené à s'intensifier** dans des proportions incertaines, la piste à s'allonger, et si ce dernier est parfois qualifié de mal pour un bien, **certaines pollutions produites ont des effets insidieux et à moyen/long terme**.

Il faudrait donc tout mettre en œuvre pour empêcher les nuisances de s'aggraver.

D'autant plus que **la malhonnêteté du maître d'ouvrage sur l'élaboration du PEB** (cet instrument préventif absolument capital) **créé une forte dépendance de l'enjeu de protection des populations aux instruments palliatifs**.



Figure 118 « Nantes-atlantique, les avions éclairent ma salle de bain la nuit » Carte sensible de l'association A la criée, réalisée par Yoann Roux et Marianne Leberre en 2022, *à la criée – géographies, arts et écritures* [depuis 2007]

- **L'insonorisation, une mesure insuffisante contre la dégradation de la qualité de vie**

Faire reposer l'essentiel de la protection des populations sur une insonorisation performante est un problème : vivre en intérieur, devoir garder fenêtres fermées est tout de même une forme de dégradation de la qualité de vie qui intègre **le coût social du projet**.

Il faut donc rappeler la nécessité impérieuse d'être exemplaire sur la prévention de l'exposition aux nuisances. Une chose qui passe nécessairement par la production de **documents d'urbanisme fiables et la modération du trafic**, comme vu précédemment.

avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu et 10^{ème} vice-président de Nantes métropole, 28 avril 2021

³⁵¹ Interrogatoires spontanés de riverains de Saint-Aignan de Grand-Lieu entre mars 2022 et juin 2022.

Un projet présumé sans risque pour un écosystème remarquable

Le Lac de Grand Lieu, une zone naturelle et humide remarquable

Le Lac de Grand lieu est le plus grand lac de plaine de France en saison hivernale. Il abrite plus de 270 espèces d'oiseaux, ce qui en fait également la **deuxième réserve ornithologique du pays**. Site fragile, situé à trois kilomètres de l'extrémité de la piste sud, **il s'agit d'une Réserve naturelle nationale et régionale, classée zone Natura 2000** et protégée par la loi littorale³⁵².

- **Un impact environnemental difficile à appréhender**



Figure 19 Photo de la Maison du Lac de Grand lieu ou « Pavillon Guerlain », Bouaye, France vélo tourism

Les participants à la consultation n'avaient donc que **quelques études diligentées par la médiation de 2017** pour débattre de l'opportunité du projet et de ses effets sur l'environnement.

Celle sur **l'empreinte carbone** (qui n'est à priori plus consultable) était optimiste mais restait prudente vis-à-vis des incertitudes entachant les prévisions de trafic. Une autre

Un écosystème vulnérable, pourtant **aucune étude n'avait été réalisée sur les incidences environnementales des mesures du réaménagement** avant qu'elles ne soient actées, puis intégrées à l'appel d'offre.

En cause ? **La légalité** de ce paradoxe tenant à la procédure de l'étude d'impact.³⁵³ Une raison sous-jacente ? **Le coût trop élevé d'une étude anticipée** sans garantie de réalisation du projet :

*« Produire (les études environnementales) à cette rapidité (avant concertation) aurait un coût de l'ordre de la dizaine de millions d'euros, alors que le projet n'est pas encore acté »*³⁵⁴

étude ornithologique, également disparue, a été davantage mise en avant. Si **son impartialité semble discutable** en raison des engagements dont l'expert retenu avait fait étalage³⁵⁵, elle conclut à **l'absence d'effarouchement des oiseaux** vivant autour du Lac de Grand Lieu. Enfin, le rapport de la médiation conclut à **« l'impact mineur voire positif » du projet sur les zones humides**.³⁵⁶

³⁵² Lac de Grand-Lieu - Vous n'avez pas fini d'en faire le tour ! (lacdegrandlieu.com)

³⁵³ L'étude d'impact doit être soumise pour avis aux collectivités locales, à l'autorité environnementale, et jointe au dossier du projet à l'occasion de la consultation publique finale. Enfin, elle est examinée par l'autorité compétente chargée d'instruire la demande d'autorisation du projet, qui en tient compte dans son appréciation. Articles L122-1 et R122-9 du code de l'environnement.

³⁵⁴ Entretien avec Yoann La Corte, ancien directeur du projet de réaménagement à la DGAC (2018-2021), 29 mars 2021

³⁵⁵ L'expert missionné, Monsieur Loïc Marion, a été directeur de la réserve naturelle nationale pendant 23 ans, et avait activement fait valoir son opposition au projet de transfert à NDDL au sein du collectif « les naturalistes en lutte ». Il craignait qu'en cas de départ de l'Aéroport, l'urbanisme de la commune de Saint-Aignan de Grand lieu se densifie et menace l'écosystème de Grand Lieu. Loïc Marion : « Notre-Dame-des-Landes, c'est la double peine pour l'environnement » (sans-transition-magazine.info)

³⁵⁶ Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, Décembre 2017, établi par Anne BOQUET, Michel

Il faut savoir que la qualité de l'eau en Région pays de la Loire est particulièrement **dégradée**, au point d'en avoir fait un des axes du contrat d'avenir :

« Avec seulement 11 % des cours d'eau en bon état écologique, contre 37 % en Bretagne, la qualité des eaux ligériennes est très dégradée, avec des enjeux écologiques, économiques, d'aménagement du territoire et de santé publique importants. Cette situation est principalement due aux prélèvements, à l'aménagement des cours d'eau et aux pollutions. »³⁵⁷

Conclure à un impact mineur voire positif du projet sur les zones humides peut donc paraître surprenant. Mais cela fait en réalité sens au regard du **néant des investissements** réalisés pendant toutes ces années d'atermoisement sur le **système de gestion des eaux pluviales** :

« La vraie menace pour le lac de Grand Lieu c'est la qualité de l'eau. Je me suis battue avec la CCI qui voulait faire de l'assainissement autonome. La piste de l'aéroport n'est pas correctement raccordée, il y a des influents qui partent dans le lac de Grand Lieu. Mais c'est évitable simplement on n'a rien fait... »³⁵⁸

Permettant de mieux contenir ces effluents, le réaménagement est une opportunité bienvenue.

Il faut souligner qu'en 2017, pour comprendre la réglementation sur l'eau et les espèces protégées, la mission de médiation a dû **se débrouiller seule avec la documentation dont elle disposait**. Les experts interrogés seraient entrés en tel désaccord, qu'ils auraient failli en venir aux mains.³⁵⁹

BADRÉ, Gérard FELDZER, p.42 et 122 d'après le Rapport d'expertise du Museum d'Histoire Naturelle de Nantes du 21 septembre 2017

³⁵⁷ [20190802-contrat-d-avenir.pdf \(paysdelaloire.fr\)](#)

³⁵⁸ Entretien avec Françoise Verchère, ancienne maire de Bouguenais (1993-2007) et conseillère générale du canton de Rezé (1994-2015), 26 mars 2021

³⁵⁹ « Le travail de confrontation des expertises a été beaucoup plus difficile concernant l'application de la réglementation sur l'eau et les espèces protégées. Les représentants des deux maîtres d'ouvrage (dont la DREAL) et des associations naturalistes ont failli en venir aux mains, lors de la réunion de confrontation de leurs expertises. Nous avons arrêté la confrontation et décidé de nous débrouiller seuls. Et

Les pollutions liées à l'activité aéroportuaire

L'air, l'eau, la biodiversité... **Un état initial de l'environnement** a été publié post-concertation en décembre 2019 pour informer sur **les conséquences environnementales de l'activité de l'Aéroport**. Le diagnostic ne porte pas sur l'impact des mesures du réaménagement ou de la croissance du trafic, mais porte bien sur **les externalités actuelles** de l'activité aéroportuaire.

On y apprend qu'à ce jour et tant que l'infrastructure fonctionne, **une révision du système de gestion des eaux pluviales est absolument nécessaire**. La DGAC explique :

« La très grande majorité des eaux de la plateforme se déversent dans le bassin versant de la Loire et l'extrémité sud de la plateforme se déverse dans le bassin versant du Lac de Grand Lieu. »³⁶⁰

Ainsi le Lac déjà en perte de diversité végétale³⁶¹, les eaux pluviales et les cours d'eau **captent un certain nombre d'effluents liés à l'activité de l'aéroport**. Artelia en dresse une synthèse. Elle comprend entre autres, les hydrocarbures et produits de combustion des aéronefs et engins d'assistance, les traces métalliques qui émanent des pneumatiques ou des freins, les émulseurs des essais pompiers ou encore les produits de dégivrage pulvérisés en hiver.

Les rapports ne concluent **pas à une pollution chronique en hydrocarbures**. En revanche, **des risques forts proviennent des essais pompiers qui ne possèdent pas d'aire dédiée, des parkings, et de la surconcentration de métaux** (et surtout de zinc !³⁶²) **dans des exutoires** qui ne

nous pouvions nous débrouiller seuls, à partir de toute la documentation disponible. »

Quelles raisons ont conduit à ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Un entretien avec Michel Badré – La pensée écologique (lapenseeecologique.com)

³⁶⁰ *Dossier de concertation préalable*, mai 2019, DGAC, p.89

³⁶¹ *Syndicat du Bassin Versant de Grand Lieu - Le Lac de Grand-Lieu (sage-grandlieu.fr)*

³⁶² « Il peut s'accumuler dans les organismes aquatiques. Une toxicité chronique au zinc par ingestion entraîne chez l'Homme et l'animal des troubles gastro-intestinaux et sanguins. »

Diagnostic sur les cours d'eau, Artelia, Etat initial de l'environnement, p.36

sont pas équipés de bassin de rétention des eaux pluviales³⁶³.

L'étude insiste sur une perturbation globale des cours d'eau par « *les aspects de sa qualité physico-chimique* », rappelant aussi la présence d'anguilles en danger critique d'extinction dans la Région³⁶⁴.

Le coût environnemental disproportionné d'un allongement de piste injustifié

Là où **aucun impact positif** sur l'environnement n'est attendu **c'est sur l'allongement de la piste**. Ni performant, ni sobre, « *seulement destiné à rassurer les Nantais* »³⁶⁵ il est à se demander comment la moindre **dégradation environnementale** pourrait être justifiée par sa réalisation.

La DGAC estime que l'option n'aurait « *presqu'aucun impact sur les zones humides et inondables* »³⁶⁶. Une analyse appuyée par un fonctionnaire de la DGAC, le projet ne poserait selon lui **pas de problème à l'échelle micro-écologique**. Que cela soit sur la présence d'espèces protégées, la fonction écologique des cours d'eau captant les effluents, l'effarouchement des oiseaux... En comparaison d'autres grands projets, il n'y aurait pas d'alerte notable.³⁶⁷

Le projet tendant à trouver un **équilibre entre les questions environnementales et les enjeux économiques**, il est normal que de toute part des concessions soient faites.

Néanmoins il est important de rappeler que l'allongement ne permettrait de répondre à **aucun besoin aéronautique et ne permettrait pas non plus de réduire significativement les nuisances sonores**.

Alors quelle est cette plus-value qui **justifierait une**

artificialisation des sols sur 15 hectares ?³⁶⁸

Son impact environnemental est peut-être minime comparé à d'autres projets, mais il est bien réel. Selon Artelia, cet allongement menace de **détruire une zone humide, des landes humides à l'enjeu biologique « très fort » et en continuité écologique avec le lac de Grand Lieu**³⁶⁹. Cette extension menace également une lande sèche et une prairie humide, le tout abritant des **espèces protégées**.³⁷⁰

Il existe donc bien un enjeu environnemental. Or, l'allongement ne démontre aucun intérêt aéronautique ou acoustique. **Les atteintes (même mineures) portées à son environnement immédiat paraissent donc indubitablement disproportionnées...**

Urbanisme, financement : l'allongement, une décision perdante à tous les niveaux

■ Des travaux coûteux et complexes

Marc Bouchery, directeur du CESER pays de la Loire, voit en l'allongement de piste une **décision perdante à tous niveaux**, et cela même sur l'aspect économique :

« Sur la piste, je pense qu'elle ne se fera pas, il n'y a pas de besoin aéronautique. On va se rendre compte que l'enjeu, ce sont les contraintes d'urbanisme à Nantes. Je pense que c'est ça le fond du dossier. Après il faut voir les enjeux financiers, il y a 8 mètres de hauteur de déblaiement à faire, ça coûte un peu d'argent, il faut dévier un gazoduc qui passe en bout de piste, tout ça ce sont des éléments qui ne sont jamais abordés parce que ça pollue le débat mais sur le fond si on décide de rallonger la piste il faudra s'en occuper. Est-ce que

³⁶³ *Analyse qualitative de la matrice eau*, Artelia, Etat initial de l'environnement.

³⁶⁴ *Diagnostic sur les cours d'eau*, Artelia, Etat initial de l'environnement, p.36

³⁶⁵ Entretien avec Fabrice Roussel, maire de la Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} vice-président de Nantes Métropole, 26 avril 2021

³⁶⁶ *Bilan de la concertation préalable par le maître d'ouvrage*, DGAC, lundi 28 octobre 2019, p.103

³⁶⁷ Un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

³⁶⁸ *Dossier de concertation préalable*, DGAC, p.25

³⁶⁹ *Rapport sur les milieux naturels*, Artelia, Etat initial de l'environnement, p.226-228

³⁷⁰ *Cahier d'acteur Groupe Nature de Saint-Aignan de Grand lieu* remis dans le cadre de la concertation préalable, juillet 2019, p.5 et *Rapport sur les milieux naturels*, Artelia, Etat initial de l'environnement, p.226-228

l'Etat sera prêt à s'engager là-dedans, j'en doute. »³⁷¹

délocalise mon bourg. Forcément on est sur un temps long. »³⁷³

Si l'allongement ne présente aucun avantage pour l'activité de l'aéroport et la protection des populations il s'accompagne donc d'un coût financier et de charges non-négligeables : **le dévoiement de la route de la Bretagne d'une part (où il passerait 1000 véhicules chaque jour)³⁷², et le détournement de conduites de gaz souterraines, d'autre part.**

Deux contraintes conséquentes mais qui n'auraient pas encore été solutionnées ou chiffrées par les services de l'Etat.

- **Saint-Aignan de Grand Lieu, commune sacrifiée ?**

Ensuite, il faut noter **les conséquences extraordinaires de cette mesure sur l'urbanisme et la viabilité de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu :**

*« Le bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu va être en zone B d'exposition aux bruits, on ne peut pas rester en zone B. Ce n'est pas possible. [...] Je ne peux pas dire à mes habitants : vous restez dans le bruit fort. Donc on va réfléchir, c'est ce qu'on a commencé à faire sur le **relocaliser la centralité de la commune**. Alors c'est facile à dire mais très compliqué à faire pour pas dire **impossible** parce que le sujet de Grand-Lieu quand même nous classe dans la loi littorale [...] Imaginons qu'on y arrive, ce dont je doute parce que **l'Etat n'y arrive pas à trouver des solutions** notamment avec la loi ELAN qui est passée il n'y a pas longtemps, ça ne sera pas dans ce mandat ci. [...] Il faut faire les acquisitions foncières, il faut viabiliser, il faut **obtenir les autorisations avec la Loi Biodiversité, zone humide, zéro artificialisation nette**... Comment je gère la zéro artificialisation nette aujourd'hui de la commune s'il faut que je*

Une exposition au bruit aggravée, une relocalisation du bourg incertaine, une trentaine de logements concernés par le droit de délaissement et destinés à être reprogrammés (mais sans idée de destination), et un arsenal de servitudes et de contraintes législatives raréfiant les solutions de repli... Cité par le Premier Ministre comme premier destinataire des compensations exemplaires³⁷⁴, **l'avenir de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu est à ce jour plus qu'incertain.**³⁷⁵

- **Une contrevérité sur l'allongement permettant de faciliter son acceptation sociale et politique**

Au regard des coûts susnommés, **il n'est pas étonnant que les services de l'Etat aient menti sur le motif de l'allongement de la piste.** Assumer publiquement une mesure **configurée pour protéger l'urbanisme nantais** aurait eu deux conséquences possibles.

