

# **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 participé 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 2017<sup>1</sup>, 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 bénéfico-risque aussi désastreux lorsque l'on se penche objectivement et sérieusement sur le projet de réaménagement de l'aéroport ?

<sup>1</sup> [https://www.huffingtonpost.fr/2017/12/14/notre-dame-des-landes-le-referendum-de-2016-est-enterre-par-le-gouvernement\\_a\\_23306960/](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'OMS<sup>2</sup>, 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 Santé<sup>3</sup>, 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 décideurs<sup>4</sup>. 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

---

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> impact sur la santé, l'environnement et le développement socio-économique

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

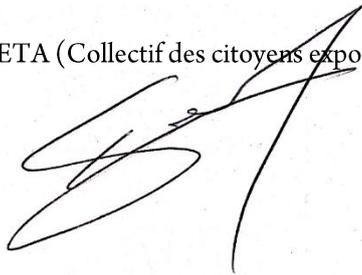
son mémoire, le présent document. La première version du document a fait l'objet d'un échange, après relecture, sur ma propre perception du sujet et mes réflexions prospectives, forgées sur mes rencontres, sur mes recherches et mes propres convictions. Le document a dès lors évolué et a été enrichi, 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 expression<sup>5</sup>. 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)



<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.

---

<sup>5</sup> 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<sup>er</sup> 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

**Résumé du mémoire**

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'École 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 décelération 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

nantes

île de nantes

rezé

bouguenais

bouaye

saint-aignan de grand lieu

pont saint-martin

lac de grand lieu

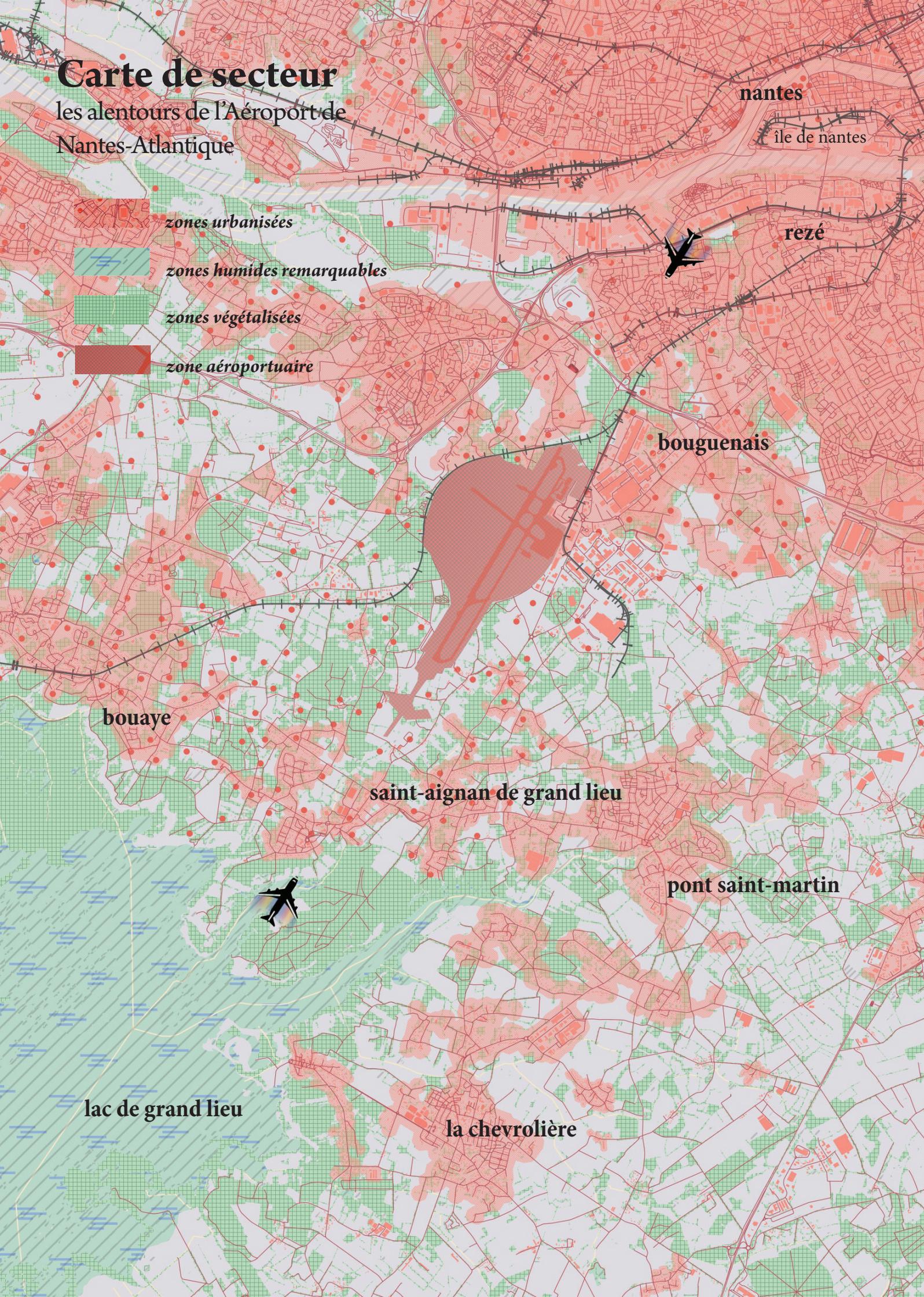
la chevrolière

zones urbanisées

zones humides remarquables

zones végétalisées

zone aéroportuaire



# 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.*



# Résumé

## Dans un contexte politico-environnemental alarmant, un projet destiné à transformer la fabrique des grands projets

Des inondations pakistanaises aux feux de gironde, une succession récente de phénomènes naturels alertent quant à l'emballement du réchauffement climatique et les dégâts, pénuries, amenés à transformer en profondeur notre système. Pour parvenir à une adaptation collective, réinventer un modèle éco-compatible préservant le plus grand nombre du conflit et de la précarité, les choix individuels ne suffiront pas : **l'action des pouvoirs publics est primordiale**. Et c'est dans ce contexte que le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique doit s'inscrire dans la veine d'une politique **préventive et ambitieuse**.

