

Evaluation des engagements de l'Etat



14 octobre 2022

La présente évaluation a été réalisée en perspective du comité de suivi des engagements de l'Etat qui devait avoir lieu le 14 octobre 2022, annulée par la préfecture quelques jours avant, sans motif. Le 23/12/2022, la préfecture annonce que la réunion de suivi annuelle est replanifiée le 27/01/2023. *Nous diffusons le présent rapport dans cette perspective.*

Les 31 mesures sont reprises et développées sur le site internet géré par la DGAC, dédié au projet de réaménagement <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/content/les-31-mesures-de-letat-10344>

Approche proposée par le COCETA

- L'évaluation présentée par le COCETA des 31 mesures pour le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, annoncées par M. DJEBARRI le 28 octobre 2019, est réalisée non pas, en fonction des objectifs que l'Etat s'est fixés, mais selon l'attente des citoyens qui devront subir, contre leur gré, les conséquences d'une décision de l'Etat. Le bilan portera essentiellement sur la mesure visant à **PROTÉGER LES POPULATIONS SURVOLÉES** et à **PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT.**

Certains principes méritent donc d'être relevés pour comprendre le bilan du COCETA :

- 1 – Les mesures de protections ne peuvent pas être partielles ni hypothétiques, mais elles doivent être **CERTAINES** d'être appliquées , **COMPLÈTES** (elles couvrent 100% des attentes) **ET PÉRENNES** (la mesure s'inscrit dans le temps et ses effets sont durables) ! Car jamais personne n'a demandé à être exposé à ces nuisances.
- 2 – L'Etat s'est engagé à être exemplaire sur ce projet en employant des méthodes pour la conduite du projet favorisant la concertation et la transparence, ainsi qu'en mettant en œuvre des mesures exceptionnelles. Nous nous attendions donc à un discours vrai et objectif sur les arbitrages à faire. **Le fait que 13 des 31 mesures, et non des moindres, soient reportées après signature d'une concession dont nous ne connaissons pas les termes, ni les associations, ni les élus, interpelle.** Les principes de concertation et de transparence sont de fait complètement annihilés par ce simple constat. **Celui-ci peut s'étendre aux autres mesures et notamment à celle qui consiste à allonger de 400 mètres dont l'utilité pour réduire les nuisances sonores et fortement remise en cause.**

LE COCETA exige donc de l'Etat un projet ambitieux et exemplaire qui protège réellement la santé des populations et l'environnement

L'État a annoncé un réaménagement exemplaire : qu'est-ce que cela signifie ?

L'ÉTAT A VOULU QUE LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE S'INSCRIVE DANS UNE TRIPLE EXIGENCE :

1. protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement ;
2. 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 ;
3. 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 sur la base des enseignements tirés de la concertation publique, l'État a pris des engagements qui se traduisent par 31 mesures.

<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/aller-plus-loin/foire-aux-questions>

Sur l'ensemble des 31 mesures, aucune ne dispose d'une évaluation positive

- **soit parce qu'elles sont reportées après la signature de la concession, dont le cahier des charges est inaccessible pour les associations et les élus**
 - Il s'agit des mesures relatives à l'étude d'impact et enquête publique qui seront confiées au futur concessionnaire SANS que des clauses permettant d'adapter le projet ne soient prévues pour autant. Le COCETA a sollicité maintes fois la Prefecture et la DGAC sur l'existence de clauses de revoyures prenant en compte les résultats des études d'impacts. Il n'a jamais été confirmé qu'elles existaient alors qu'elles auraient été un gage certain de la prise en compte des impacts de ce projet et auraient donc apaisé les inquiétudes des élus, associations et habitants survolés..
- **soit parce qu'elles ne contribuent pas à protéger les 100 000 habitants concernés par le survol en basse altitude**
 - La prise en compte de principe de précaution est inexistante dans les mesures.
 - Les mesures d'aide à l'insonorisation sont injustes, non adaptées et obligent les habitants à se confiner Eté comme Hiver
 - Les mesures de délaissement ou d'aide à la revente sont PARTICULIEREMENT injustes (restrictives dans le temps) et obligent les habitants à quitter leur lieu de résidence alors qu'ils ont à subir une décision contre leur gré.
 - Le couvre-feu est permissif et ne permet pas aux populations de s'affranchir des nuisances sonores, de 22h à 7h du matin, suivant les recommandations de l'OMS. Les week-end devraient être considérés comme étant des jours particuliers. Nous constatons une totale opacité sur cette mesure et sur l'instruction des dossiers identifiés. On ne peut prétendre à la fois protéger les riverains et développer le trafic aérien.