D'une part, **l'allongement aurait été rejeté en bloc** par les participants à la concertation (essentiellement riverains des communes du Sud-Loire) subissant le plus de nuisances. D'autre part, **cela aurait créé des tensions entre les communes métropolitaines** pro-développement favorables à cette mesure, et certaines communes du Sud-Loire (comme Saint-Aignan de Grand lieu) ayant le sentiment d'être **sacrifiées**.

Au regard des conséquences de l'allongement la déformation de son motif apparaît soudain comme une **manière efficace de faciliter son acceptation sociale et politique.**

- **Un allongement contraire aux objectifs de limitation de l'artificialisation des sols**

Cette artificialisation **entre en conflit avec l'objectif clé de « zéro artificialisation nette »** alors même que la Région

³⁷¹ Entretien avec Marc Bouchery, directeur du CESER Pays de la Loire, ancien directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire sur NDDL (2016-2018), 30 mars 2021

³⁷² Aéroport Nantes-Atlantique. Saint-Aignan s'oppose à l'allongement de la piste (ouest-france.fr)

³⁷³ Entretien avec Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu et 10^{ème} vice-président de Nantes métropole, 28 avril 2021

³⁷⁴ « Nous ferons tout pour réduire ces nuisances pour le village de Saint-Aignan-de-Grandlieu et si techniquement cela n'était pas possible, elles feraient l'objet de compensations exemplaires. » Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest mercredi 17 janvier 2018

³⁷⁵ Des études Flash y sont néanmoins conduites par l'Etat en 2022, afin de rechercher des solutions viables à ces problématique d'aménagement dans un délai court.

Pays de la Loire est « à la traîne » en la matière avec 5 000 hectares grignotés par an (soit la surface d'une ville comme Saint-Nazaire)³⁷⁶.

En fin de compte, Nicolas Hulot considérait ce réaménagement comme « *la moins mauvaise des solutions* »³⁷⁷. Mais fort est de constater que **les prévisions de croissance ampoulées³⁷⁸ et une extension de la piste dénuée de toute justification** s'inscrivent à contre-courant d'au moins une de ses attentes : **ne pas artificialiser davantage.**

« Ce territoire est déjà artificialisé donc je préfère utiliser un territoire qui est déjà artificialisé plutôt qu'un territoire de bocages, de zones humides, de prairies et d'activités agricoles, donc les impacts ne sont pas du tout les mêmes. [...] Mais c'est une solution qui ne m'accommodait pas du tout puisque je considère que... et d'ailleurs le sujet est revenu euh... (Pause) aujourd'hui il vaut mieux réduire le nombre de plateformes aéroportuaires et optimiser leur utilisation plutôt que de les multiplier, voilà. »³⁷⁹

Une vigilance requise pour la suite de la procédure

Une attention particulière devrait être accordée à la qualité et à la prise en compte de l'étude d'impact. Evaluer la qualité d'une étude d'impact sans tomber dans les biais politiques et normatifs est difficile, mais il faut essayer. Il faut garder à l'esprit que ces études sont faillibles, et **qu'un projet peut se faire quand bien même un certain nombre d'incidences notables seraient relevées** dès lors que les enjeux politiques et économiques sont suffisamment puissants.

Le concessionnaire peut **compenser les dégradations** en mettant en place des mesures d'équivalence fonctionnelle, conservant globalement l'état de l'environnement, et faisant au titre de l'Article R122-13 du code de l'environnement l'objet d'un suivi. Mais ce sont autant de choses qui mobilisent un argumentaire intéressé et dont l'application s'expose à des aléas opérationnels.

Il faut enfin garder à l'esprit qu'opposer environnement et économie comme il a été souvent fait au sein de ce dossier pourrait s'avérer contre-productif : **les incidences environnementales qui n'auront pas été empêchées auront un coût bien plus important à la réparation.** D'autant plus que les dégâts environnementaux d'un Aéroport ne se limitent pas au département Loire-Atlantique.

³⁷⁶ *Préserver le vivant : un défi collectif pour 2050*, par Alain Schlessier directeur de la CCI Pays de la Loire, avril 2021, Magazine du MEDEF PDL n°16

³⁷⁷ Entretien avec Nicolas Hulot, ancien Ministre d'Etat de la Transition écologique (2017-2018), 18 mars 2021

³⁷⁸ Il convient de rappeler que le scénario suggéré au

gouvernement en 2017 intégrait des ambitions de trafic plus modestes que celles qui servent aujourd'hui de référence pour dimensionner le projet.

³⁷⁹ Entretien avec Nicolas Hulot, ancien Ministre d'Etat de la Transition écologique (2017-2018), 18 mars 2021

Une étude alarmante sur la qualité de l'air, volontairement publiée à l'expiration du délai d'appel d'offre

Les craintes d'une insoutenabilité sanitaire avérée ?

En décembre 2019, l'état initial de l'environnement concluait « à des niveaux de pollution acceptables » autour de l'Aéroport,³⁸⁰ mais sans prendre en compte l'étude des particules ultrafines.

Suite à la concertation préalable qui a « mis en lumière la nécessité d'approfondir les connaissances sur l'incidence du trafic aérien sur la pollution de l'air et la santé humaine, en particulier en ce qui concerne les particules ultrafines (PUF) » la DGAC a donc lancé une étude.³⁸¹

Portant sur les PUF et les dépôts de suie, elle a été confiée à Air Pays de la Loire. L'étude sur les dépôts de suie a débuté en juin 2021, et celle sur les PUF avec reprise du trafic aérien fin novembre 2021.³⁸²

Des conclusions retenues depuis la mi-mars

Air Pays de la Loire a donc produit des **conclusions intermédiaires alarmantes** concernant la présence de particules ultrafines dans l'air, **avec une corrélation prouvée de la provenance du trafic aérien**.³⁸³ L'association agréée aurait ainsi soutenu dès le 15 mars 2022, lors d'une réunion de l'Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique (OTANA) réunissant élus et associations, **la véracité de cette étude et son intérêt à être rendue publique**.³⁸⁴ La DGAC ne s'est néanmoins pas exécutée. Il est pourtant d'intérêt général qu'une telle étude (même intermédiaire) soit publiée rapidement.

Il relève de l'Article 7 de la Charte de l'environnement de 2004 et de l'esprit de la loi³⁸⁵ de **garantir le meilleur accès**

du public aux informations ayant trait à la qualité de l'air.

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, **d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques** et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Article 7 de la Charte de l'environnement de 2004

« Le droit à l'information sur **la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement** est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. **L'Etat est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion.** »

Article L125-4 du code de l'environnement

Une étude rendue publique au jour de l'expiration de l'appel d'offre

Le 28 juin 2022, la DGAC organise à la préfecture de Loire-Atlantique **une réunion d'échange avec les élus et acteurs locaux**. Durant cette réunion, elle va dévoiler les résultats de l'étude désormais accessibles depuis le site du réaménagement de l'Aéroport³⁸⁶.

Or, le 28 juin 2022 c'est également **le jour de la fin de l'appel d'offre pour l'attribution de la future concession**.³⁸⁷ Un minutage savamment choisi.

Il y a en effet fort à penser **qu'une révélation antérieure de ces données aurait amené à revoir les conditions d'exploitation intégrées au cahier des charges**. Si le

d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par une autorité publique ». L'Article L125-4 du même code renforce la protection du droit à l'information en matière de qualité de l'air « Le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. L'Etat est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion. »

³⁸⁶ Premiers rapports intermédiaires sur les particules ultrafines | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

³⁸⁷ « Vinci, favori pour la concession de l'aéroport de Nantes », 28 juin 2022, Le Figaro, Emmanuel Egloff

³⁸⁰ Rapport Air et santé Etat initial de l'environnement, p.74

³⁸¹ Impacts du projet | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

³⁸² Rapport intermédiaire de la concertation « post concertation préalable » - Projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique – 24 décembre 2021 page 18

³⁸³ Entretien avec Frédéric Chauchet, élu municipal à Saint-Aignan de Grand lieu et membre du COCETA, 6 juin 2022

³⁸⁴ Entretien avec Frédéric Chauchet, élu municipal à Saint-Aignan de Grand lieu et membre du COCETA, 6 juin 2022

³⁸⁵ L'Article L110-1 du code de l'environnement dispose que « Toute personne a le droit dans les conditions et limites définies par la loi

contenu de ce dernier (non-divulgué par la DGAC) se fonde sur les 31 mesures prises par le gouvernement³⁸⁸, **il donne surtout le feu vert à la croissance du volume de trafic** et donc à une hausse patente de la pollution émise par les mouvements d'avion.

L'hypothèse peut être avancée que la prise en compte des résultats de l'étude aurait entraîné **une révision conséquente de ce cahier des charges peu de temps avant que les candidats ne rendent leurs conclusions.**

Au-delà de faire des **remous politiques en pleine période électorale**³⁸⁹, cette révision aurait également pu entraîner des surcoûts et surtout **un allongement des délais.**

Or le projet est déjà **très en retard**. Initialement, la déclaration d'utilité publique et l'entrée en vigueur du nouveau contrat de concession étaient prévues pour 2021. Les premiers travaux auraient dû être lancés en 2022.³⁹⁰ Actuellement en 2022, le nouveau contrat de concession n'est toujours pas signé. **Il n'est donc pas impossible que le maître d'ouvrage ait souhaité éviter les contre-temps.**

Corroborant cette hypothèse, un fonctionnaire de la DGAC a d'ailleurs affirmé que ce dossier « *ce n'est pas une question de sous, c'est plutôt une question de timing* »³⁹¹.

L'étude des particules ultrafines : une première en France, et des conclusions très alarmantes

Cette étude sur la concentration de particules ultrafines est **une première en France**. Pour cause, contrairement aux particules fines, ces particules sont « **non-règlementées** ».

Comme l'affirme l'Agence Nationale Sécurité Sanitaire Alimentaire Nationale de l'Environnement et de la Santé (ANSES), elles ne sont pourtant **pas moins nocives** pour la santé. Elles pénètrent plus profondément dans les bronches et dans l'organisme, et sont selon leur niveau de concentration **à l'origine de maladies respiratoires, cardiovasculaires ou neurologiques**³⁹². Leur mesure constitue donc un enjeu de santé publique indéniable.

³⁸⁸ Annexe 8, *Les 31 mesures de l'Etat | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement* (reamenagement-nantes-atlantique.fr)

³⁸⁹ Elections présidentielles puis législatives de 2022

³⁹⁰ *Dossier de concertation préalable*, DGAC, p.40

³⁹¹ Entretien avec un fonctionnaire de la DGAC, 16 septembre 2022

Les opérations de mesure se sont déroulées de façon anticipée au nord de la piste, du 23 novembre 2020 au 21 juin 2021, puis au Sud-Ouest de la piste du 23 Juin 2021 au 31 Décembre 2021. (voir Fig 20) Il s'agit de **zones influencées par le survol des avions**, mais il convient de noter que la première mesure a été réalisée dans un contexte de **chute drastique du trafic aérien liée à la crise sanitaire**. Ces évaluations ont été reproduites pour comparaison dans une **zone urbaine non-influencée** par ce survol : le quartier de la Chauvinière au Nord de Nantes.



Figure 1 : emplacements des différents sites de mesure des particules ultrafines (source : Google maps)

Figure 20 *Carte des stations de mesure, Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne Juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire*

L'étude possédait deux objectifs. D'une part, **évaluer la concentration de particules ultrafines dans l'air, et d'autre part étudier l'influence du trafic aérien sur ces niveaux de concentration.**³⁹³

Sur les niveaux de concentration, voici ce qu'Air Pays de la Loire a relevé :

« Des niveaux élevés de concentrations à proximité de l'aéroport essentiellement caractérisés par des élévations ponctuelles de concentrations de particules inférieures à 20 nm, d'une durée de 5 à 10 min. Les concentrations les plus élevées sont enregistrées [...] lorsque le site de mesure se trouve

³⁹² *Particules ultrafines | Airparif*

³⁹³ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire*, p. 1

sous les vents de la piste.»³⁹⁴ **Ces pics de concentration enregistrés à Saint-Aignan de Grand lieu sont par ailleurs plus élevés qu'à la Chauvinière** qui démontre une concentration de PUF « de fond » en raison du trafic routier et du chauffage. **Ces concentrations ponctuelles dépassent les 50 000 P/cm³ de manière plus fréquentes qu'en zone urbaine.**³⁹⁵

Sur l'influence du trafic aérien, les experts démontrent :

*« Une corrélation entre les profils journaliers moyens des concentrations en particules inférieures à 20 nm par vents de nord-est et les profils journaliers des mouvements d'avions... »*³⁹⁶.

A Saint-Aignan de Grand Lieu « on retrouve un nombre élevé d'avions à partir de 6h, heure à laquelle les concentrations de la première classe augmentent de manière importante ». Une corrélation trafic-concentration de PUF qui se retrouve également entre 21h et 22h, et entre 22h et 23h avec une « baisse brutale du nombre d'avions » concordant avec la réduction des concentrations.³⁹⁷

En clair, **plus la station de mesure se trouve exposée aux vents de la piste, plus la concentration de PUF mesurée est élevée.**

Ensuite, **les pics de concentration sont étroitement corrélés avec les mouvements d'avions, et l'augmentation du trafic aérien.** En effet, Air Pays de la Loire constate une augmentation « du nombre d'élévations ponctuelles de concentrations supérieures à 20 000 P/cm³ en provenance de l'aéroport » entre la mesure au nord de la piste ayant débuté en novembre 2020 et la seconde, au sud-ouest,

ayant débuté en juin 2021. Une augmentation qu'il attribue directement « *à l'augmentation du trafic aérien (+146 %) entre les deux périodes.* »

Un résultat sous-évalué et amené à s'aggraver

L'ensemble des résultats permettent donc de mettre en évidence un impact du trafic aérien de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur les niveaux de concentrations en particules ultrafines, notamment les plus fines au sud-ouest de la piste.

Un constat à prendre au sérieux puisqu'il se réfère à des données de trafic bien en deçà de la réalité vécue par les populations ces dernières années, et qui ira en s'aggravant avec l'augmentation prévue à 77 000 mouvements aériens en 2040.

En effet selon les chiffres de la DGAC, malgré la reprise du trafic, l'Aéroport n'aurait comptabilisé que 31 462 vols au total sur la période d'étude comprise entre novembre 2020 et décembre 2021³⁹⁸. **Soit moitié moins qu'en 2019**, année avant-covid durant laquelle il avait enregistré 69 081 mouvements.³⁹⁹

Une réaction politique limitée au Sud-Loire : prolonger, diversifier les études, et rediscuter les conditions d'exploitation

Au lendemain de cette publication, la presse locale s'est empressée de relayer **l'état d'inquiétude des élus locaux.** Et une nouvelle fois, cette dernière émane surtout des communes du Sud-Loire⁴⁰⁰.