Pour rappel, le 17 janvier 2018, le Premier ministre Edouard Philippe annonçait à la nation une décision d'apaisement. Celle d'abandonner le projet de Notre-Dame des Landes (NDDL), et de **réaménager une alternative crédible pour le développement du Grand Ouest : l'Aéroport de Nantes-Atlantique**. Cette crédibilité ne convainc alors pas l'écrasante majorité des élus locaux. Il faut noter qu'en 2019, Nantes-Atlantique est avec une seule piste le **9ème Aéroport le plus fréquenté de France**, et enregistre une croissance annuelle du volume de passagers de plus de 10 points supérieurs à la moyenne nationale. En période estivale, l'infrastructure peine à supporter cette activité florissante, qui n'est pas sans risque pour **un environnement vulnérable**. En effet, elle est se situe à seulement 6km du centre-ville de Nantes et à 3km du Lac de Grand-Lieu, un Lac de plaine remarquable et zone Natura 2000. Ceinturé de zones habitées, rurales, naturelles ou d'intérêts économiques, l'Aéroport est pour certains pourvoyeur de richesses, et pour d'autres fossoyeur de bien-être. Survolant le centre-ville de Nantes à moins de 400m d'altitude, la croissance incontrôlée du trafic aérien fait ainsi peser un enjeu fort sur **la protection des populations exposées aux nuisances sonores**. Distributeur de flux humains et logistiques, l'Aéroport est également considéré comme **une porte d'entrée sur le territoire du Grand-Ouest, représentant un atout fort pour le développement économique local**. L'Aéroport de Nantes-Atlantique est enfin une infrastructure à risques, émettrice de pollutions pluriscalaires, et un échangeur de flux indispensable au fonctionnement d'un modèle économique libéral et ultra-mondialisé. **Les enjeux du projet dépassent donc de très loin l'échelle locale**. Outil au service du développement du pays, il s'agit d'un levier d'action non négligeable pour **orienter un choix de société**.

**Conséquence et condition d'une «victoire écologique» du gouvernement à NDDL**, qualifié parfois de «dénier de démocratie», le projet d'Aéroport à Nantes-Atlantique engage plus que n'importe quel autre projet **l'autorité et la crédibilité de l'Etat**. Plus que n'importe quel autre projet, il engage la responsabilité des pouvoirs publics à **rompre avec la démesure, avec la capture technocrate de la décision publique**. Plus que n'importe quel autre projet, le réaménagement de l'Aéroport de Nantes-Atlantique est un prétexte pour impulser **une révision à très grande échelle des pratiques modales, réfléchir aux alternatives bas carbone du modèle aérien, et challenger la normativité d'une culture consumériste et énergivore du tout accessible**.

En 2017, face à l'escalade de la violence sur NDDL, le gouvernement mandatait une mission de médiation afin qu'elle réétudie l'opportunité de réaménager Nantes-Atlantique. En dépit de biais politiques et de fragilités notables, son positionnement est clair : le scénario est crédible, mais pas à n'importe quelles conditions.

Si l'Etat se positionne sur un réaménagement, **les leçons de Notre-Dame des Landes devront être tirées en termes de construction de la décision publique et de place accordée aux questions environnementales.**

La décision de l'Etat ne réglera rien si elle ne s'appuie pas sur **un projet collectif de territoire, réellement prévoyant, transparent, et concerté.** Le 17 janvier 2018, le Premier Ministre Edouard Philippe assortit donc la décision du gouvernement de plusieurs engagements. Le projet d'Aéroport à Nantes-Atlantique est l'opportunité d'un nouveau départ. L'occasion de **construire différemment, intelligemment, en phase avec les objectifs actuels et à l'appui d'un débat démocratique exemplaire.** Le 29 octobre 2019, le secrétaire d'Etat aux transports, Jean-Baptiste Djebbari, annonce dans la continuité de ces engagements 31 mesures en faveur d'un Aéroport **sobre et performant.**

Actuellement en 2022, qu'advient-il de ces engagements ?

## La fabrique d'un projet croissant, centré sur les enjeux de développement, et antinomique avec l'objectif de sobriété

Le projet a été pensé avec un **déséquilibre manifeste entre les enjeux de croissance économique, démographique (associés au développement), et les enjeux relevant de la protection de la santé et de l'environnement.** Les enjeux économiques de court terme, l'urgence calendaire ont en effet largement primé sur la tenue d'un débat plus long en faveur d'une économie soutenable et respectueuse de la santé humaine ou du patrimoine naturel. Cette vision a tout autant été portée par le maître d'ouvrage, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), que par des acteurs économiques et des élus locaux influents. De quelle façon ?

D'une part, la DGAC a naturellement **imposé un projet intégrant la croissance du trafic de l'Aéroport jusqu'en 2060.** Ce dernier double la fréquentation enregistrée en 2019 (7,2 millions de passagers). Par nature, il faut comprendre qu'il aurait relevé de la culture et des intérêts structurels de la DGAC de porter un scénario de croissance sans en explorer les alternatives. Pourtant, *consommez toujours plus d'aérien* est un message qui se place d'autorité en contradiction avec les discours politiques orientant les comportements individuels vers l'usage des transports doux et la priorisation des besoins essentiels. La démarche de sobriété que le projet revendique est théoriquement fondée sur la retenue des besoins à la consommation. Mais fort est de constater qu'elle n'est, **en l'absence de remise en cause d'un scénario de croissance, qu'un simple instrument rhétorique** émoussé par une mise en pratique plus que négligée. De l'aveu d'un fonctionnaire, **la DGAC ne possède d'ailleurs aucune définition claire de la sobriété.** Ce qui crée un risque de confusion avec des mesures de performance énergétique relevant de l'efficacité, mais n'engageant en aucun cas une rationalisation des besoins à la consommation.