Sur l'ensemble des 31 mesures, aucune ne dispose d'une évaluation positive

- **soit parce qu'elles manquent d'ambition ou parce qu'elles sont contradictoires.**

- L'objectif de transparence n'est pas au rendez-vous : accès au cahier des charges de la consultation non autorisé, refus de publier les données brutes en "open-data" (bruit, air et trafic aérien), Comité de suivi des engagements annulé, refus de rencontrer les citoyens,
- La référence aux courbes de bruit reste strictement réglementaire et ne prend pas en compte le trafic cible, mais celui de 2018. Les hypothèses sont prises pour minimiser artificiellement les impacts.
- Les mesures sont contradictoires :
 - Mesures 9 et 1 : la mesure 9 prévoit de taxer les vols de nuit alors que la mesure 1 devrait interdire ces vols.
 - Mesures 17, 17 bis sont contradictoires avec la mesure 13 qui visait à écarter certains scénarios de pistes pour éviter d'exposer de nouvelles personnes. L'augmentation du trafic au-dessus des 50000 mouvements par an induit obligatoirement le réaxage des avions et donc l'exposition de 26 000 personnes supplémentaires (Nantes - Centre Ville)
- le COCETA propose une mesure 17Ter qui consiste à réaliser une expérimentation permettant d'évaluer l'impact sonore du survol de Nantes selon le réaxage qui devrait être la règle après mise en oeuvre de l'atterrissage assisté (ILS).

- **soit parce qu'elles reposent sur des principes non avérés et non pérennes**

- Il s'agit des mesures relatives à l'étude d'impact et à l'enquête publique qui sont reportées après la signature de la concession SANS pour autant que celui intègre des clauses permettant de faire évoluer le projet.
- La mesure 15 relative à l'allongement de la piste de 400m vers le sud, ainsi que l'augmentation du seuil de survol de St Aignan de Grand-Lieu (mesure 16), n'ont aucun intérêt pour diminuer les nuisances sonores de manière significative.



Synthèse de l'évaluation



Conforme



Partiel



Non conforme



Très en deçà
des attentes

#	Mesure	Evaluation	
1	Couvre-feu (CF)	La mesure est un échec. L'arrêté est permissif. Le caractère « imprévisible » ne permet pas de pénaliser de manière systématique une compagnie qui ne respecte pas le CF. La fréquence des vols entre 6h/7h et 23h/minuit est très élevée (3 à 4 min). Il n'y a pas de répit le samedi et dimanche alors que c'était plus le cas avant le CF.	
2	Engagements volontaires des compagnies aériennes	La mise en œuvre du couvre-feu a été chaotique. A octobre 2022, 234 vols ont été identifiés pendant l'heure du couvre-feu. Sans l'intervention constante de la Préfecture auprès des compagnies, nous n'aurions pu constater la baisse du trafic pendant la nuit. Le temps de répit entre 2 vols s'élève entre 3 à 4 minutes de 6h à 7h du matin et entre 23h et minuit.	
3	Augmentation de la taxe TNSA	A fin septembre, 33% des 4699 logements éligibles à la mesure (selon le PGS 2019) ont été insonorisés ou sont en cours. La baisse du trafic n'a pas permis de financer les travaux d'insonorisation. A la demande de la CCAR, une avance exceptionnelle a été réalisée (env. 570k€). Le calcul du taux d'indemnisation, s'appuie sur l'arrêté du 23 février 2011. Il ne tient pas compte de l'augmentation du coût des travaux lié notamment à l'inflation. De plus en plus de dossier sont abandonnés ou les travaux sont partiellement réalisés, rendant l'insonorisation inefficace ou dangereuse pour la qualité de l'air intérieure. La carte PGS, qui détermine l'éligibilité des logements aux aides, ne prend pas en compte l'évolution programmée du trafic ni la réalité démographique. Le nombre de logements à insonoriser va donc augmenter fortement sans que ce sujet ait été anticipé à ce jour.	
4	Aide complémentaire à l'insonorisation	<ul style="list-style-type: none"> - Le calcul du taux d'indemnisation ne tient pas compte de l'augmentation du coût des travaux, lié notamment à l'inflation. De plus en plus de dossier sont abandonnés ou les travaux sont partiellement réalisés, rendant l'insonorisation inefficace ou dangereuse pour la qualité de l'air intérieure - La carte PGS ne prend pas en compte l'évolution programmée du trafic ni la réalité démographique. 	