Alors que **la présidente de métropole, Johanna Rolland,**

³⁹⁴ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire, p. 2*

³⁹⁵ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire, p. 14*

³⁹⁶ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire, p. 2*

³⁹⁷ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire, p. 22*

³⁹⁸ *Nantes-Atlantique, évaluation des concentrations en particules ultrafines dans les environs de l'Aéroport Nantes-Atlantique, campagne juin 2021-Décembre 2021, Rapport intermédiaire de mars 2022, Air Pays de la Loire, p. 20*

³⁹⁹ *Union des Aéroports Français (www.aeroport.fr)*

⁴⁰⁰ *Particules ultrafines à Nantes-Atlantique : des résultats « inquiétants » pour Sandra Impériale, 28 juin 2022, Ouest France*

n'a pas réagi publiquement à ces conclusions, Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais ont élaboré conjointement un communiqué de presse.

Ils reconnaissent le lien entre particules ultrafines et activité aéroportuaire et prennent appui sur un rapport publié par l'ACNUSA, le 9 juin 2022, pour demander que **soient mesurés avec attention les effets cumulés du bruit et de la qualité de l'air sur la santé.**⁴⁰¹ Le communiqué soutient également le dernier avis rendu par l'Autorité environnementale le 2 juin 2022. L'installation d'un ILS induisant le réaxage de la trajectoire des avions et donc le survol de nouvelles zones, l'Autorité a affirmé que *« l'absence d'incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine n'est pas démontrée »*. Elle demande donc au maître d'ouvrage **une étude environnementale destinée à mettre en évidence les effets de ce changement de trajectoire.** En conclusion, les élus formulent la demande que **les conditions d'exploitation de Nantes-Atlantique soient révisées :**

*« A l'heure où les offres pour le futur exploitant de l'aéroport auraient été remises, ces nouvelles études et avis mettent en évidence ce que les élus et autres acteurs locaux disent de longue date. Au vu des conséquences néfastes pour les riverains et l'environnement, nous renouvelons donc notre demande auprès du Gouvernement et de la DGAC de réinterroger les conditions d'exploitation de Nantes-Atlantique. »*⁴⁰²

La nouvelle députée entrante de la 4^{ème} circonscription de Loire-Atlantique, Julies Larnoes, est également élue nantaise, métropolitaine et 1^{ère} Vice-présidente de Air Pays de la Loire. Elue sous la bannière NUPES aux élections législatives, elle prend la suite de Aude Amadou, députée LREM. Présente lors de la réunion du 28 juin 2022, elle s'est empressée de publier un communiqué du même ton alarmiste :

« Aéroport Nantes-Atlantique : il est urgent de faire une pause ! »⁴⁰³

⁴⁰¹ « L'Autorité indépendante formule ainsi la recommandation suivante au ministre chargé de la transition écologique et au ministre chargé de la santé : Saisir le Conseil National du Bruit et le Conseil National de l'Air d'une demande d'étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé pour que ces effets cumulés soient pris en compte sur les territoires les plus exposés identifiés par les différentes cartes stratégiques de bruit. »

La députée réclame entre autres un **prolongement des études** pour consolider les données et les projections en fonction de l'évolution du trafic, ainsi qu'un *« moratoire sur la future concession pour prendre le temps de la concertation citoyenne et politique sur le futur de la plateforme aéroportuaire. »*

Une menace grave et immédiate pour l'environnement, minimisée par la DGAC et la Métropole

Telle qu'elle fonctionne à ce jour l'activité aéroportuaire constitue donc une **menace grave, immédiate, directe, pour la santé humaine.**

L'Aéroport est pourtant loin d'avoir retrouvé son niveau de trafic avant-covid, et ce dernier est amené à croître jusqu'à 77 000 mouvements d'avions en 2040. Avec cette croissance prévisionnelle apparaissant plus que jamais d'autorité, la question qui se pose est alors celle-ci : **va-t-on tenir compte de cette alerte concrète, et prendre les précautions nécessaires sur Nantes-Atlantique ? Revoir les ambitions de trafic et la mesure des aménagements ?** Estimant que cette problématique ne se limite certainement pas à Nantes-Atlantique, pourrait-on en tirer des leçons de grande échelle et aller jusqu'à **réglementer les particules ultrafines** et repenser un système aéroportuaire excessivement dense et déraisonné ?

L'absence de réaction groupée de la métropole nantaise, et la rétention stratégique de l'étude par la DGAC sont pourtant loin de montrer une démarche volontaire en ce sens. En gardant ces conclusions sous-cloche jusqu'à l'échéance de l'appel d'offre, **le maître d'ouvrage a tout bonnement empêché que les conditions d'exploitation puissent être revues avant la remise des offres.**

Il s'agit d'un comportement **contraire à la démarche de transparence et de sincérité, de protection de la santé et de l'environnement** qu'elle revendique depuis le départ.

Annexe 5, Communiqué de presse des communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais en date du 28 juin 2022

⁴⁰² Annexe 5, Communiqué de presse des communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais en date du 28 juin 2022

⁴⁰³ Aéroport Nantes Atlantique : il est urgent de faire une pause ! - Julie Larnoes

En conclusion, l'urgence de prononcer un moratoire sur Nantes-Atlantique

« La modernisation de l'Aéroport Nantes-Atlantique est une opportunité et ne doit pas être une occasion manquée. L'avenir de notre territoire est étroitement lié au devenir de l'Aéroport de Nantes-Atlantique. Nous devons faire de cet aéroport un modèle d'exemplarité. »

Courrier du 7 Juin 2022 des 24 maires de la Métropole Nantaise adressé à Elisabeth Borne

De NDDL à Nantes-Atlantique, l'opportunité manquée d'une victoire écologique

« Plus jamais ça » ? En 2017, la mission de médiation associait l'escalade des conflits de NDDL au **dysfonctionnement du processus de construction de la décision publique**. Elle notait la prise en considération insuffisante des objections soulevées par les opposants mais aussi des recommandations ou réserves formulées à l'issue des consultations publiques ; les défaillances de fond dans le déroulement du processus de consultation ; l'impossibilité pour le public d'appréhender globalement les différents enjeux et impacts du projet, ou encore l'appréhension insuffisante et peu transparente des impacts environnementaux. La mission était enfin formelle, la décision de **l'Etat ne règlera rien sans un projet collectif de territoire**.

Le 17 janvier 2018, l'Etat annonçait donc une décision d'apaisement et de résilience en formulant plusieurs engagements forts : **réaménager l'Aéroport Nantes-Atlantique intelligemment, différemment, collectivement, en prenant soin d'associer la performance à la protection des populations et de l'environnement**. C'est ainsi que le 29 octobre 2019, l'Etat annonçait 31 mesures en faveur d'un réaménagement **sobre et performant**. Avec de tels engagements, **au respect desquels l'autorité et la crédibilité de l'Etat étaient conditionnées**, ce projet est devenu une formidable **opportunité de faire précédent dans la transition écologique et démocratique des grands projets urbains**.

logique de grandeur et de concurrence économique et territoriale. Celle-ci n'admet pas d'autres scénarios qu'**une croissance d'activité polluante, nuisible, et énergivore**. Les pilotes de la décision ne sont pas les experts du vécu. Ce sont essentiellement **les rigidités calendaires et procédurales, et les impératifs de rentabilité d'exploitation**. L'association des acteurs locaux s'est fortement **limitée à des arrangements politiques secrets entre les services de l'Etat et des élus pro-développement influents**. Etant aux fondements du rejet de toute forme de sobriété, il faut d'ailleurs relever la confusion systématique réalisée entre la notion de développement et la croissance économique et démographique. A l'inverse, le **privilège des questions environnementales et sanitaires est relégué à une forme de déclin**.

La construction malhonnête d'un argumentaire technique et juridique démontrant **la compatibilité de la croissance du trafic aérien avec la préservation du projet urbain de l'île de Nantes** semble avoir été l'enjeu le plus notable sur ce projet. Johanna Rolland affirmait que sa « *responsabilité de maire et présidente de la métropole évidemment c'est de préparer*

Néanmoins, l'analyse de ces quatre années de procédure sur Nantes-Atlantique révèle un projet embourbé dans **une**

*l'avenir*⁴⁰⁴ ». Mais **l'avenir ne peut se résumer à la densification et à une croissance démographique illimitée. Il ne se résume pas non plus à l'hyper-accessibilité du territoire à l'échelle internationale.** Ces croyances empêchent de penser le territoire à travers la qualité de vie, ses atouts sociaux et patrimoniaux. Certains pouvoirs publics locaux, empreints à **la peur du déclasserement, semblent se laisser aveugler par une forme de clientélisme et les règles du jeu de la compétition territoriale.** Ultra-croissante, elle paraît aussi ultra-asservie aux exigences d'agents économiques consuméristes, productivistes, individualistes, habitués à un bien-être techniciste et accumulatif. Ils ne seront pas les premiers à encourager une politique de sobriété ambitieuse, impliquant nécessairement une prise de risque, un effort d'innovation collective et le renoncement à un certain confort, à une marge de profits. **L'action des pouvoirs publics à cet endroit est primordiale.** Et le projet de Nantes-Atlantique commet l'erreur d'avoir resserré l'échelle de pensée de la sobriété à la Loire-Atlantique. Il est pourtant un prétexte idéal pour réfléchir à un développement sobre, anthropologique et écosophique. Il pourrait même être le **moteur d'une stratégie interrégionale de rationalisation et de décarbonation des besoins de mobilité.**

Nantes-Atlantique est un projet au cours duquel **le maître d'ouvrage a menti sur la sincérité, la transparence et l'ouverture du processus participatif.** C'est un projet sur lequel la DGAC a manipulé des données techniques et l'entendement politique. Instrumentalisé et neutralisé des outils juridiques de prévention, privés de leur portée protectrice vis-à-vis des nuisances sonores. Le maître d'ouvrage a déguisé la crédibilité, les motifs et la plus-value de certaines options dans le seul but de répondre à une commande politique absolue et déséquilibrée. D'une part, ces faits portent un sérieux coup à la moralité de la vie publique, d'autre part, il ruine les espoirs de restaurer la confiance des citoyens en l'Etat. Enfin, il laisse craindre un désengagement, une impuissance ou **un manque de volonté des pouvoirs publics à mettre en œuvre des politiques préventives et participatives.** La simple décorrélation du bruit cartographié et du bruit ressenti par les populations démontre que **l'Etat n'a pas pour but sur ce dossier de concevoir des politiques efficaces.** Son but est de satisfaire une commande politique autoritaire. **Les**

mesures doivent seulement donner l'illusion d'être efficaces afin de crédibiliser un résultat exigé.

La manipulation fallacieuse des données techniques sur l'allongement de la piste de 400m et **l'invisibilisation de nuisances bien réelles commencent d'ailleurs à être conscientisées.** Cette mesure étant inutile d'un point de vue aéronautique et en termes de réduction de la pollution sonore, ses **coûts sociaux, économiques, et environnementaux paraissent immanquablement disproportionnés et injustifiés.** Le ratio coût/avantage est d'ailleurs si flou que si elle avait été **privilegiée avant concertation pour servir les intérêts pro-développement du cœur métropolitain, elle a récemment été remise en cause par les 24 maires.** Un revirement de position qui interroge l'occurrence d'un renoncement en chaîne. La révélation de l'instrumentalisation du plan d'exposition au bruit, le renoncement à certaines mesures comme l'allongement de piste **remettraient indubitablement en cause la crédibilité du projet entier.** Ils obligeraient à interroger ce qui n'a pas été concerté : la compatibilité entre la qualité de vie, les grands projets locaux actuels, et **le maintien d'une activité aéroportuaire intense à proximité.** Et sans l'efficacité illusoire de ces mesures pour réduire la pollution sonore, les **ambitions de développement du trafic et du territoire devraient elles aussi être interrogées.** Les prévisions de croissance doublant la fréquentation de l'Aéroport à l'horizon 2060 ont été imposées par le maître d'ouvrage, pour des raisons inhérentes à la culture de la DGAC. A contre-sens de la logique de sobriété, ce choix de **croissance n'a pas été soumis à la concertation.** Mais en l'absence de réponses structurelles et techniques disponibles elle pourrait bien se révéler **le seul levier efficace pour protéger les populations et l'environnement.**

L'Etat s'est engagé à réaliser un projet sobre, ce qui revient à prioriser les besoins essentiels et à **modérer l'activité aéroportuaire.** Néanmoins, ce concept utilisé à des fins rhétoriques **n'a jamais été clairement défini** et n'a pas été sérieusement envisagé en pratique. En plus d'imposer la croissance du trafic et de neutraliser les outils juridiques préventifs, la DGAC n'a proposé **aucune option réellement discutable et d'étude sérieusement volontaire en matière de modération du trafic.** Alors

⁴⁰⁴ « Nantes. Abandon de NDDL. Johanna Rolland : " Nous sommes tournés vers l'avenir », 21 janvier 2018, Ouest France

même que des organismes comme l'ADEME concluent qu'une décarbonation du trafic aérien ne se fera pas sans plafonnement du trafic. **Les impacts macro-écologiques du projet, tenant notamment à la pollution de l'air, ont aussi été éludés** et la dernière étude alarmante sur la concentration de particules ultrafines est prédictive de son incidence sur la santé publique. Ayant volontairement gardé sous cloche cette information jusqu'à l'expiration de l'appel d'offre pour la nouvelle concession, **la DGAC semble davantage préoccupée à éviter les contre-temps et les complications qu'à protéger l'environnement.**

En fin de compte, la nostalgie de la démesure de NDDL et les arguments techno-optimistes de l'écrasante majorité des acteurs économiques et politiques auront **empêcher d'intégrer au projet une réflexion sérieuse et collective sur l'état du trafic, la viabilité du modèle low-cost ou encore les alternatives au transport aérien.** En raison des négociations sur l'indemnisation du concessionnaire actuelle pour la résiliation du contrat de NDDL, il convient même de se demander si **l'Etat n'aurait pas des intérêts directs à privilégier la rentabilité de l'exploitation.**

A l'heure actuelle, si le volet préventif a été négligé, **les compensations exemplaires sont également très critiquées** par les élus locaux pour leur portée insuffisante, et leur mise en œuvre laborieuse. Budget irréaliste, déploiement retardataire, ces défauts reportent encore davantage la responsabilité de la protection des populations sur des mesures de modération du trafic.