**Le couvre-feu a également fait l'objet d'un pilotage priorisant les enjeux économiques.** Cette mesure de restriction des mouvements d'avion nocturnes a en effet été déterminée à l'aune des **exigences programmatiques et du développement de l'activité des compagnies aériennes.** Une autre formule que celle qui a été proposée et retenue, à savoir une **interdiction des décollages et atterrissages entre 0h et 6h, aurait compromis la rentabilité et de la viabilité du modèle low-cost et n'était pas acceptable.** En dépit d'un modèle social et d'une éco-compatibilité de plus en plus contestées ces faits sont donc révélateurs de la surprotection du modèle low-cost par les décideurs publics. Refusant que le couvre-feu nuise au développement économique et à l'attractivité du territoire (surtout dans un contexte de mise en concurrence des aéroports et des métropoles) la majorité métropolitaine et la DGAC se sont positionnées bien avant la concertation sur **le scénario horaire unique et intransigible de 0h à 6h.** Pourtant cette mesure n'était **pas pleinement consensuelle, serait loin d'être efficiente et est déjà remise en cause à plusieurs titres.**

D'une part, de l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes (ACNUSA), ce couvre-feu serait aisément transgressible et sans conséquence directe pour les compagnies. L'interdiction mise en place par l'arrêté de restrictions, serait en effet particulièrement **fragilisée par la longueur du délai d'instruction** des infractions présumées, et la mise en place d'un **régime dérogatoire imprécis et très permissif** : certains avions peuvent atterrir ou décoller sur les horaires d'interdiction en justifiant simplement de *raisons indépendantes de leur volonté*.

Ces fragilités se ressentent déjà factuellement, puisqu'un **grand nombre d'infractions présumées** ont été recensées depuis l'entrée en vigueur de la mesure, en avril 2022.

D'autre part, les restrictions nocturnes font toujours débat sur l'**élargissement des horaires du couvre-feu pour les catégories d'avions les plus bruyant**. Susceptible de remettre en cause l'usage de l'Aéroport par certaines compagnies dont les flottes ne seraient pas renouvelées, ce débat pose la **question de l'acceptabilité économique d'une protection accrue des riverains**.

## Un processus de participation insuffisamment transparent et faussé par des scénarios d'aménagement privilégiés

Par l'association exemplaire des acteurs locaux au processus décisionnel et au suivi des engagements de l'Etat le maître d'ouvrage a pour mission de **restaurer la confiance en l'Etat**. Mais ce processus est loin d'avoir été exemplaire, que cela soit sur la participation institutionnelle ou citoyenne.

D'une part, élus locaux et garantes de la CNDP reprochent à la DGAC **son manque de transparence et une association superficielle des parties prenantes**, notamment au sein de la Commission consultative de l'environnement (CCE). Si le Plan de gêne sonore (PGS) a pu être librement ajusté par les collectivités, certains membres de la commission dénoncent l'hermétisme du maître d'ouvrage face à leurs revendications. Asymétrie informationnelle, absence de consultation finale sur le droit de délaissement et l'aide à la revente, inflexibilité sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement... Cette imperméabilité de l'Etat est souvent perçue comme **un passage en force** par les élus et les associations représentées, réalisé au profit d'une **accélération des procédures** et d'un **contournement des difficultés** liées au dialogue.

D'autre part, la concertation préalable de 2019 avait été qualifiée par le maître d'ouvrage comme **la plus importante de son histoire**. Mais fort est de constater que **les engagements à la transparence, à l'ouverture, et à la sincérité** des débats n'ont pas fait l'objet d'un respect exemplaire, tout particulièrement en ce qui concerne l'aménagement de la piste.

D'abord, **toutes les options proposées aux participants n'avaient pas une valeur et une pertinence équivalentes**. Certaines options de réaménagement de la piste étaient en réalité des redits de propositions dont la pertinence avait déjà été réfutée par la DGAC. Un constat qui révèle une certaine **hypocrisie du dossier** supposé alimenter les débats.

Ensuite, certaines options ont été **privilégiées avant la concertation par la DGAC**. Ce privilège, le Ministère de la Transition écologique l'a reconnu lui-même dans **un communiqué précédent de 4 mois la concertation citoyenne**. Il invoque même un consensus des maires de la métropole, consensus qui a toutefois été démenti. Quelles sont ces options ?

Comme évoqué précédemment, **le couvre-feu de 0h à 6h**. De par l'unicité de sa formule et des pressions d'ordre économique, la configuration de cette option était **immuable et déjà jouée d'avance**.

Ensuite, l'aménagement de la piste qui lui, possédait plusieurs scénarios *envisagés et envisageables*. Parmi ces scénarios, **l'allongement de la piste de 400m vers le sud** a été privilégié par le maître d'ouvrage. En cause ? La satisfaction de certaines **exigences politiques ayant interféré** dans l'élaboration du projet de concertation.

## Une contrevérité sur le motif de l'allongement de la piste

Ces interférences politiques antérieures à la concertation ont été **reconnues, regrettées et signalées au maître d'ouvrage par les garantes de la concertation**. Malgré ça, l'option concernant l'allongement de la piste de 400m a bien fait l'objet d'un privilège et a été retenue à l'issue de la concertation, en l'absence de préférence marquée des participants. Son privilège s'explique par la nature des exigences mises en avant par certains acteurs politiques locaux.

Dans le dossier de concertation (et toujours aujourd'hui sur le site du réaménagement), **l'allongement est motivé par la réduction des nuisances sonores au nord de la piste, et donc par un objectif de protection des populations**. Mais il s'agit d'une contrevérité, admise par le maître d'ouvrage, qui révèle en entretien qu'il n'aurait en **réalité pas d'impact significatif en termes de réduction du bruit**. La vérité, c'est que l'allongement soutiendrait un autre enjeu notable : **préserver la constructibilité de l'île de Nantes**. A ce stade, la malhonnêteté du discours est admise sans toutefois s'attarder sur la contradiction technique qu'il véhicule.

## Une contrevérité servant les exigences pro-développement d'une partie des élus métropolitains

Ce qui apparaît clairement, c'est que **les interférences politiques susmentionnées auraient précisément porté sur cet enjeu de préservation de la constructibilité de l'île de Nantes**. L'allongement aurait été retenu pour cette raison et non pas pour protéger les populations des nuisances sonores. De qui proviendraient alors ces exigences ?

Des élus métropolitains, et de toute hypothèse de **la maire de Nantes et présidente de métropole, Mme Johanna Rolland**. Cette dernière, sensible à la compétition territoriale, défend historiquement **une vision pro-développement du territoire**, arc-boutée sur son attractivité, son rayonnement international et une croissance économique et démographique soutenues. De fait, elle a réaffirmé à plusieurs reprises sa volonté de **préserver à tout prix le projet urbain de l'île de Nantes, destiné à accueillir 16 000 habitants et un nouveau CHU**, des effets d'un maintien d'activité de l'Aéroport. Or, de l'aveu du maître d'ouvrage l'allongement répondrait précisément à cette fonction. Pourquoi l'allongement de la piste permettrait-il, en théorie, de préserver la constructibilité de la zone à densifier ?

Un document d'urbanisme, appelé le Plan d'exposition au Bruit (PEB) doit être élaboré pour tous les aérodromes de catégorie A afin de **réguler l'affectation et la construction sur les sols exposés au bruit aérien**. En réalisant une cartographie du bruit dans l'environnement, il permet d'identifier les zones de bruit faible, jusqu'aux zones de bruit très fort. A chacune sont associées **des servitudes d'urbanisme** visant à protéger les populations. En fonction du niveau de bruit et de la destination du projet elles peuvent aller jusqu'à **l'inconstructibilité du foncier pour prévenir l'exposition de nouvelles populations aux nuisances**. En l'espèce, le PEB de Nantes-Atlantique est resté **inchangé depuis 2004**, en raison du projet de transfert à NDDL, et en dépit d'**une croissance très importante du trafic**. Après la décision de maintenir l'Aéroport sur site, il doit donc impérativement **être révisé**, afin d'adapter les servitudes d'urbanisme à un zonage plus réaliste des nuisances sonores.

Or, en raison de l'intensification du trafic et des nuisances, cette opération risquait **d'élargir le zonage du Plan d'exposition au Bruit (PEB) de 2004 à la zone à construire sur l'île de Nantes**. Se trouvant sous la trajectoire d'atterrissage face sud, les courbes de bruit auraient pu l'intégrer à la zone C du PEB, et la rendre **inconstructible**. **Le projet de CHU et la densification du centre métropolitain auraient alors été immanquablement compromis**, alors que Nantes métropole fait face une croissance démographique particulièrement soutenue.

# L'instrumentalisation du Plan d'Exposition au Bruit à travers la manipulation technico-juridique des courbes de bruit

Dès 2019, la DGAC avait donc un objectif clair. Produire une cartographie du bruit prouvant **la compatibilité entre la croissance de l'activité aéroportuaire et la réalisation du grand projet urbain de l'île de Nantes**.

Pour se faire, le maître d'ouvrage a imaginé un éventail de **mesures supposées réduire le bruit dans l'environnement et maîtriser l'élargissement des courbes de bruit** : l'allongement de la piste ; le couvre-feu ; le rehaussement de la pente d'atterrissage ; le système d'atterrissage en double-approche.

En réalité, dans ce raisonnement, **un nouveau mensonge est détectable** : ces mesures ne seraient **ni fiables, ni efficaces pour réduire le bruit perceptible. De fait elles ne pourraient pas non plus avoir d'impact significatif sur la cartographie du bruit du PEB**.

Pour commencer, leur configuration semble comporter des **zones d'ombre et des fragilités**. Par exemple, dans le cadre de la double-approche, les prévisions de la DGAC concernant le sens et la répartition des trajectoires d'approches d'ici 2040 sont à ce point douteuses (cette information étant fonction de la météo) qu'**un fonctionnaire de la DGAC a lui-même admis qu'elles pouvaient être fausses**.

D'autre part, l'affirmation que **ces mesures réduiraient la gêne sonore des populations ne se base sur aucune preuve exploitable**. C'est par exemple le cas du rehaussement de la pente d'atterrissage et de l'allongement de piste. Malgré le peu de données fournies par la DGAC, le Collectif des citoyens exposés au trafic aérien (COCETA) a pu s'appuyer sur des développements de l'observatoire Bruitparif et estimer la réduction du bruit à **un gain à peine ou au mieux légèrement perceptible**. Dans l'ensemble, il ne ressort des discours et des rapports aucune démonstration tangible, suffisamment explicite, permettant d'affirmer que les nuisances sonores seront maîtrisées grâce à ces mesures et que le quotidien des populations en sera amélioré.

La finalité du PEB étant de **prévenir et limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores liées à certains aérodromes**, il est alors évident que si ces mesures n'ont pas d'impact significatif en termes de bruit perceptible, **elles ne devraient pas non plus avoir d'impact significatif sur la cartographie du bruit**. Alors pourquoi la DGAC se borne-t-elle à défendre ces mesures ?

Parce que **le résultat attendu n'est pas tant l'efficacité des mesures, la protection des populations, que la crédibilité apparente du scénario pour préserver l'île de Nantes des servitudes du PEB**. Grâce au processus de fabrication des courbes de bruit, une fois associées, ces mesures **donneraient l'impression (pour qui est non-sachant) de réduire les nuisances sonores et de préserver ainsi la zone à bâtir**. Il s'agit de faire croire, de rassurer, et non pas d'obtenir un résultat efficient. Comment cette instrumentalisation du PEB se traduit-elle dans la fabrique des courbes de bruit ?