Le projet en son état actuel ne respecte pas les engagements prononcés par l'Etat en 2018 et en 2019, tout comme il s'éloigne de la ligne indiquée par la médiation de 2017. Pire, en faisant volontairement preuve de négligence et de tromperie sur les questions environnementales et sanitaires, il fait encourir des risques de moyen/long terme dont les incidences devront tôt ou tard être assumées par les générations futures. Les nuisances sont invisibilisées, le trafic est débridé, les outils juridiques préventifs sont instrumentalisés et vidés de leur portée protectrice. Mais tous les problèmes non-anticipés, les questions éludées devront être traitées. Il serait préférable

qu'ils le soient **le plus tôt possible, de façon à limiter les dégradations, le coût des réparations ou d'éventuelles réorientations.**

Il serait enfin préférable qu'ils le soient par **le dialogue et non pas dans le cadre de conflits d'envergure équivalent à ceux de NDDL.** La médiation attribuait la responsabilité de la montée en violence de ces conflits aux dysfonctionnements du processus de construction du projet, de la décision publique ainsi qu'à un manque d'appréhension des impacts du projet. **Sommes toutes, une situation reflétant ce qui se produit sur Nantes-Atlantique.**

Lutter contre un dysfonctionnement banalisé

En fin de compte, le processus de construction du projet est très représentatif de **la persistance d'une culture de la croissance économique et du tout-accessible** à laquelle s'associe une négligence systémique du monde sensible. Cette situation entre en adéquation avec les **failles d'un droit interne encore à la botte de l'économie** en matière de protection de l'environnement. Si le droit consacre les principes de précaution et de prévention à l'Article L110-1 du code de l'environnement et au sein de la Charte de l'environnement de 2004, leurs rédactions législatives intègrent en effet une condition qui ne rend que trop acceptables les concessions sur l'écologie afin de préserver les intérêts économiques : **ces mesures de précaution et de prévention doivent toujours se faire à un coût économiquement acceptable.**⁴⁰⁵ Et dans les limites de ce que la technique permet. Les débats sur Nantes-Atlantique illustrent bien ce raisonnement. Le Mercredi 15 juin 2022, c'était le premier vol test de l'Airbus A321 XLR mais c'était également le jour où Marc Hay, journaliste et présentateur météo sur BFMTV alertait sur la survenue de températures 10 à 15 degrés au-dessus des normales de saison, parlant d'une France qui « *va crâmer* »⁴⁰⁶. **Les effets du réchauffement climatique sont déjà là et n'iront pas aller en s'améliorant.** Face à ce constat, la pierre qu'apporte l'Aéroport Nantes-Atlantique à l'édifice n'est ni flagrante ni

⁴⁰⁵ « Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable » et « Le

principe d'action préventive et de correction à la source des atteintes à l'environnement en utilisant les meilleures techniques à un coût économiquement acceptable »

⁴⁰⁶ Canicule: sur BFMTV, le journaliste météo Marc Hay change de ton | Le HuffPost (huffingtonpost.fr)

ambitieuse. Elle serait même contre-productive et menaçante. **Les choix, parfois imposés, concernant l'aménagement structurel de l'infrastructure et le développement de son activité ne démontrent pas leur soutenabilité. Le projet, loin d'avoir été une production collective associant de manière équitable et transparente les acteurs clés** conserve encore une aujourd'hui **une dimension très agonistique**. Au point que certains candidats à la reprise de la concession auraient préféré le fuir. L'espagnol Ferrovial Airports, initialement candidat sur la reprise de la concession sur Nantes-Atlantique, a jeté l'éponge tout comme Eiffage, en mettant en cause **les résistances locales persistantes** : « *L'allongement de la piste reste un enjeu fort quant à l'acceptabilité du projet par les parties prenantes locales* ». ⁴⁰⁷

Il est encore temps de demander un moratoire

Alors que la France s'est engagée à atteindre la **neutralité carbone en 2050**, Nantes-Atlantique était une **belle opportunité de tirer les leçons de NDDL en termes de participation et d'écologie**. Mais il reste à ce jour une **opportunité chimérique** : le triste échec du renoncement à un modèle autodestructeur, technocrate et sur-consommateur de mobilités carbonées. Bien entendu, les failles de ce projet ne sont pas inédites, et **leur gravité se ressentira sur le temps long**, en synergie avec d'autres loupés des politiques environnementales. Il reste beaucoup à découvrir sur ce dossier. Il est difficile à l'heure actuelle d'en mesurer toutes les conséquences. Mais il serait dommage de ne pas en explorer les pistes et les perspectives. Il est possible de **rectifier la trajectoire** et de plaider en faveur d'une **révision du projet réellement prévoyante**. Il est de notre responsabilité collective de ne pas abandonner cet objectif de construire **collectivement, différemment et en phase avec les objectifs actuels à son échec programmé**. Au regard des crises qui se sont récemment succédées, cette passivité serait de **la non-assistance à une humanité en danger**. D'autant plus condamnable que ce projet bénéficie **du rayonnement médiatique et politique de Notre-Dame des Landes**. Il peut donc **aisément recapter la lumière, l'attention des pouvoirs publics et mobiliser**. Là où les acteurs locaux sont rarement écoutés, l'appropriation du sujet à l'échelle nationale saura peut-être

dévier de sa trajectoire une histoire qui paraissait écrite. La diffusion de cette enquête saura peut-être **reconvoquer un débat sociétal sur la sobriété des grands projets urbains**. Avant que les idéaux de Notre-Dame des Landes ne s'étiolent, il est encore temps de **faire pression sur les pouvoirs publics et le concessionnaire** pour obtenir un projet conforme aux engagements pris et sérieusement respectueux des enjeux environnementaux et sanitaires.

Une temporalité avantageuse pour mobiliser

La nouvelle concession doit être signée au premier trimestre 2023, plus que probablement avec Vinci Airport⁴⁰⁸, et l'enquête publique doit être organisée à la suite. La majorité présidentielle ayant été fragilisée par les élections législatives, la Première ministre Elisabeth Borne ayant eu en charge le dossier, il est logique de penser que **le gouvernement ne pourra rester indifférent** à une action médiatique portant sur un projet aussi sensible et **engageant à ce point son autorité et sa crédibilité**. D'autre part, Julie Larnoes qui vient d'être élue députée dans la 4^{ème} circonscription de Loire-Atlantique est également 1^{ère} vice-présidente d'Air Pays de la Loire et élue métropolitaine écologiste. Elle devrait ainsi pouvoir **se saisir de l'opportunité d'une publicisation pour réengager certains débats sensibles comme la rationalisation du trafic ou la régulation des PUF tant à l'échelle locale qu'au plus haut niveau de l'Etat**. Par ailleurs, si cela est vrai la concernant, d'autres députés ou élus locaux pourraient également s'en saisir. Et ce quel que soit leur bord politique, pour peu qu'ils soient sensibles au bien-fondé de **réinterroger un projet fossoyant la moralité de la vie démocratique et les avancées environnementales de NDDL**.

Auteure du document

Anne-Carole Poirier

Master 2 Villes et Territoires

Nantes Université

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

Mail : anne-carole.poirier@etu.univ-nantes.fr

anne-carole.poirier@nantes.archi

Tel : 0689529890

⁴⁰⁷ « *Vinci, favori pour la concession de l'aéroport de Nantes* », 28 juin 2022, Le Figaro, Emmanuel Egloff

⁴⁰⁸ *Aéroport de Nantes Atlantique : le futur contrat de concession doit être signé en 2023* | Le Courrier du Pays de Retz (actu.fr)

Liste des annexes

ANNEXE 1

Courrier des 24 maires de la Métropole Nantaise, adressé le 7 juin 2022 à la Première Ministre, Mme Elisabeth Borne

ANNEXE 2

Prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit des aérodromes, DGAC, 2004

ANNEXE 3

Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols, BruitParif

ANNEXE 4

Les nuisances sonores à Nantes Atlantique – TRANSPORTS, Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie, 28 octobre 2013

ANNEXE 5

Communiqué de presse des communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais sur les PUF, 28 juin 2022

ANNEXE 6

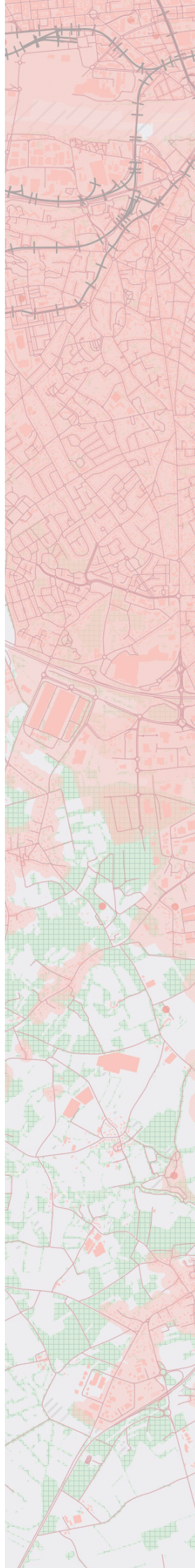
Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest Mercredi 17 janvier 2018

ANNEXE 7

Discours de M. Jean-Baptiste Djebbari Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique, 29 octobre 2019

ANNEXE 8

Les 31 mesures du réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique



ANNEXE 1

Courrier des 24 maires de la Métropole
Nantaise, adressé le 7 juin 2022 à la
Première Ministre, Mme Elisabeth
Borne

Elisabeth BORNE
Première Ministre
Hôtel de Matignon
57 Rue de Varenne
75007 Paris

Nantes, le **7 JUIN 2022**

Madame la Première Ministre,

Le 17 janvier 2018, le Gouvernement faisait le choix de maintenir l'aéroport de Nantes-Atlantique laissant place à une concertation préalable au projet de réaménagement. A son issue, l'État a annoncé les modalités de poursuite du projet et pris des engagements énoncés comme exemplaires, à travers 31 mesures de compensation et d'accompagnement au regard du contexte singulier de l'aéroport, souligné lors de l'allocution du Premier Ministre le 17 janvier 2018.

Dès la décision prise, Nantes Métropole et le Département de Loire-Atlantique ont engagé un travail de mobilisation de tous les acteurs (économiques, enseignement supérieur, recherche, collectivités, ...) afin de construire collectivement l'avenir de notre territoire, en intégrant la présence de Nantes-Atlantique.

Nous réaffirmons la nécessité à disposer d'un aéroport moderne, porte d'entrée du Grand Ouest, facteur de développement économique et pourvoyeur d'emplois ; dans un souci d'aménagement équilibré du territoire. Répondant aux besoins de mobilité aérienne, actuels et futurs, connecté à l'Europe et à l'international, la modernisation de Nantes-Atlantique doit être conciliée avec la prise en compte des enjeux de santé et d'environnement, à l'aune des nuisances et des pollutions qu'il génère et de sa situation singulière, en milieu urbain et à proximité du lac de Grand-Lieu.

La capacité à faire cas d'école dans l'indispensable modernisation de l'aéroport impose des modalités de gouvernance innovantes et des réponses adaptées aux urgences contemporaines.

Alors que vous désignerez prochainement le futur concessionnaire en charge de la mise en œuvre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique et de son exploitation pour une durée annoncée de 40 ans, alors que nous n'avons cessé de poursuivre le même triple objectif de protection de la santé des habitants, de l'environnement, d'un réaménagement adapté aux besoins de mobilité, dans le cadre d'une gouvernance transparente ; force est de constater que les réponses apportées ou l'absence de réponses jusqu'alors ne sont pas à la hauteur des engagements pris tant sur le fond que sur la méthode.

La modernisation de l'aéroport Nantes-Atlantique est une opportunité et ne doit pas être une occasion manquée. L'avenir de notre territoire est étroitement lié au devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Nous devons faire de cet aéroport un modèle d'exemplarité.

Les élus du territoire se sont exprimés à plusieurs reprises et pour ne citer que les interpellations les plus récentes : vœu du conseil métropolitain adopté le 29 juin 2021 dans le cadre des consultations publiques organisées par le Ministère, courrier des 24 maires en date du 4 mars 2022 à l'attention de M. Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué en charge des Transports.

Les élus du territoire sont en attente de réponses claires, concrètes et rapides.

Les modalités financières d'aides à l'insonorisation des logements au bénéfice des riverains doivent être améliorées. Une compensation de l'État par l'abondement du Fond de Compensation de Nantes-Atlantique à la hauteur de la perte de recettes issues du trafic et des besoins du territoire doit être engagée. Il est par ailleurs demandé à l'État l'affectation locale des pénalités financières issues des manquements dus au non respect du « couvre-feu ». Tout doit être mis en œuvre pour éviter que les délais ne s'allongent déraisonnablement au détriment des riverains encore trop contraints à des renoncements pour raisons budgétaires dans le cadre des dispositions actuelles. Cette situation est pour nous inacceptable.

La relocalisation des équipements publics des communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais dont le collège Marie Marvingt, dans le but là aussi de limiter l'exposition des collégiens et personnels aux nuisances aériennes, reste conditionnée à la réponse de l'État quant à son niveau d'engagement financier en vue de la construction d'un nouvel équipement.

Une analyse des gains et des impacts de l'option retenue d'allongement de la piste de 400 m en termes de réduction des nuisances, au regard d'une option alternative portant sur un prolongement limité à l'emprise actuelle de la plateforme aéroportuaire, ne nous a toujours pas été transmise. Nous ne saurions nous contenter d'une absence de démonstration quant au bien fondé à ce stade de cet entrant du projet.

Il en va de même quant aux hypothèses d'évolution des trajectoires actuelles et futures et leurs conséquences sur le survol des communes tant au nord qu'au sud de la Loire, la perspective de mise en place de la « double approche », et les modalités de reprise de la piste et de minimisation des impacts sur l'exploitation de l'aéroport pendant les travaux.

Nous attendons donc sur l'ensemble des composantes essentielles du projet, le respect des engagements de dialogue et de transparence énoncés par l'État alors que les collectivités n'ont aujourd'hui aucune visibilité sur le travail conduit avec les candidats dans le cadre du renouvellement de la concession aéroportuaire.

Le silence de l'État à ces multiples interpellations ne peut que renforcer l'incompréhension des élus et des acteurs du territoire.

Nous attendons de l'État, en premier lieu au travers des compensations exemplaires promises, et du futur concessionnaire, qu'ils respectent le territoire, ses habitantes et habitants, et puissent être tout aussi ambitieux et innovants que nous le sommes à l'aune des transitions économiques, sociales et environnementales et des défis que nous devons relever.

Alors que vous venez d'être nommée Première Ministre, il nous semble essentiel de vous faire part des pré-requis qui doivent guider l'État, en qualité de maître d'ouvrage dans la modernisation de Nantes-Atlantique, et le concessionnaire que vous aurez prochainement à désigner, autour de quatre sujets décisifs :

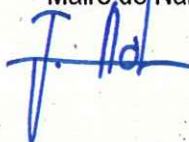
1. protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aéroportuaires ;
2. répondre aux ambitions économiques et environnementales du territoire, en visant l'exemplarité, et l'innovation ;
3. moderniser l'aéroport pour répondre aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne et d'accessibilité locale à travers une approche stratégique globale ;
4. moderniser l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

Plus que jamais il y a nécessité de tenir les engagements pris lors de la venue du secrétaire d'État aux Transports le 29 octobre 2019 et d'apporter des réponses claires et rapides de l'État à la hauteur de ses engagements.

Plus que jamais nous croyons dans la parole publique. Depuis la décision d'abandon du transfert de Nantes-Atlantique, les Gouvernements successifs n'ont eu de cesse de nous assurer de leur volonté de conduire le projet de réaménagement en toute transparence. Nous sommes donc convaincus que cette saisine ne restera pas sans réponse de votre part.