Une hypothèse marquée est que la DGAC exploite les failles du calcul du bruit. Il s'agit d'une mesure très **peu fiable**, réalisée à l'aide d'un panel d'indicateurs divers et **très variables**, et qui en l'occurrence **délaisse la donnée sensible** : la perception des habitants. Sur ce dossier, il est visible que la DGAC opère une **distinction nette entre la mesure du bruit perceptible (la gêne sonore) et la mesure du bruit théorique (les courbes de bruit cartographiant cette gêne)**, au point de les décorréler totalement. Pour admettre que les courbes de bruit du PEB seraient maîtrisées sans qu'il n'y ait d'amélioration significative de la gêne sonore perçue, la DGAC se fonde sur un calcul ultra théorique, **limité à des indicateurs techniques dont le paramétrage lui-même est très douteux**.

Il convient de reprendre l'exemple de la double-approche et de ses données prévisionnelles peu crédibles concernant le sens et la répartition des d'atterrissage dans le temps et l'environnement. Dans le calcul du bruit, **la fréquence et la discontinuité du survol d'une zone jouent un rôle déterminant pour paramétrer l'algorithme qui va produire les courbes de bruit**. Cela pourrait expliquer pourquoi ces données, aussi précaires soient-elles, sont produites sans souci de fiabilité et sans transparence. **Leur paramétrage permettrait d'amplifier la plus-value des mesures et de créer l'illusion cartographique**

**d'un bruit atténué et socialement acceptable sur l'île de Nantes.**

Cet arrangement technique mène cependant à une conclusion dangereuse. A manipuler des données faussées et déconnectées de la perception, la DGAC risque d'**invisibiliser des nuisances bel et bien perceptibles, de neutraliser des instruments juridiques dont la finalité est de limiter ces nuisances et de prévenir l'exposition des populations.** Le scénario en place fait croire à la compatibilité d'une intensification du survol aérien avec la densification du cœur métropolitain, mais il fait surtout peser des **risques sérieux sur la santé et la qualité de vie des actuels et futurs habitants.**

## Un allongement de la piste dépourvu d'intérêt aéronautique ?

Selon le maître d'ouvrage, l'allongement de piste **ne posséderait pas d'intérêt aéronautique.** Cela signifie qu'il n'aurait pas vocation à développer la capacité de l'aéroport. Beaucoup de discours et de rapports vont dans ce sens. Mais en raison de l'absence de sincérité concernant l'intérêt de l'option sur d'autres aspects, il peut être pertinent d'analyser les débats avec sérieux et de se poser la question.

D'une part, l'allongement semblerait **utile pour pérenniser l'accueil de la flotte actuellement basée à Nantes-Atlantique.** L'installation d'un système d'aide à l'atterrissage (ILS) au nord de la piste nécessite en effet de réduire la longueur de piste disponible pour les atterrissages et décollages et ça en-dessous du seuil que la DGAC estime nécessaire. **L'allongement pourrait donc compenser cette perte de longueur au nord, et éviter que la composition de la flotte actuelle régresse.**

D'autre part, la DGAC affirme avoir **renoncé au projet d'accueillir un trafic régulier d'avions gros porteurs** à Nantes-Atlantique. Dans un contexte où le progrès aéronautique parvient à augmenter la capacité d'emport et le rayon d'action des avions à fuselage étroit, **la piste actuelle suffirait à amortir les prévisions de croissance du trafic.** L'absence de besoin à accueillir des gros porteurs est d'ailleurs d'autant plus crédible que l'activité de l'Aéroport repose essentiellement sur une **offre de lignes internes et européennes.** Cependant, il faut garder une certaine prudence à l'endroit de ce renoncement. **L'accueil de gros porteurs dépend de questions de rentabilité et surtout d'ambitions très politiques.** Beaucoup d'acteurs, d'élus locaux, et le concessionnaire actuel (Vinci Airport) affichent encore leur détermination à augmenter le trafic et à **intensifier l'ouverture des lignes transcontinentales.** Or certaines lignes internationales ne pourraient **jamais être ouvertes sans avions gros porteurs nécessitant un allongement de la piste.** Ainsi l'allongement pourrait être une forme de préparation à un changement de discours, même s'il ne s'agit là que d'une hypothèse réclamant des recherches approfondies.

## Les coûts disproportionnés d'un passage en force politique sur l'allongement de la piste

Si comme vu précédemment, son intérêt aéronautique est en théorie nul, l'allongement de piste **ne possède pas non plus d'intérêt significatif pour protéger les populations des nuisances sonores.** Et son intérêt urbanistique pour viabiliser certains projets (comme celui de l'île de Nantes) ne serait qu'une **illusion susceptible d'être remise en cause à moyen-long terme** à cause du risque de dégradation de la qualité de vie des habitants. Alors, comment justifier cet allongement, et tout particulièrement ses coûts ?

D'un point de vue micro-écologique les coûts de l'allongement sont considérés comme **mineurs** par la DGAC, mais ils ne sont pas nuls. D'une part, en artificialisant des zones naturelles et humides, en rapprochant la piste du lac de Grand Lieu, la mesure a **un coût environnemental.**

D'autre part, il rapproche considérablement la piste du centre-bourg de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, commune de Nantes métropole : expropriations de ménages, délaissements de logements, exposition accrue des habitants en place au bruit fort... Cette mesure a **un coût social.**

Enfin, la relocalisation du centre-bourg de la commune, la reprogrammation du bâti délaissé, le transfert



d'équipements publics, le dévoiement d'une route et de conduites de gaz : cette mesure a **un coût urbain et financier non-négligeables**. Or, ces conséquences ont été peu anticipées, et aucune solution concrète, aucun chiffrage clair n'auraient à ce jour été réalisés.

## Une contrevérité sur l'allongement de la piste destinée à faciliter son acceptation sociale et politique

Les mensonges sur l'allongement de la piste sont forcément révélateurs de **sa fragilité et de sa sensibilité agonistique**. Si cela entâche la sincérité et la transparence de la concertation, il est peu surprenant que le maître d'ouvrage ait joué sur l'ambiguïté de son motif dans les documents présentés au public.

D'une part, assumer publiquement que cette mesure coûteuse pour le Sud-Loire serait motivée par le développement de l'urbanisme nantais aurait sans doute accru les chances qu'elle soit **rejetée en bloc par les participants à la concertation, majoritairement composés de riverains du Sud-Loire** (puisque ce sont les plus exposés aux nuisances), alors qu'elle devait absolument être adoptée pour faire croire à un éloignement des courbes de bruit.

D'autre part, la DGAC entend satisfaire **la volonté de certains élus métropolitains, dont la maire de Nantes, qui auraient encouragé en sous-marin la mise en place de la double-approche et de l'allongement de la piste**. A l'opposé, les maires de certaines communes du Sud de la métropole, Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé, et depuis 2020 Bouguenais, contestent vivement ce projet d'extension. Les arrangements politiques et le mensonge sur le motif de l'allongement permettraient donc de **canaliser les tensions entre les communes qui priorisent les enjeux de développement, et les communes qui priorisent la protection des populations**.

L'année 2022 donne d'ailleurs à voir un regain d'unité métropolitaine corrélé avec un **revirement de position sur l'allongement de la piste**. Dans un courrier adressé le 7 juin 2022 à la Première ministre par les 24 maires de la Métropole, l'allongement est implicitement accusé de n'être qu'une mesure rassurante, dont **la DGAC ne démontre pas l'effectivité des gains en termes de réduction des nuisances**. Ce courrier contient également plusieurs revendications concernant **le renforcement du couvre-feu, une meilleure association des élus** aux prises de décision, et un **rappel à l'ordre sur la prise en compte des enjeux sanitaires et environnementaux**. Les élus appellent enfin à **raisonner la croissance du trafic** qui ne pourrait selon eux être *illimitée*.

## La remise en question de la compétence de la DGAC en matière de cartographie du bruit

La DGAC est une autorité technique et politique qui dépend du Ministère de la Transition écologique. Venant d'une administration d'Etat, manipuler des données techniques, mentir à la population, détourner la finalité de documents d'urbanisme et manquer volontairement de prévoyance pour satisfaire des arrangements secrets est très préoccupant.

D'un **point de vue moral**, pour commencer. Cette réalité laisse craindre un enfermement de l'appareil d'Etat dans une culture technocrate, une déconnexion du monde sensible, et un asservissement aux rigidités procédurales, calendaires ou budgétaires du projet.

Ensuite, ces faits sont préoccupant d'un point de vue de **la compétence dont jouit la DGAC, en tant que juge et partie, pour élaborer les cartes de bruit du PEB**. En l'espèce, cette opération aurait été teintée de **privileges d'intérêts et d'insincérité**. Les résultats sont présentés au public **sans que les conclusions ou l'origine des données ne soient explicitées avec transparence**. Les inquiétudes concernant ce défaut d'impartialité font donc florès et ont été légitimées par **un arrêt du Conseil d'Etat en date du 5 avril 2022**.

Le juge administratif déclare que **la DGAC ne posséderait pas le statut d'autorité indépendante requis par la réglementation européenne** pour réaliser la cartographie du bruit dans l'environnement. Enfin, ces arrangements sont préoccupants d'un point de vue de **la fiabilité et de l'efficacité des dispositifs juridiques préventifs** (PEB) supposés préserver les populations actuelles et à venir des nuisances. Leur déformation revient à **programmer un échec conscient des politiques de protection des populations**.

## La négligence flagrante des questions de macro-écologie et de santé publique

**La qualité de l'air et le réchauffement climatique** constituent une menace pour la santé publique. Or **l'impact macro-écologique** du projet a été de l'aveu d'un fonctionnaire de la DGAC **fortement laissé de côté dans l'élaboration du projet**. Concernant **la pollution de l'air**, l'actualité se charge déjà d'en traduire les conséquences.

Alors que le trafic est loin d'avoir retrouvé son niveau le plus élevé (2019), Air Pays de la Loire a établi **une corrélation inédite entre l'activité aéroportuaire et la concentration alarmante de particules ultrafines dans l'air**. Cette étude démontre ni plus ni moins **l'incompatibilité de l'intensification du trafic aérien en zone urbaine avec une protection effective de la santé humaine**. La toxicité des PUF étant connue, il s'agit même d'une démarche antinomique avec l'application du principe de prévention.

**Mais le maître d'ouvrage ne fait pas preuve de volontarisme pour adapter le projet**. Les résultats critiques de l'étude sont connus depuis mars 2022. Or, la DGAC ne les a volontairement publiés que le 28 juin 2022, à savoir **à la date d'expiration du délai d'appel d'offre pour la reprise de la concession**. Cette démarche semble **compromettre la modification du cahier des charges pour la nouvelle concession**. Pourtant, si celui-ci est gardé secret, il intègre forcément des conditions soutenant **une croissance du trafic néfaste pour la qualité de l'air**. Une stratégie qui semble ni plus ni moins destinée à **éviter les complications et un nouveau contre-temps au sein d'un échéancier déjà très retardé** (le contrat de concession aurait du être signé en 2021, mais il ne l'est toujours pas).

Les acteurs politiques du Sud-Loire ont réagi à cette publication en exigeant une **révision des conditions d'exploitation de l'Aéroport**. En revanche, le nord de la métropole et la maire de Nantes sont **restés silencieux**. Il s'agit pourtant d'une nouvelle alerte, très concrète, sur **les dangers d'une croissance débridée du trafic** et même sur le simple maintien d'une infrastructure aéroportuaire en zone urbanisée. Au-delà du risque d'accident aérien et des nuisances sonores, la qualité de l'air s'en trouvera inévitablement altérée.