Veuillez agréer, Madame la Première Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

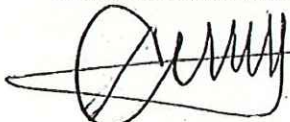
Johanna ROLLAND
Présidente de Nantes
Métropole
Maire de Nantes



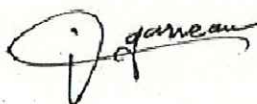
Jean-Claude LEMASSON
Maire de Saint-Aignan de
Grandlieu



Bertrand AFFILÉ
Maire de Saint-Herblain



Jacques GARREAU
Maire de Bouaye



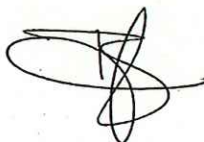
Sandra IMPERIALE
Maire de Bouguenais



Fabrice ROUSSEL
Maire de La-Chapelle-sur-Erdre



Laure BESLIER
Maire de Brains



Michel MENARD
Président du
Conseil Départemental



Agnès BOURGEAIS
Maire de Rezé



Pascal PRAS
Maire de Saint-Jean-de-Boiseau



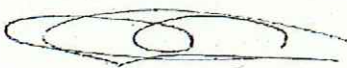
Fabien GRACIA
Maire de La Montagne



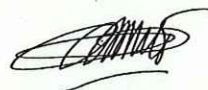
Christelle SCUOTTO-
CALVEZ
Maire des Sorinières



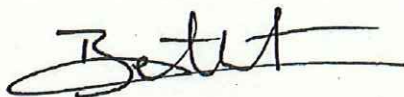
Patrick GROLIER
Maire de Saint-Léger-les-Vignes



François BRILLAUD DE
LAUJARDIERE
Maire du Pellerin



Anthony BERTHELOT
Maire d'Indre



Jean-Sébastien GUITTON
Maire d'Orvault



Carole GRELAUD
Maire de Couëron



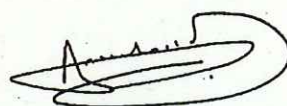
Véronique DUBETTIER
GRENIER
Maire de Carquefou



Martine OGER
Maire de Thouaré-sur-Loire



Anthony DESCLOZIERS
Maire de Sainte-Luce-sur-Loire



Marie-Cécile GESSANT
Maire de Sautron



Emmanuel TERRIEN
Maire de Mauves-sur-Loire



Rodolphe AMAILLAND
Maire de Vertou



Laurent TURQUOIS
Maire de Saint-Sébastien-
sur-Loire



Alain VEY
Maire de Basse-Goulaine



Les pré-requis du territoire pour la modernisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique

1. Protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aéroportuaires

La crise sanitaire causée par la Covid-19, a fortement touché le secteur du transport aérien avec pour conséquence une baisse des prévisions de croissance du trafic, y compris à l'horizon 2040. Pour autant, la reprise du trafic est bien réelle. En 2021, l'aéroport de Nantes-Atlantique a accueilli plus de 3 millions de passagers en comparaison des 7,9 millions atteints en situation de référence en 2019. Lors des premiers mois de l'année 2022, le trafic s'établit à près de 70 % de celui constaté en 2019.

Les nouvelles hypothèses de la DGAC projettent un retour à la situation antérieure mais aussi un rattrapage de la croissance d'avant crise. Elles font état d'un nombre de passagers atteignant 8,1 millions en 2025 et 10,7 millions en 2040.

S'il est nécessaire de permettre l'accessibilité aérienne au territoire ainsi que le droit à voyager pour toutes et tous tant vers l'international qu'au niveau national et vers les territoires ultramarins, cela ne doit pas se faire au détriment de la santé des habitants du territoire et de leur cadre de vie, ni au détriment des transitions environnementales à mener.

Ainsi, nous ne pouvons envisager à Nantes-Atlantique le développement du trafic tel qu'il avait été projeté dans le cadre de son transfert à Notre-Dame-des-Landes. L'aéroport moderne et durable auquel nous aspirons ne saurait être dimensionné pour permettre d'accueillir un nombre illimité et exponentiel de passagers sans garantie réelle de protection des populations et de l'environnement sur le long terme.

- Nous avons toujours défendu l'instauration d'un « couvre-feu » en programmation de minuit à 6 h et le renforcement des restrictions d'exploitation pour les aéronefs les plus bruyants. L'arrêté, entré en vigueur le 8 avril 2022, traduit ainsi une mesure attendue du territoire, consécutive d'un consensus politique et économique. Il constitue une étape importante dont bénéficient les riverains, sous réserve d'un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles. L'instruction des manquements doit pouvoir s'inscrire dans des délais raisonnables pour en garantir la pleine portée y compris en terme de sanctions financières auprès des opérateurs. Nous restons attentifs à ce qu'une gestion rigoureuse et rapide des infractions soit conduite par l'ACNUSA.

A l'avenir, dans l'objectif de prendre en compte la réalité des nuisances sonores subies, il est nécessaire que l'État et le futur concessionnaire conduisent une réflexion complémentaire sur les plages horaires comprises entre 22h - minuit et 6h – 7h, dans le cadre d'un dialogue renforcé avec les collectivités et les acteurs économiques, au premier rang desquels les compagnies aériennes, notamment celles basées à Nantes-Atlantique, en les incitant à accélérer le renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants.

- Il convient aussi d'agir spécifiquement sur la réduction du bruit à la source : mise en place d'outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires et réduction du bruit au sol notamment.
- Le Plan de Gêne Sonore de Nantes-Atlantique, révisé en 2019, a permis un élargissement important du nombre de logements éligibles à une aide. Pour autant, concomitamment, la crise sanitaire a eu pour effet de baisser significativement les recettes perçues auprès des compagnies aériennes (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes). Faute d'une compensation de la perte de recettes à la hauteur des besoins et des engagements d'exemplarité énoncés, les délais s'allongent déraisonnablement. Couplé à un reste à charge trop élevé, nombre de ménages abandonnent l'idée de bénéficier de ces aides. Cette situation est pour nous inacceptable.

Plusieurs mesures sont attendues comme nous l'avons signifié en mars 2022 auprès du Ministre délégué chargé des Transports. Les premiers manquements au respect du couvre-feu en programmation constatés, donneront lieu à des pénalités financières.

A l'heure actuelle, ces recettes ne sont pas affectées. Nous en appelons le législateur, selon un principe « pollueur - payeur », à faire évoluer le dispositif et permettre que ces recettes viennent abonder localement les aides à l'insonorisation des logements.

- La relocalisation des équipements publics des communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais dont le collège Marie Marvingt, dans le but là aussi de limiter l'exposition des collégiens et personnels aux nuisances aériennes, reste conditionnée à la réponse de l'État quant à son niveau d'engagement financier en vue de la construction d'un nouvel équipement.
- L'objectif de protection des populations vis-à-vis des nuisances sonores devrait par ailleurs être atteint par un certain nombre de mesures considérées, à ce stade, par l'État comme indissociables. Parmi ces mesures, figurent l'allongement de la piste au sud de 400 mètres ainsi que la mise en place de la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud.

L'allongement de la piste de 400m vers le sud impliquera des acquisitions foncières (environ 15 hectares, hors mesures de compensation), aura pour conséquence d'artificialiser des sols et nécessitera des travaux conséquents de dévolement et de génie civil. Le réaménagement de l'aérogare et des espaces de stationnement auront également un impact sur l'occupation des sols. Nous ne saurions nous satisfaire, comme les 24 Maires l'ont signifié le 4 mars 2022 auprès du Ministre délégué chargé des Transports, d'une absence de démonstration et du raisonnement conduit par la DGAC, afin que nous puissions, ainsi éclairés, débattre du bien fondé et de la pertinence de cet allongement. Force est de constater que nous ne disposons d'aucune analyse argumentée des gains et des impacts de l'option d'allongement retenue au regard d'une option alternative portant sur un prolongement limité à l'emprise actuelle de la plateforme aéroportuaire.

- Par ailleurs, la séquence « Éviter Réduire Compenser, » consacrée depuis 2016 par la Loi pour la reconquête de la biodiversité impose une absence de perte nette de biodiversité dans la conception puis la réalisation de projets d'aménagement du territoire. La plus grande attention sera ainsi portée au strict respect par l'État et le futur concessionnaire, des obligations de compensation environnementales et agricoles qui seraient rendues nécessaires, afin qu'elles répondent par ailleurs à l'ambition des collectivités dans l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à horizon 2030.

2. Répondre aux ambitions économiques et environnementales du territoire, en visant l'exemplarité, l'innovation et la recherche

Le secteur aéroportuaire constitue une porte d'entrée sud - ouest de l'agglomération nantaise. Le projet de modernisation de la plateforme doit s'envisager dans une réflexion urbaine plus large visant de fait à l'émergence d'une nouvelle polarité, à l'articulation d'espaces urbanisés aux enjeux majeurs de développement et de renouvellement, et d'espaces plus naturels et sensibles voire remarquables.

Il ne s'agit pas simplement de moderniser une zone d'activités vieillissante mais bien d'inscrire ce secteur dans un mouvement de renouvellement urbain générant à terme un quartier. L'émergence d'un futur quartier d'affaires, tourné autour du Manufacturing, intégrant le Pôle Industriel et d'Innovation Jules Verne, pôle économique de recherche et d'excellence de rayonnement international, doit de fait, devenir aussi un lieu de vie (services divers, loisirs, aménités...) auquel le projet de modernisation de la plateforme doit contribuer.

L'aérogare doit être un équipement emblématique de cet aéroport du 21ème siècle par ses qualités architecturales, énergétiques, de durabilité et d'innovation.

L'État devra avec son concessionnaire, dimensionner les éléments du projet d'aéroport afin que le niveau de service soit de niveau « premium », qu'il porte les ambitions du territoire dans une logique d'optimisation

foncière en lien avec les besoins de développement du tissu économique proche, tout en préservant les qualités environnementales des sites.

La conception même du projet aéroportuaire devra permettre de répondre au niveau d'exigence de performance environnementale le plus élevé. Les aménagements et les dispositions d'exploitation de la plateforme devront favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables de manière à faire de ce quartier, un modèle d'innovation et d'expérimentation dans la mise en œuvre des évolutions technologiques les plus vertueuses.

Nous avons en effet pour ambition de faire de ce secteur un pôle économique métropolitain majeur d'envergure internationale reposant sur :

- **la poursuite de la dynamique de développement de l'industrie de demain**, créatrice de nombreux emplois, initiée depuis plus de 10 ans par l'État et les collectivités locales en partenariat avec de grands groupes industriels de la filière (Airbus, Naval Group, etc.) ;
- **la recherche (IRT, CEA, etc.) et la formation** pour toutes et tous (aussi bien les écoles d'ingénieurs que les formations professionnelles CAP +) ;
- **l'affirmation d'un pôle d'affaires** de 10 000 emplois, constitué notamment de services en lien avec le Pôle Industriel et d'Innovation Jules Verne (commerces, loisirs, services, activités tertiaires, etc.), adossé à la plateforme aéroportuaire ; équipement structurant pour le territoire et devant faire destination avec une montée en gamme de l'hôtellerie notamment.

Si l'objectif est de faire de la France, le leader dans les technologies de l'avion décarboné, en préparant la prochaine rupture technologique et la réduction de la consommation en carburant, la transition vers des alternatives neutres en carbone comme l'hydrogène ou encore l'électrification des appareils doivent pouvoir se concrétiser dans le cadre de la modernisation de Nantes-Atlantique.

Une approche pragmatique axée sur les services attendus (affaires, tourisme, fret, hôtellerie, tertiaire, etc.) doit être coconstruite avec l'exploitant futur de la plateforme et l'ensemble des acteurs économiques du territoire afin d'éviter l'écueil d'une stratégie de développement hors sol.

3. Moderniser l'aéroport pour répondre aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne et d'accessibilité locale à travers une approche stratégique globale

Il est nécessaire de construire un territoire accessible, connecté à toutes les échelles. L'aéroport de Nantes-Atlantique doit donc, comme les autres infrastructures, être un outil moderne et durable au service du projet de territoire et de sa dynamique économique.

Garantir un accès privilégié aux principaux hubs internationaux, renforcer l'accès aux plateformes aéroportuaires parisiennes tout comme la desserte de la plateforme de Nantes-Atlantique pour le Grand Ouest sont autant d'enjeux auxquels des réponses doivent être apportées rapidement.

Dans ce cadre, le projet de modernisation de Nantes-Atlantique doit répondre aux enjeux de mobilité à toutes les échelles :

- aux échelles européenne et internationale via les connexions aux hubs ;
- aux échelles régionale et nationale, en donnant la priorité aux connexions ferroviaires ;
- en travaillant les mobilités quotidiennes des habitants et salariés ;
- en favorisant les connexions multimodales ;
- en améliorant la desserte aux moyens de transports structurants reliant le cœur de la Métropole et l'ensemble du territoire régional à l'aéroport, et en reconfigurant les espaces de stationnement nécessaire à l'aéroport.

Dans le cadre du contrat d'Avenir, nous attendons de l'État qu'il respecte les engagements pris, à savoir : améliorer la fréquence, la régularité et les temps de parcours ferroviaire pour la liaison vers Paris, les autres métropoles françaises et les aéroports parisiens, notamment par la réalisation du projet Massy-Valenton et la connexion avec les aéroports d'Orly et de Roissy.

Il appartient donc à l'État de prendre toute sa part dans le financement des études nécessaires à la réalisation du barreau Massy-Valenton (secteur Ouest) dans l'attente des conclusions de la mission confiée en janvier 2022, au Préfet des Pays de la Loire. Il y a là aussi urgence à apporter des réponses sachant que la liaison aérienne Nantes - Orly a été interrompue et que la loi « Climat-Résilience » ne permettra pas qu'elle reprenne si toutefois une alternative ferroviaire crédible existe, avec un temps de transport de moins de 2h30 non garanti à ce jour.

Ces enjeux et engagements devront prendre toute leur place dans la stratégie aéroportuaire que la Région Pays de la Loire doit adopter et pour laquelle elle va engager une démarche d'étude et d'échanges avec l'ensemble des acteurs concernés en vue d'une inscription au SRADDET (Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires).

La stratégie régionale a vocation à intégrer un volet interrégional à travers une alliance du Grand Ouest reposant sur une vision stratégique relative aux aéroports. Ainsi, le trafic escompté à Nantes-Atlantique doit s'envisager selon une approche pragmatique interrégionale visant à éviter des stratégies de développement indépendantes et non coordonnées des différents aérodromes (Angers Loire, Rennes Saint-Jacques, Saint-Nazaire Montoir).

4. Moderniser l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes

Force est de constater que l'exigence de transparence et de dialogue, pourtant annoncée par le Gouvernement, qui devrait animer l'ensemble des travaux et réflexions conduits par l'État et notamment la DGAC dans le cadre du projet de réaménagement n'est pas à la hauteur de nos attentes et des enjeux alors que les conséquences induites du maintien de Nantes-Atlantique devraient nous obliger à des modalités de travail innovantes et dialoguées.

Aujourd'hui, des instances de suivi auxquelles prennent part les collectivités territoriales, les acteurs associatifs et économiques existent mais les questions les plus stratégiques y sont insuffisamment débattues. Les collectivités demandent à être davantage impliquées dans la construction de ce dossier, considérant qu'il en va de leur avenir commun.

L'accès en ligne pour toutes et tous aux trajectoires et mesures de bruit des avions est un bon signal, tout comme l'observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique, qui porte sur le suivi des paramètres comme le bruit, la qualité de l'air, l'environnement, le foncier. Pour autant, les modalités de travail et de dialogue restent largement insuffisantes et perfectibles ; rendant inaudibles les interpellations pourtant légitimes des parties prenantes, au premier chef desquels les élus directement concernés dans les incidences subies par les habitants et les concitoyens.

Plus que jamais nous croyons dans la parole publique et donc à la nécessité de tenir les engagements pris. Nous souhaitons que des propositions nouvelles en terme de méthode soient faites en lien avec les recommandations des garants de la CNDP.