Ensuite, **le bruit** a un impact sous-estimé sur la santé des populations. C'est pourquoi **l'adoption complémentaire de mesures de protection préventives et palliatives est capitale**.

En l'espèce, si comme vu précédemment **le volet préventif a été particulièrement négligé**, les mesures palliatives telles que l'aide à l'insonorisation ou le déplacement de certains équipements publics demeurent également très controversées pour **leur retard de mise en œuvre et l'insuffisance des budgets alloués**.

Sur la mise en œuvre des **compensations exemplaires** promises par le gouvernement, c'est d'ailleurs toute la classe politique métropolitaine qui exprimait en juin 2022 l'inquiétude d'un **désengagement de l'Etat**.

Un **fond de compensation** abondé par l'Etat et le concessionnaire (grâce aux recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes) a été créé pour financer les aides complémentaires à l'insonorisation, le droit de délaissement, l'aide à la revente, ainsi que le transfert d'équipements publics éducatifs. Or, **son budget avoisinant les 20 millions d'euros n'est basé sur aucune évaluation précise et serait bien loin d'être suffisant pour supporter l'intégralité de ces ouvrages**. Pour illustrer ce propos, le seul transfert d'équipements publics pourrait atteindre les trois quarts du budget.

Enfin, les **critères d'éligibilité** au droit de délaissement et à l'aide à la revente des logements situés dans le bruit fort et très fort sont considérés comme **trop restrictifs, voire injustes par les élus des communes concernées**.

# Le manque de régulation et de dialogue sur les alternatives à un modèle aérien croissant et techniciste

Sur le projet, **les barrières réglementaires mises en place pour limiter l'augmentation du volume de trafic et la pollution sont quasi-inexistantes.**

Le couvre-feu est une mesure de restriction. Mais comme il a été expliqué précédemment, il serait aisément dérogeable, et déjà fortement enfreint.

Concernant **un plafonnement général des mouvements d'avions, aucune procédure d'étude d'approche équilibrée n'a été engagée.** En cause ? **Une disqualification économique** du maître d'ouvrage. Ce dernier anticipe l'amortissement des coûts de modernisation sur lesquels l'allongement pèse lourd (en dépit d'une absence de bénéfice acoustique significatif et d'intérêt aéronautique...).

Des associations citoyennes, le COLTRAN et le COCETA, ont développé en 2019 la possibilité d'**engager une nouvelle réflexion sur un transfert raisonné de l'Aéroport, en zone moins vulnérable.** Réétudiée par la DGAC, cette proposition n'a pas été retenue. En cause ? **Une disqualification politique.** Un tel chantier serait insoutenable et en inadéquation avec le temps et l'objet politique du projet.

Il convient de noter que l'Aéroport du Grand Ouest est désormais pensé à **l'échelle ultra locale**, moyennant des avancées conventionnelles inter régionales sur le développement du réseau ferroviaire et la connexion du Grand-Ouest à l'échangeur parisien. Néanmoins **cette échelle de dialogue et le trauma politique de l'abandon de NDDL ne permettent pas d'élaborer une stratégie plus large** concernant la modération du trafic aérien, le report modal et surtout la rationalisation d'un réseau aéroportuaire extrêmement dense et souvent déficitaire.

En parallèle, **les limitations fiscales ou tarifaires sont encore très timides. La Taxe sur les nuisances sonores aériennes à Nantes-Atlantique a été augmentée.** Due à chaque décollage et corrélée à l'énergie sonore de l'aéronef, elle a un effet désincitatif sur l'augmentation des mouvements d'avions les plus bruyant. En revanche, **aucune avancée fiscale, notamment à l'échelle nationale et européenne ne se profile.**

Globalement, les pouvoirs publics semblent donc **offrir à la croissance du trafic un sauf-conduit réglementaire** qui se combine à un autre écueil culturel problématique.

Il s'agit du **mythe techno-optimiste de l'aviation verte.** Une fantasmagorie faisant le pari d'avions moins énergivores, de la substitution de l'hydrogène et des biocarburants aux énergies fossiles, mais qui reste pour le moment **départie de garanties scientifiques** permettant d'affirmer que ces solutions pourraient être déployées à temps et à l'échelle des besoins actuels. Et pourtant, **accorder une confiance aveugle au progrès technique est sur ce dossier la seule réponse** apportée par la majorité des acteurs économique et politique techno-optimistes refusant tout compromis sur la consommation de l'aérien.

Devant l'escalade de l'urgence climatique, l'ADEME a pourtant récemment tranché : **la décarbonation du secteur aérien ne se fera pas sans un plafonnement du trafic.** Il est donc plus que jamais nécessaire d'adopter une **démarche volontaire et complémentaire entre les mesures de modération du trafic et le progrès technique.** Or, cette démarche ne ressort absolument pas du projet d'Aéroport à Nantes-Atlantique. **Les opportunités de développement n'ont pas été soumises à concertation malgré l'avis favorable de l'Autorité environnementale.** La croissance du trafic a été imposée. En l'absence de solutions scientifiques suffisantes, un projet **ne peut pourtant se réclamer sobre sans aborder la question de l'acceptabilité du niveau de trafic et le soumettre au débat.**

Considérant tous ces éléments, et devant l'urgence de l'Etat à vouloir signer le contrat de concession, des associations citoyennes telles que le COCETA et le COLTRAN **demandent une entière remise à plat du projet en restaurant un vrai dialogue entre les citoyens, les élus et l'Etat.**

## Une exploitation sobre et raisonnée inespérée ?

Après plusieurs abandons de candidatures liées à la sensibilité du dossier, c'est finalement Vinci Airport, exploitant majoritaire de l'Aéroport Nantes-Atlantique depuis 2010 qui se positionne comme **le grand favori pour reprendre la concession**. La signature de la concession doit avoir lieu **au premier trimestre 2023**. Et en l'absence de cadre il est à craindre que **l'exploitant ne procède pas de lui-même à une gestion sobre et raisonnée de l'infrastructure**.

D'une part, la rentabilité de l'Aéroport est étroitement liée au succès des vols low-cost intracontinentaux, aux loyers des commerces de l'aérogare et aux recettes des parkings. De cette façon, l'opportunité d'augmenter la demande et **le nombre de consommateurs potentiels semble constituer un levier de rentabilité trop important pour y renoncer**.

D'autre part, l'Etat doit encore indemniser Vinci Airport pour **réparer le préjudice économique subi par le groupe lors de la résiliation du contrat de NDDL**. Les négociations sont toujours en cours, **les deux parties ne parvenant pas à s'accorder sur le montant de l'indemnisation**. Mais un élément alarme sur les pressions économiques et juridiques que cette situation pourrait exercer sur le projet de Nantes-Atlantique. De l'avis du Conseil d'Etat publié le 26 avril 2018, dans le cas où Vinci Airport serait reconductible pour la concession de l'Aéroport, les bénéfices attendus à Nantes-Atlantique pour l'exercice de prestations identiques à celles qui étaient prévues à NDDL pourraient être prises en compte par l'Etat pour évaluer le manque à gagner de Vinci Airport et le montant à indemniser.

Autrement dit, **les bénéfices prévisionnels sur Nantes-Atlantique pourraient se recouper avec le manque à gagner de NDDL, et seraient un levier permettant à l'Etat de réduire le montant de l'indemnisation due au groupe Vinci**. De cette façon, il est à craindre que l'Etat ait un **intérêt non-négligeable à maximiser la rentabilité de l'Aéroport** pour l'exploitant, au détriment d'une politique sobre, protectrice de l'environnement et de la santé.

## En conclusion, l'urgence de prononcer un moratoire et de réinterroger le projet d'Aéroport à Nantes-Atlantique

L'histoire du projet d'Aéroport du Grand-Ouest fait peser sur l'Aéroport Nantes-Atlantique **des enjeux qui doivent concerner et mobiliser la nation entière**. Ils le doivent, de fait qu'ils sont perméables à d'autres secteurs et sont moteurs dans la production d'**un choix de société plus global**. Il y a d'abord un enjeu de **restauration de la crédibilité et de l'autorité de l'Etat** et de la décision publique. Ensuite, un enjeu sur notre capacité à **produire collectivement et de manière équilibrée des grands projets urbains**. Enfin, un enjeu sur notre capacité à **tirer des leçons face aux crises, à faire résilience et à innover** pour répondre à des problématiques environnementales, sanitaires, économiques en mutation. Il est absolument essentiel que les pouvoirs publics ne cèdent pas à la doctrine *d'un monde qui n'attend pas*, au tropisme de la croissance, aux arrangements politiques négligents, et qu'ils ne sacrifient pas l'innovation sobre sur l'autel d'un techno-optimisme dénué de garanties. Les pouvoirs publics doivent prendre le temps, les moyens de **tenir leurs engagements sur ce dossier en termes de débat public, de protection de l'environnement, de protection de la santé des populations**. Or, force est de constater que cela n'est pas le cas. Le manque d'anticipation, avec la pression de mener ce travail à contre-courant des volontés politiques locales, sur des bases techniques fragiles et comme il est précisé par un fonctionnaire de la DGAC, dans un timing ultra serré, n'y est certainement pas pour rien. Nantes-Atlantique n'est pas NDDL et il s'incarne dans une époque qui réclame plus que jamais **des mesures de sobriété et de décarbonation des mobilités**. Ce dossier démontre une incapacité profonde des pouvoirs publics (locaux comme nationaux) à accepter la modération des besoins, la fin d'une époque d'accumulation, du tout accessible à n'importe quel coût et le rattachement systématique de la notion de développement à celle de croissance. La sclérose culturelle



et la concurrence territoriale expliquent certainement en grande partie **l'inflexibilité de l'Etat sur ce levier clé qu'est la croissance du trafic et la priorisation des enjeux de rentabilité**. Elles expliquent certainement de part et d'autres **la négligence des mesures de protection de l'environnement et de la santé, et la mise en place de mesures «poudre aux yeux»**, inefficaces. Quoiqu'il en soit, il est urgent de **réparer dès aujourd'hui les dysfonctions du processus de construction du projet et de s'orienter vers un respect exemplaire des engagements** formulés en 2018 et en 2019. La gravité de ces choix se ressentira sur le temps long, et à différentes échelles. Le traitement des problèmes aujourd'hui négligés n'est que reporté. Face à un coût social, environnemental, sanitaire et même économique inévitables, ils obligeront les futurs décideurs à mettre en place **des mesures palliatives coûteuses et superficielles**. En fonction de cette gravité, il n'est pas impossible qu'une prise en compte déséquilibrée des intérêts, la manipulation de l'opinion, l'étouffement du dialogue et des informations clés **mènent à un règlement conflictuel voire violent de ces problèmes**. Comme cela a été le cas pour NDDL. Enfin, accepter ce qui se passe aujourd'hui sur Nantes-Atlantique reviendrait à tolérer **une malhonnêteté généralisée de l'Etat et sa défaillance à mener des politique environnementales et citoyennes ambitieuses**.

*L'Aéroport Nantes-Atlantique devait confirmer la victoire écologique de Notre-Dame des Landes et faire cas d'école, mais si aucune remise à plat n'est obtenue il sera seulement le précédent d'une des plus grandes occasions manquées de notre époque.*

### **Anne-Carole Poirier**

Master 2 Villes et territoires

Nantes Université et Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture de Nantes

anne-carole.poirier@etu.univ-nantes.fr

anne-carole.poirier@nantes.archi

0689529890