ANNEXE 2

Prescriptions d'urbanisme applicables
dans les zones de bruit des aéroports,
DGAC, 2004

PRESCRIPTIONS D'URBANISME APPLICABLES DANS LES ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit				
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	s'ils ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Equipements publics ou collectifs	s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes			
Maisons d'habitation individuelles non groupées			si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs à usage d'habitation				
Habitat groupé (lotissement, ...) parcs résidentiels de loisirs				

HABITAT EXISTANT	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Opérations de rénovation, de réhabilitation, d'amélioration, d'extension mesurée ou de reconstruction des constructions existantes	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants			si elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

CONSTRUCTIONS NOUVELLES ET HABITAT EXISTANT		
autorisé sous réserve de mesures d'isolation acoustique	autorisé sous conditions	Non autorisé

ANNEXE 3

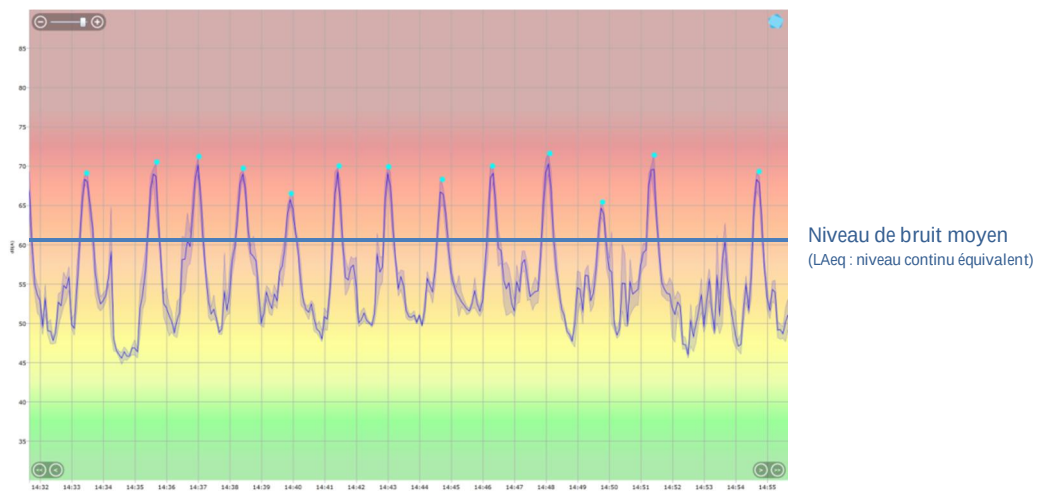
Effet acoustique du relèvement des
altitudes de survols, BruitParif

Effet acoustique du relèvement des altitudes de survols

Parmi les mesures possibles pour lutter contre le bruit du trafic aérien figure le relèvement des altitudes de survols. Cette note vise à fournir un éclairage pédagogique sur le bruit généré par les survols d'aéronefs et la manière dont le bruit perçu au sol est susceptible de varier lors d'un relèvement d'altitude.

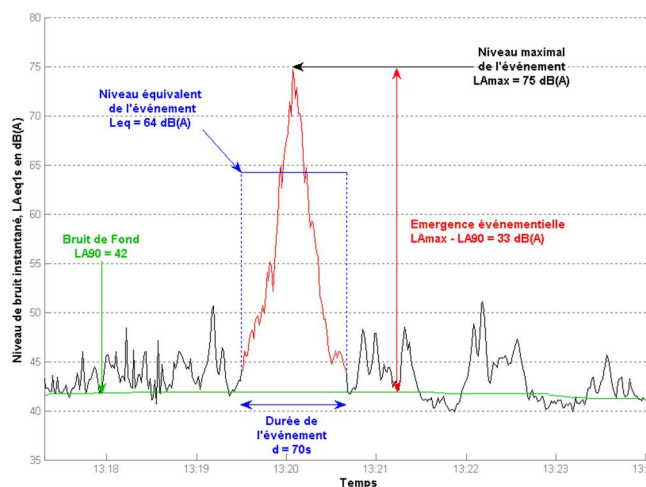
Le bruit du trafic aérien, ça ressemble à quoi ?

La figure ci-dessous présente un exemple de variations du niveau sonore exprimé en dB(A) et mesuré sur un site survolé par des aéronefs. Le bruit du trafic aérien se caractérise ainsi par une succession de pics de bruits (événements qui émergent nettement par rapport au bruit de fond) liés aux survols des aéronefs. Contrairement au bruit du trafic routier, le bruit du trafic aérien présente ainsi un caractère fortement discontinu.



Variation temporelle du niveau sonore sur un site impacté par le trafic aérien

Aussi le niveau de bruit moyen généré par le trafic aérien sur une période d'observation (qui serait sur l'exemple ci-dessus de 61 dB(A)) ne suffit pas à traduire à lui seul la perception qu'ont les riverains de cette nuisance. Les caractéristiques des événements sonores (nombre de pics de bruit, période d'apparition, intensité des pics et manière dont ils émergent du bruit de fond du site...) sont autant de paramètres qui doivent aussi être pris en considération pour refléter la gêne.



Un pic de bruit correspond à une augmentation suivie d'une diminution rapide du niveau de bruit. Il traduit l'émergence d'un bruit particulier par rapport au bruit de fond. La figure ci-contre permet de visualiser les différentes caractéristiques associées à un événement sonore. La valeur LAmax correspond à l'intensité maximale observée sur une seconde associée au survol d'un aéronef. La durée de l'événement correspond à la période de temps au cours de laquelle le bruit ambiant est dominé par l'apparition de l'événement sonore. L'émergence événementielle correspond à la différence entre le niveau LAmax et le niveau de bruit de fond précédent l'événement.

Caractéristiques d'un pic de bruit lié à un survol d'aéronef

Le bruit du trafic aérien, comment peut-on l'évaluer ?

Afin de rendre compte du bruit du trafic aérien, il est donc nécessaire de recourir à différents indicateurs pour en représenter les caractéristiques. On distingue ainsi les indicateurs dits « énergétiques » qui représentent la moyenne énergétique des bruits sur une période et les indicateurs dits « événementiels » qui s'intéressent aux caractéristiques des événements sonores (pics de bruit) survenus au cours de la période.

Indicateurs énergétiques : LAeq, Lden, Ln

L'indicateur LAeq,T représente le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit existant réellement pendant la période T considérée. Il exprime la moyenne de l'énergie reçue. Les textes réglementaires, en particulier la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, prescrivent de calculer ces moyennes énergétiques pour les trois périodes suivantes :

- 6h-18h : LAeq jour (aussi appelé Lday),
- 18h-22 h : LAeq soirée (aussi appelé Levening),
- 22h-6h : LAeq nuit (aussi appelé Lnight ou Ln).

L'indicateur Lden correspond à la moyenne pondérée sur une période de 24 heures des niveaux moyens Lday, Levening et Lnight. Un terme correctif est appliqué aux niveaux Levening (+5 dB(A)) et Lnight (+10 dB(A)) afin de tenir compte de la sensibilité renforcée au bruit au cours de ces deux périodes. Il est possible de fournir des résultats d'indicateurs énergétiques pour le bruit ambiant (toutes sources de bruit confondues) ou pour la contribution d'une source de bruit (dans notre cas ici, le trafic des aéronefs).

Indicateurs événementiels : LAmax, émergence événementielle, NA62, NA65

Si les indicateurs énergétiques s'avèrent bien adaptés aux sources de bruit à caractère continu tel que le bruit du trafic routier par exemple, ils ne suffisent pas en revanche à retranscrire à eux seuls l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel tel que le trafic aérien. Aussi, il est nécessaire de recourir à l'utilisation d'indicateurs événementiels qui s'intéressent aux caractéristiques des pics de bruit (LAmax, émergence événementielle...).

Ainsi en France, le CSHPF (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France) et l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) ont recommandé le recours à des indicateurs complémentaires de type événementiel, notés « NA » pour « *number above* ». Ce type d'indicateurs comptabilise le nombre d'événements sonores dont le niveau maximal (noté LAmax) a atteint ou dépassé une valeur seuil pendant une période donnée.

Dans son avis du 6 mai 2004 relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions, le CSHPF préconise notamment de respecter pendant la période 22h-6h en façade des habitations un NA70 inférieur à 10. Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA préconise également d'étudier la possibilité de faire bénéficier d'aides à l'insonorisation les habitants de certaines communes ou parties de communes situées hors PGS (Plan de Gêne Sonore) des grands aéroports dans le cas où les valeurs des indicateurs NA62 ou NA65 dépasseraient certains seuils (NA62 > 200 ou NA65 > 100 sur une période de 24 heures).

Si un avion vole plus haut, quelle est la diminution de bruit au niveau du sol ?

L'étude de la propagation sonore du bruit généré par un survol d'aéronef est quelque chose de complexe qui nécessite de tenir compte des différentes lois de la physique qui régissent les phénomènes de propagation acoustique dans l'environnement, intégrant de multiples paramètres d'influence (effets météorologiques, absorption atmosphérique...).

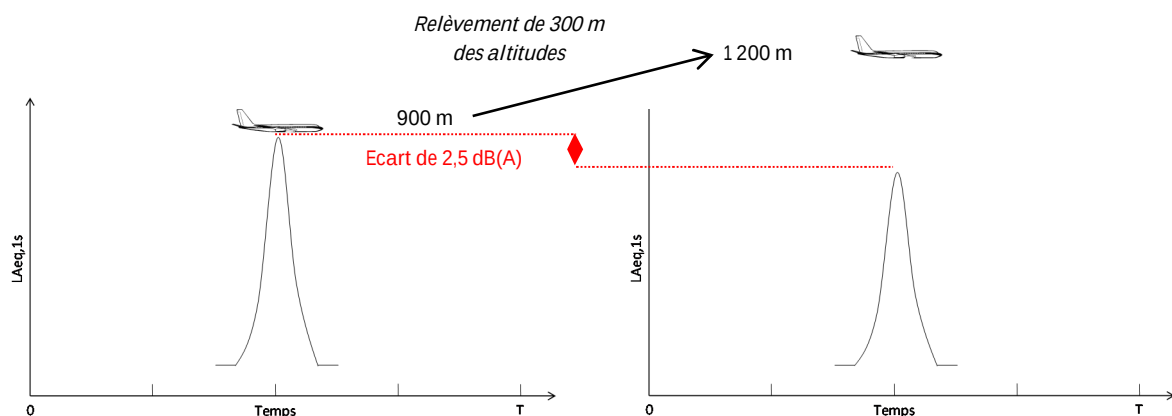
Néanmoins, en première approche, il est possible d'évaluer de manière simplifiée le bruit généré par un aéronef au niveau du sol en assimilant l'avion à une source ponctuelle omnidirectionnelle et en ne tenant compte que de l'atténuation du bruit due à la distance de propagation.

Avec ces hypothèses simplifiées, le niveau sonore perçu au sol d'un survol d'aéronef variera selon une échelle logarithmique en fonction de sa hauteur.

Ainsi, entre deux avions qui présentent les mêmes caractéristiques (type d'avion, motorisation, puissance acoustique) et pour des mêmes conditions météorologiques, l'écart théorique dans les niveaux sonores générés au sol (à la verticale du passage des avions) entre le survol de l'avion 1 qui vole à l'altitude h_1 et celui de l'avion 2 qui vole à l'altitude h_2 sera de $20 \log (h_1/h_2)$.

Si l'on relève l'altitude de survol d'un avion et que l'on mesure le bruit résultant au sol à la verticale de sa trajectoire, la réduction du bruit va dépendre directement de ce rapport logarithmique entre les altitudes.

Ainsi, relever de 900 à 1200 mètres l'altitude de survol d'un avion s'accompagne d'une réduction de son niveau sonore au sol de l'ordre de 2,5 dB(A). Relever de 1200 mètres à 1500 mètres générera une diminution du niveau sonore de l'ordre de 1,9 dB(A) et ainsi de suite.



Niveau de bruit mesuré au sol :
 graphique de gauche : situation avant le relèvement des altitudes de 300 mètres ;
 graphique de droite : situation après le relèvement des altitudes.

Une diminution de l'ordre de 1,9 à 2,5 dB(A) sur le niveau de bruit généré au survol d'un aéronef est loin d'être négligeable d'un point de vue physique puisque cela correspond à une division par un facteur 1,5 à 1,75 de l'énergie acoustique reçue (soit une diminution de 35 à 43 %). Précisons qu'une division par 2 de l'énergie acoustique correspond à une diminution du niveau sonore de 3 dB(A).

En termes de perception auditive, cela donne quoi ?

Si une diminution de 2,5 dB(A) correspond à une baisse de 43 % de l'énergie acoustique, soit presque une division par deux, cela ne se traduit malheureusement pas de manière linéaire au niveau de la sensation auditive que nous en avons.

Ainsi, il est possible pour l'oreille humaine de percevoir la différence entre deux sons qui se distinguent par 2 à 3 dB(A) d'écart mais l'impression sonore devient plus nette à partir de 5 dB(A) d'écart qui correspond à une division par 3 de l'énergie. Il est couramment admis qu'une division par dix de l'énergie sonore est nécessaire pour que « le bruit paraisse deux fois moins fort », ce qui correspond à une diminution de 10 dB(A). (Source CSTB)

Diminuer le niveau sonore de :	C'est diviser l'énergie sonore par :	C'est faire varier l'impression sonore :
1 dB	1,25	de manière quasiment imperceptible
2 dB	1,58	légèrement
3 dB	2	
5 dB	3,16	nettement
10 dB	10	comme si le bruit était 2 fois moins fort.

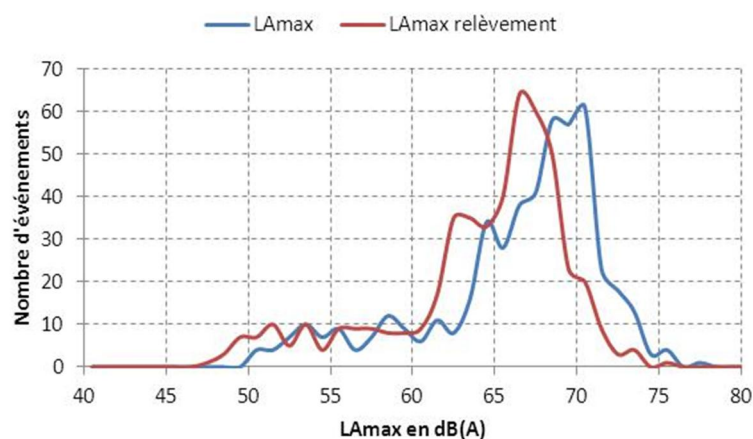
Au final en termes d'exposition au bruit sur une journée, quel est l'impact théorique du relèvement des altitudes ?

Afin d'illustrer de manière concrète l'effet d'un relèvement d'altitudes sur les indicateurs acoustiques liés au trafic aérien, Bruitparif a exploité les résultats d'une mesure effectuée sur 3 jours en configuration de vol face à l'Est (survol par des avions préparant leur arrivée à Paris-CDG) à Saint-Prix (95) dans le cadre du projet SURVOL¹.

On dispose sur ce site d'une base de données mesurées de 493 événements sonores liés à des survols en configuration arrivée, pour lesquels on connaît les caractéristiques acoustiques et les caractéristiques de survol (altitude et distance de passage par rapport au point de mesure).

Sur la base de ces données, Bruitparif a pu faire une estimation des modifications des niveaux sonores qui résulteraient d'un relèvement théorique de 300 mètres des altitudes de l'ensemble des survols, en appliquant le modèle simplifié présenté précédemment

La figure ci-dessous présente les modifications des distributions des niveaux maxima de bruit (LA_{max}) dans les situations avant et après relèvement théorique des altitudes. On remarque un décalage global des valeurs LA_{max} vers des niveaux plus faibles en moyenne de 2,2 dB(A) suite à l'effet du relèvement théorique des altitudes des survols au-dessus du site de Saint Prix.



Distribution des niveaux de pointe LA_{max} avant et après le relèvement des altitudes

Le tableau ci-après présente les estimations avant et après le relèvement des altitudes pour les principaux indicateurs qui peuvent être calculés. Le gain moyen théorique évalué à travers l'indicateur énergétique moyen sur une journée serait de 2,3 dB(A) sur ce site. Les indicateurs événementiels NA62 et NA65 diminueraient respectivement de 12% et de 25 %.

Indicateurs	Avant relèvement	Après relèvement	Evolution
LA _{eq}	56,1	53,9	diminution de 2,3 dB(A)
NA62	211	186	diminution de 25 événements, soit -12 %
NA65	176	131	diminution de 44 événements, soit -25 %

Précisons que ces résultats restent spécifiques du site de mesure étudié et des journées étudiées, et ne peuvent être transposés directement à un autre site. L'effet lié au relèvement des altitudes dépendra en grande partie des altitudes des survols avant relèvement et de la situation du site par rapport à la verticale des survols. Ainsi, un site sous les trajectoires verra une amélioration supérieure à un site décalé par rapport aux trajectoires moyennes de survols. De même, l'effet positif du relèvement des altitudes sera plus important pour sur un site survolé à basse altitude que pour un site survolé à altitude plus élevée.

¹: Etude SURVOL (SURveillance sanitaiRe et enVironnementale des plate-formes aéroportuaires de rOissy, orLy, le bourget) - Volet bruit, Rapport d'étape, Bruitparif, janvier 2011.

ANNEXE 4

Les nuisances sonores à Nantes
Atlantique – TRANSPORTS, Ministère
de l'Ecologie, du développement
durable et de l'Energie, 28 octobre 2013



TRANSPORTS

Secteur Aérien

Les nuisances sonores à Nantes Atlantique

28 octobre 2013 - TRANSPORTS

Conformément à une des recommandations du rapport de la commission du dialogue, la direction du transport aérien et le service technique de l'aviation civile (STAC) de la DGAC ont étudié l'évolution des nuisances sonores autour de l'aéroport de Nantes Atlantique dans un scénario théorique où l'activité aérienne serait maintenue sur ce site.

Cette étude a été présentée, à la préfecture de Loire Atlantique, le 28 octobre 2013 devant le groupe de travail pluraliste créé à la demande du ministre des Transports pour prolonger la concertation sur les sujets identifiés par la commission du dialogue. La réunion a permis un débat contradictoire sur les hypothèses et résultats de ces travaux de la DGAC.

Des cartes de bruit prévisionnelles et des estimations du nombre de personnes soumises aux nuisances sonores ont été réalisées pour un trafic de 6 M de passagers à l'horizon 2030, 7 M et 9 M.

Les résultats montrent clairement une forte augmentation des nuisances sonores et des populations impactées.

Près de 80 000 habitants sont concernés à terme. Les avions survolent le centre de Nantes, à forte densité de population, à moins de 400 m de hauteur. Ils survolent aussi, à moins de 300 m d'altitude, le lac de Grandlieu, au sud, site exceptionnel classé en zone Natura 2000. Avec la croissance du trafic, les habitants du centre de Nantes subiraient à terme, aux heures de pointe, le passage d'un avion toutes les deux minutes.

En outre la zone soumise à de très fortes contraintes d'urbanisme, notamment l'interdiction de construire de nouveaux logements, s'étend significativement. De nombreux terrains, situés en milieu urbain, proche des équipements et bien desservis seraient gelés, en totale contradiction avec les politiques de densification des villes et de lutte contre l'étalement urbain, dans une agglomération où la démographie est particulièrement dynamique.

Cette étude confirme les avantages du transfert de l'activité aéroportuaire sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, pour lequel la population impactée par les nuisances sonores ne dépassera pas 2 700 personnes à terme.

Une étude menée avec des hypothèses rigoureuses

Pour représenter au mieux la réalité opérationnelle de Nantes Atlantique, la STAC a utilisé les trajectoires radar observées et réellement suivies par les avions (provenant de la direction des services de la navigation aérienne de la DGAC).

La modernisation de la flotte a été intégrée à l'étude en prenant en compte les projets industriels prometteurs. La mise en service d'avions A320 NEO et les B737 MAX, équipés de moteurs moins bruyants, est prise en compte dans ces cartes de bruit.

La croissance du trafic conduira à une augmentation de l'emport moyen par avion de 76 passagers en 2012 à 94 en 2030. La flotte d'avions attendue à Nantes se compose principalement d'avions à réaction régionaux de plus de 70 sièges et d'avions moyen courrier du type A320 / B737 (150 à 215 sièges).

La forme des courbes de bruit autour de Nantes Atlantique évolue avec le temps de façon significative. L'augmentation du nombre de vols annuels et du nombre de survols de l'agglomération nantaise combinés à une croissance de l'emport moyen conduit à un allongement des courbes de bruit dans les secteurs survolés par les avions à l'atterrissage, c'est-à-dire ceux dans le prolongement de l'axe de la piste en particulier du côté de l'île de Nantes et sur la commune de Saint-Aignan Grand Lieu.

A contrario, la modernisation de la flotte et notamment l'amélioration des performances acoustiques des futurs avions au décollage a pour effet de rétrécir les courbes de bruit dans les zones survolées par les avions au décollage.

[Retrouvez l'étude et les cartes de bruit prévisionnelles autour de l'aéroport de Nantes Atlantique \(PDF - 8 Mo\)](#)

[Retrouvez les simulations de trafic à Nantes Atlantique dans l'hypothèse d'un maintien des activités commerciales](#)

Le service technique de l'Aviation civile (STAC)

Service à compétence nationale de la DGAC, le service technique de l'Aviation civile (STAC) est chargé des questions techniques aéroportuaires et aéronautiques sur tout le territoire national, en métropole et outre mer.

Les missions du STAC s'exercent dans les domaines des ouvrages, installations et équipements aéroportuaires, des services de navigation aérienne, de l'environnement et de la sûreté des transports. S'agissant en particulier du domaine du bruit, le STAC dispose de compétences pointues en matière de mesure et de modélisation du bruit des aéronefs. Outre la production d'études, d'expertises et de cartes de bruit autour des aérodrômes civils et militaires, le STAC participe activement aux travaux techniques internationaux concernant l'évolution des méthodes de calcul des contours de bruit autour des aérodrômes.

[Consulter le site internet du STAC](#)

ANNEXE 5

Communiqué de presse des communes
de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé et
Bouguenais sur les PUF, 28 juin 2022

Communiqué de presse



Saint-Aignan de Grand Lieu, 28 juin 2022

Publication de l'étude d'Air Pays de Loire : la santé environnementale aux abords des plateformes aéroportuaires bientôt prise en compte ?

Attendu de longue date par les élus et associations, le rapport sur les mesures des Particules Ultra Fines (PUF) mené par Air Pays de Loire a été publié ce jour. Cette première étude en France pour ces particules non réglementées interroge quant aux conséquences sur la santé humaine qui ne sont à ce jour pas étudiées.

Une mise en évidence du lien entre particules ultrafines et activité aéroportuaire

Les deux premiers rapports d'Air Pays de Loire mettent en évidence la présence de particules ultrafines (PUF) en lien avec le trafic aérien. Cette présence se caractérise en effet par une élévation des PUF lors des décollages et atterrissages des avions. Plus le lieu de mesure est proche de la piste, plus le niveau de PUF est élevé.

Cette étude va se poursuivre jusqu'à l'été 2023 avec de nouvelles campagnes de mesure afin de collecter davantage de données dans les zones habitées des communes riveraines de l'aéroport et étudier la dispersion des polluants.

Traiter avec la même attention le bruit et la qualité de l'air

Telle est l'orientation du rapport de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son dernier rapport en date du 9 juin. Si la lutte contre les pollutions sonores reste une préoccupation primordiale localement, la qualité de l'air et la réduction des émissions atmosphériques doivent également être des priorités « locales et planétaires ».

A ce jour les effets sanitaires cumulés du bruit et des pollutions atmosphériques sont encore mal connus et encore moins pris en compte.

L'Autorité indépendante formule ainsi la recommandation suivante au ministre chargé de la transition écologique et au ministre chargé de la santé : Saisir le Conseil National du Bruit et le Conseil National de l'Air d'une demande d'étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé pour que ces effets cumulés soient pris en compte sur les territoires les plus exposés identifiés par les différentes cartes stratégiques de bruit.

Les communes riveraines de l'aéroport de Nantes-Atlantique soutiennent largement cette recommandation, particulièrement dans le cadre du projet de réaménagement d'un aéroport urbain.

L'Autorité Environnementale demande une évaluation environnementale

Cette publication rencontre une autre actualité autour de la préoccupation nécessaire des incidences sur la santé environnementale.

En effet, l'Autorité Environnementale a rendu le 2 juin dernier son avis sur la mise en place d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) dans l'aéroport de Nantes Atlantique sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. Sa décision est claire : l'absence d'incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine n'est pas démontrée. A ce titre, l'Autorité demande ainsi qu'une évaluation environnementale soit établie.

Cet avis est bienvenu pour mettre en évidence les conséquences potentielles d'un réaxage des trajectoires des avions. Cependant, il soulève dans le même temps des questions primordiales quant aux hypothèses du projet de réaménagement d'un aéroport urbain et leurs conséquences bien plus directes sur l'environnement et la santé humaine.

Les élus locaux suivront ainsi avec une grande attention l'ensemble des étapes de cette évaluation environnementale qui devra comprendre une étude d'impact détaillée et un nouvel avis de l'Autorité Environnementale.

A l'heure où les offres pour le futur exploitant de l'aéroport auraient été remises, ces nouvelles études et avis mettent en évidence ce que les élus et autres acteurs locaux disent de longue date. Au vu des conséquences néfastes pour les riverains et l'environnement, nous renouvelons donc notre demande auprès du Gouvernement et de la DGAC de réinterroger les conditions d'exploitation de Nantes-Atlantique.

ANNEXE 6

Discours de M. Edouard PHILIPPE,
Premier ministre sur l'avenir du
projet aéroportuaire du Grand Ouest
Mercredi 17 janvier 2018



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 17 janvier 2018

**Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre
sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest**

mercredi 17 janvier 2018

Il y a 50 ans, les pouvoirs publics ont identifié le site de Notre-Dame-des-Landes pour accueillir un nouvel aéroport pour le Grand Ouest. Je ne vais pas retracer ici la longue chronologie des événements, durant 50 ans le projet a été successivement décidé, abandonner, relancer, réexaminer, reconfigurer, remis à plus tard. Durant 50 ans à coup de décision, de reculade, de déni, de non-décision, l'Etat s'est placé face à un dilemme impossible. Durant toutes ces décennies, alors que partout ailleurs le pays réalisait de grands projets d'aménagements, l'indécision des gouvernements successifs a laissé les partisans du projet et ses opposants s'affronter, se dresser les uns contre les autres. On a parfois instrumentalisé ces oppositions à des fins politiciennes.

A tel point que lorsque nous sommes entrés en fonction, il y a 8 mois, la situation était totalement bloquée. Elle était non seulement bloquée, mais elle était dangereuse pour la sécurité des personnes et contraire au respect de l'état de droit.

Nous aurions pu faire comme les autres, comme ceux qui aujourd'hui ne manqueront pas de nous interpeller, c'est-à-dire au fond, laisser le soin à nos successeurs de trancher le nœud gordien. Après tout qu'auraient représentées cinq années de plus alors que quelle que soit la décision prise, aucune infrastructure ne verra le jour en matière aéroportuaire sur place dans ce quinquennat.

Mais s'il y a bien un seul point sur lequel au plan local, comme au plan national, tout le monde s'accorde, opposants comme partisans, c'est la nécessité de sortir de cette situation. Rien n'est pire que l'incertitude.

Aussi comme sur d'autres sujets nous avons décidé de trancher la question, en sachant pertinemment que si la décision avait été facile, elle aurait été prise depuis longtemps et en sachant qu'elle suscitera des oppositions tranchées et des commentaires définitifs.

Pour opérer ce choix, mon premier réflexe, celui d'un Républicain convaincu, celui de maire, d'ancien maire d'une ville, aurait été d'autoriser sans délai ce projet. La déclaration publique,

la déclaration d'utilité publique a été lancée, tous les recours ont été purgés, la population du département a été consultée, le débat aurait dû être clos depuis longtemps.

Je sais aussi que les choses paraissent toujours plus simples quand elles sont vues de loin. C'est pourquoi j'ai voulu prendre le temps de bien appréhender la situation, de considérer avec précision la complexité technique du projet, ses répercussions économiques et écologiques. D'évaluer son importance stratégique pour une région en pleine croissance et qui a besoin d'infrastructures de transport modernes.

J'ai également voulu examiner les nouvelles solutions qui pouvaient s'offrir parce qu'en 50 ans, et même en 15 ans, les technologies, les besoins, les aménagements, les territoires, les mentalités évoluent.

C'est pourquoi dès mon installation et conformément aux engagements du président de la République, nous avons demandé à trois personnalités expertes de dresser le bilan de la situation. Cette mission a remis son rapport en décembre dernier, sur la base de ce rapport, j'ai rencontré les élus, plus d'une centaine depuis le début du mois de janvier. Des élus passionnés, de bonne foi, qui ont défendu leur conviction et je veux ici leur rendre un hommage appuyé, ils ont des avis dirigeants, mais ils sont tous sincères.

Samedi dernier, le 13 janvier, j'ai voulu me rendre compte par moi-même sur place de la situation, j'ai parlé avec les maires des communes concernées, pour ou contre, tous m'ont au fond dit la même chose, sortez-nous de cette situation.

Il est temps désormais que l'Etat soit clair dans ses choix et ferme dans leur mise en œuvre.

Instruit du dossier autant qu'il peut l'être et en étroite association avec le président de la République, le gouvernement a pris sa décision. Je constate aujourd'hui que les conditions ne sont pas réunies pour mener à bien le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Un tel projet d'aménagement qui structure un territoire pour un siècle ne peut se faire dans un contexte d'opposition exacerbée entre deux parties presque égales de la population.

Les grands projets qui ont réussi dans les années récentes, qu'il s'agisse du viaduc de Millau, de la route Airbus entre Bordeaux et Toulouse ou des lignes ferroviaires à grande vitesse à Nantes, à Rennes, à Bordeaux et ailleurs, se sont tous réalisés, malgré des oppositions locales, parce qu'ils étaient largement portés et acceptés par la population.

Notre-Dame-des-Landes aujourd'hui, je le constate, c'est l'aéroport de la division. Depuis l'élection du président de la République, nous sommes mobilisés ensemble pour renforcer la sécurité du pays et le transformer. La gravité des enjeux économiques que le pays traverse, la gravité des enjeux de sécurité qu'il connaît exige que nous restions rassemblés sur nos priorités. Le projet de Notre-Dame-des-Landes sera donc abandonné.

Cette décision est logique au regard de l'impasse dans laquelle se trouve ce dossier. Cinquante années d'hésitation n'ont jamais fait une évidence. Cette décision est sans

ambiguïté. Les terres retrouveront leur vocation agricole. Contrairement à ce que propose le rapport, elles ne seront pas conservées pour réaliser ultérieurement le projet.

Cette décision est une décision d'apaisement. Elle doit aussi être l'occasion d'un nouveau départ, l'occasion de construire différemment, intelligemment. Le Grand Ouest a besoin de solutions pour croître. C'est une région puissante. Sa démographie et son économie sont dynamiques. Elle a besoin pour son développement d'être connectée au reste de la France et au reste de l'Europe. Mais précisément cette connexion ne peut plus s'envisager aujourd'hui comme elle était pensée il y a cinquante ans ou même il y a vingt ans.

Il y a cinquante ans, le modèle pour Notre-Dame-des-Landes c'était de bâtir le troisième aéroport français et d'accueillir le Concorde pour rejoindre la vitesse supersonique le plus vite possible. Il y a vingt ans, le projet a été redéfini pour réaliser une plateforme aéroportuaire régionale permettant de développer des vols internationaux. Ce projet ne répond plus aux objectifs actuels, aux réalités actuelles de l'organisation aéroportuaire qui réservent à quelques grands aéroports nationaux les vols long-courriers.

Ce dont le Grand Ouest a besoin, ce à quoi le gouvernement s'engage, c'est de garantir que Brest, que Nantes, que Rennes, disposent de liaisons faciles avec les autres métropoles européennes et de mettre en place des liaisons rapides avec les hubs long-courriers internationaux. Le récent rapport de médiation a montré qu'il n'y a pas de solution idéale mais qu'il existe une alternative crédible au transfert de l'aéroport.

Cette solution, c'est le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les études ont aussi montré qu'il était possible de prendre des mesures limitant la hausse des nuisances sonores pour la population. Dans un premier temps, l'aérogare de Nantes-Atlantique sera modernisée et les abords de piste seront aménagés pour permettre à l'aéroport d'accueillir plus de passagers.

Ces premières mesures peuvent être réalisées sur l'emprise actuelle de l'aéroport donc dans des délais rapides. En parallèle, la procédure pour l'allongement de la piste sera engagée. Elle permettra de réduire les nuisances sonores à Nantes. Nous ferons tout pour réduire ces nuisances pour le village de Saint-Aignan-de-Grandlieu et si techniquement cela n'était pas possible, elles feraient l'objet de compensations exemplaires.

En parallèle, nous accompagnerons le développement de l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques en commençant par l'agrandissement de l'aérogare pour mieux répartir le trafic aérien du Grand-Ouest. L'aéroport de Rennes-Saint-Jacques appartient à la région Bretagne. Nous travaillerons avec la région Bretagne pour permettre cet agrandissement si la région le souhaite.

Enfin, nous devons davantage jouer sur la complémentarité rail-air. Depuis que le projet Notre-Dame-des-Landes a été lancé, le Grand Ouest a bénéficié d'infrastructures ferroviaires performantes mettant les deux capitales régionales à moins de deux heures du centre de Paris.

Pour les long-courriers, l'enjeu pour les Rennais ou les Nantais, et donc pour les habitants du Grand Ouest, c'est de rallier directement les grands aéroports parisiens. Ces liaisons directes existent mais elles sont insuffisantes. Elles seront donc fluidifiées et multipliées pour accompagner la hausse des trafics.

Je demande donc à Madame la Ministre des Transports d'étudier dans un délai de six mois, les conditions de mise en œuvre de ces trois chantiers qui se complètent et qui consistent à optimiser l'usage de Nantes Atlantique, à mettre en réseau les aéroports régionaux et à nous appuyer sur les lignes ferroviaires à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes.

Au-delà de leur division sur ce projet, tous les interlocuteurs que j'ai rencontrés m'ont fait valoir la nécessité de rétablir rapidement l'état de droit sur la zone. Le gouvernement s'y engage. C'est la deuxième décision que j'annonce aujourd'hui, nous mettrons fin à la zone de non droit qui prospère depuis près de 10 ans sur cette zone. Ainsi dès aujourd'hui la demande de prorogation de la déclaration d'utilité publique que nous avons déposée au conseil d'Etat fin décembre pour nous laisser toutes les options ouvertes sera retirée. La déclaration d'utilité publique actuelle deviendra caduque le 8 février prochain.

Les trois routes qui traversent le site de Notre-Dame-Des-Landes doivent maintenant être rendues à la libre circulation pour tous. Les squats qui débordent sur la route vont être évacués, les obstacles retirés, la circulation rétablie. A défaut les forces de l'ordre procéderont aux opérations nécessaires.

Conformément à la loi, les agriculteurs expropriés pourront retrouver leur terre s'ils le souhaitent. Les occupants illégaux de ces terres devront partir d'eux-mêmes d'ici le printemps prochain ou en seront expulsés. Ailleurs de nouveaux projets agricoles pourront être accueillis à partir de fin avril dans un cadre légal. L'Etat engagera une session progressive du foncier de Notre-Dame-des-Landes, dès maintenant, les forces de l'ordre sont mobilisées pour que ce processus se déroule dans le respect de la loi et que les squatteurs libèrent progressivement les terres qui ne leur appartiennent pas.

Pour le futur, il faudra aussi tirer les leçons de l'échec de Notre-Dame-Des-Landes en termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives.

Je voudrais enfin m'adresser à tous ceux, et ils sont nombreux, qui n'avaient pas nécessairement une opinion très arrêtée sur ce projet, mais qui pensent que l'Etat doit pouvoir décider et agir. Cette décision, que nous prenons aujourd'hui est une décision de raison et d'apaisement dans un contexte local tendu. Une décision exceptionnelle pour une situation locale exceptionnelle. Je veux dire que nous continuerons à aménager le pays dans le souci d'une meilleure attractivité, une meilleure qualité de vie, d'un plus grand respect de l'environnement. Nous le ferons avec ambition, avec méthode, avec enthousiasme, nous le ferons avec l'ensemble des Français qui ne demandent qu'à bâtir l'avenir de leur pays et de leur région.

Je vous remercie

ANNEXE 7

Discours de M. Jean-Baptiste Djebbari
Présentation des modalités de
poursuite du projet Nantes-Atlantique
Mardi 29 octobre 2019

Discours de Jean-Baptiste Djebbari : Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique

Le Mardi 29 octobre 2019

Seul le prononcé fait foi

Bonjour Mesdames et Messieurs, merci de votre présence,

Vous le savez, l'objet de cette conférence est de vous présenter les décisions de l'État sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Réaménagement qui fait suite à l'arrêt du projet

Notre Dame des Landes en janvier 2018 et qui s'est appuyé sur la concertation publique du 27 mai au 31 juillet derniers, sous l'égide de deux garantes indépendantes dont je tiens à saluer le travail.

A l'issue de la concertation, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a analysé en détail un grand nombre de contributions, notamment 11 700 contributions en ligne et 125 cahiers d'acteurs et je tiens également à les remercier de ce travail important.

Le temps est aujourd'hui à la décision et c'est celle-ci que j'ai l'honneur de vous présenter au nom du Gouvernement.

Le Gouvernement a souhaité que le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence :

- Il s'agit d'abord, de protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées des nuisances aériennes, et au-delà, de préserver l'environnement ;
- Il s'agit ensuite, de réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins actuels et futurs de mobilité des habitants et des entreprises du Grand Ouest ;
- Il s'agit enfin, de réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

Pour répondre à cette ambition et cette exigence, l'Etat prend dès à présent 31 mesures.

Ces mesures sont détaillées dans le dossier de presse qui vous a été remis. Je ne le présenterai pas toutes de manière exhaustive mais je souhaite cependant revenir sur quelques-unes d'entre elles, qui sont essentielles pour la suite du projet.

S'agissant de la protection des populations et de l'environnement, une première mesure importante est la mise en place d'un couvre-feu.

Cette mesure est une attente forte et unanime qui est ressortie de la concertation. C'est aussi une mesure qui fait l'objet d'un consensus politique, notamment parmi les 24 maires de Nantes Métropole.

L'objectif est d'interdire de programmer les vols entre minuit et 6h du matin d'une part, et d'interdire les avions les plus bruyants de 22h00 à 6h d'autre part.

Le couvre-feu pourra entrer en vigueur à la fin de l'année 2021.

Des compagnies aériennes – AFKL et DHL – ont d'ores et déjà fait savoir qu'elles prendraient des mesures volontaires sans attendre cette échéance.
il est par ailleurs institué un droit de délaissement exceptionnel.

Conformément aux annonces du Premier ministre, ce droit de délaissement sera créé par la loi.
C'est une mesure exceptionnelle justifiée par le contexte particulier dans lequel s'inscrit le projet.

Très concrètement, ce droit permettra à l'Etat de racheter aux propriétaires qui le souhaitent leur logement dès lors qu'il est situé dans les zones de bruit fort, en tenant compte d'une éventuelle dépréciation due au maintien de l'aéroport sur le site actuel.

C'est donc une mesure plus forte qu'une simple acquisition au prix de marché.

Le droit pourra être exercé pendant une durée de 5 ans.

Les biens éligibles seront notamment ceux acquis entre la signature du contrat de concession actuel, fin 2010, et l'annonce de l'arrêt du projet à Notre-Dame-des-Landes en janvier 2018.

Enfin, une aide complémentaire à l'insonorisation des logements est mise en œuvre.

Elle vient compléter celle déjà permise par le plan de gêne sonore.

Et consiste, pour les biens inscrits dans le périmètre du plan de gêne sonore, en une augmentation du taux d'aide. Pour les logements individuels, le taux d'aide de 80% est porté à 90% et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%.

Cette aide complémentaire peut déjà être sollicitée auprès du fonds de compensation de Nantes-Atlantique qui a été institué le 2 août dernier, et ce pendant une période de 10 ans.

Pour revenir maintenant au réaménagement à proprement parler, celui-ci sera, je l'ai dit, sobre et performant avec pour objectif de répondre aux besoins actuels et futurs de mobilité des habitants du Grand Ouest ; pour ce faire, la piste fera l'objet d'un allongement.

La DGAC a mis en débat plusieurs options avec un seul objectif : réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport et les habitants survolés. Je vous confirme donc que l'allongement ne vise pas à permettre l'accueil de plus gros avions.

Au terme des échanges, les options d'une piste en « V » et d'un allongement de la piste existante de 800 mètres ont été très majoritairement rejetées.

L'option d'une piste transversale a été soutenue par certains et n'est pas retenue. Elle aurait, en effet, conduit à exposer au bruit des habitants qui sont actuellement éloignés des trajectoires des avions.

Elle aurait eu, aussi, un impact important en matière de consommation de terres agricoles, nécessitant d'exproprier plus de 140 hectares.

Le Gouvernement a décidé de retenir un allongement de la piste existante. Allongement qui sera limité à 400 mètres, car c'est la longueur qui permet d'augmenter au mieux la distance de survol de la ville de Nantes tout en limitant l'impact foncier et environnemental au sud de l'aéroport.

Les procédures d'approches pour les atterrissages seront par ailleurs améliorées

Au nord, le Gouvernement a décidé de privilégier la mise en place deux procédures d'approche pour améliorer la situation des riverains de l'aéroport et des habitants de la métropole de Nantes.

Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques sont favorables. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera, de ce fait, augmentée de 33 mètres.

En cas de conditions météorologiques dégradées, les avions atterriront selon une autre procédure, dans l'axe de la piste, avec un système de guidage de précision. J'ai souhaité que dans cette situation, qui conduira à survoler des zones plus densément habitées, la pente d'approche soit augmentée de 3 à 3,5° degrés.

Sur cette approche, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.

Au sud, l'allongement de la piste ne modifiera pas, par lui-même, la situation des habitants.

Mais le seuil d'atterrissage de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord pour améliorer la situation des habitants de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Les trajectoires seront, par ailleurs, modifiées pour éviter le survol de La Chevrolière.

Nous avons été aussi particulièrement vigilants sur la sobriété du bilan foncier.

Dans un objectif de moindre impact écologique et afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste. Le futur concessionnaire aura donc l'obligation de réaliser un aéroport de haute performance environnementale.

L'aménagement nécessitera d'acquérir environ 35 hectares de foncier mais permettra d'en libérer 65. Au total, 30 ha seront demain libérés et valorisables. enfin, je tiens à vous confirmer qu'aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux, ni pour son exploitation.

J'en viens à la gouvernance et au suivi du projet qui devra être le reflet d'une action publique claire, transparente et compréhensible. Pour ce faire, un comité de suivi des engagements de l'état et des collectivités territoriales est installé.

Seront invités à participer à ce comité de suivi : Etat, collectivités territoriales, associations, chambres consulaires et consultatives, organisations professionnelles, organisations syndicales, acteurs économiques et, bien sûr, le concessionnaire de l'aéroport.

Parallèlement, un observatoire de Nantes-Atlantique sera créé d'ici la fin de l'année 2019.

L'observatoire aura notamment pour missions d'observer le bruit aérien, la qualité de l'air, l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier, et de suivre les effets de l'aéroport sur l'économie et l'emploi.

Il rendra compte au moins annuellement de la mise en œuvre de ses missions au Comité de suivi. Ses rapports et études seront publics.

Enfin, un comité stratégique est mis en place ; il sera présidé par le préfet de la région Pays de la Loire pour toute la durée du projet.

Il associera à la réflexion stratégique sur l'aéroport de Nantes-Atlantique l'Etat, les élus représentants Nantes Métropole, les communes intéressées, la Région Pays de la Loire et le Département de la Loire-Atlantique.

Mesdames et Messieurs, avant de répondre à vos questions, je voudrais terminer en vous disant ma conviction que la décision du gouvernement permettra aux territoires du Grand Ouest de poursuivre son développement, notamment de la commune de Saint- Aignan-Grandlieu tout en préservant la qualité de vie et de santé de ses habitants.

Sur un plan pratique, l'appel d'offres pour désigner un futur concessionnaire du réaménagement puis de l'exploitation de l'aéroport sera lancé dans les jours qui viennent.

Le nouveau contrat sera signé la fin 2021. Les travaux de réaménagement seront achevés autour de 2025.

Voilà en quelques mots les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance. Je me tiens maintenant à votre disposition pour répondre à quelques questions.

Je vous remercie.

ANNEXE 8

Les 31 mesures du réaménagement de
l'Aéroport Nantes-Atlantique

Les 31 mesures

Protection des populations et de l'environnement :

- Mesure n°1. Couvre-feu.
- Mesure n°2. Engagements volontaires des compagnies aériennes.
- Mesure n°3. Augmentation du tarif de la TNSA
- Mesure n°4. Aide complémentaire à l'insonorisation.
- Mesure n°5. Droit de délaissement exceptionnel.
- Mesure n°6. Aide à la revente des logements.
- Mesure n°7. Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation.
- Mesure n°8. Relocalisation d'équipements publics.
- Mesure n°9. Politique tarifaire du futur concessionnaire.
- Mesure n°10. Communication de l'état initial de l'environnement.
- Mesure n°11. Etude des impacts environnementaux et sanitaires.
- Mesure n°12. Emissions de gaz à effet de serre.

Un réaménagement sobre et performant :

- Mesure n°13. Options de piste écartées.
- Mesure n°14. Capacité d'accueil.
- Mesure n°15. Allongement de la piste existante.
- Mesure n°16. Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grandlieu.
- Mesure n°17. Scénario privilège pour les trajectoires d'approche.
- Mesure n°18. Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.
- Mesure n°19. Niveau de service en aérogare.
- Mesure n°20. Aménagement des abords de l'aérogare.
- Mesure n°21. Desserte terrestre de l'aéroport.
- Mesure n°22. Financement de la future concession.
- Mesure n°23. Préfinancement déjà versé par les compagnies aériennes.
- Mesure n°24. Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021.
- Mesure n°25. Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021.
- Mesure n°26. Performance environnementale

Une gouvernance ouverte :

- Mesure n°27. Comité de suivi des engagements de l'état et des collectivités territoriales.
- Mesure n°28. Observatoire de Nantes-Atlantique
- Mesure n°29. Comité de pilotage stratégique.
- Mesure n°30. Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession.
- Mesure n°31. Site internet du projet.