#	Mesure	Evaluation	
5 & 6	Droit de délaissement Aide à la revente des logements	<p>La mesure est injuste.</p> <p>EN AUCUN CAS le droit de délaissement est une mesure qui vise à protéger les habitants et les communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facteur d'appauvrissement des communes et désertification, • Fin de la mixité sociale, Elle consiste a déstructurer les communes et à déséquilibrer le tissu social (phénomène de paupérisation). • Les critères de délaissements sont particulièrement injustes, notamment pour ceux qui habitent depuis toujours dans les communes concernés, par exemple. Par la temporalité imposée, postérieure à décembre 2010, date de signature du contrat. <p>Comment peut-on prétendre protéger des habitants en les invitant à partir? 100 000 personnes sont concernés par les nuisances sonores et la pollution de l'air!</p> <p>Le respect de la qualité de vie, des commerces et des activités des centres-villes sont les marqueurs d'une commune. Le droit de délaissement favorise la fin de ces lieux de vie.</p>	
7	Aide à mise aux normes d'insonorisation	<p>La mesure est injuste dans ses critères d'application.</p> <p><u>EN AUCUN CAS L'INSONORISATION DES HABITATIONS EST SUFFISANTE</u> puisqu'elle vise à confiner les habitants chez eux, été comme hiver. Il S'agit donc d'une mesure temporaire jusqu'à l'avènement d'un projet qui permet réellement de protéger les riverains.</p> <p>La mesure ne prend pas en compte les seuils de nuisances sonores recommandés par l'OMS ni l'impact de la dégradation de la qualité de l'air (Particules Ultra-Fines – PUF).</p>	

#	Mesure	Evaluation	
8	Relocalisation Equipements Publics	<p>La mesure est injuste et déstructure les liens sociaux.</p> <p>Le coût du déménagement contribuera à alourdir le coût total du projet porté par l'Etat, dont l'opportunité et la pertinence est remis en cause.</p> <p>La relocalisation des équipement publics est une catastrophe pour les communes concernées et les habitants. Tous les équipements n'ont pas été pris en compte. Exemple : CHS Georges Daumézon à Bouguenais, écoles maternelles et primaires de Urbain le Verrier.</p> <p>Les appels d'offre sont toujours en cours pour le déménagement du collège de la Neustrie à Bouguenais.</p>	
9	Politique tarifaire du futur concessionnaire.	<ul style="list-style-type: none"> • La mesure n'est pas encore appliquée et n'est pas vérifiable puisque le cahier des charges est inaccessible. • L'aéroport de NA connaît un dynamisme réel grâce à son coût de « touchée », le plus compétitif de France, favorisant le développement du Low-cost. • Cette mesure ne réduira pas suffisamment les nuisances compte tenu de la hauteur du survol, des limites techniques des avions et de l'augmentation programmé du trafic. La fréquence de l'exposition aux nuisances est un facteur aggravant sur la Santé. La promesse d'un avion « ne faisant pas de bruit » est une contre-vérité et celle du remplacement de la totalité de la flotte par des avions « verts » est hors de portée, à moyen terme, compte tenu de l'importance de la transition énergétique à opérer. • INTÉGRER UNE MODULATION DU PRIX POUR TENIR COMPTE DES VOLS DE NUIT EST CONTRADICTOIRE PAR RAPPORT À LA MESURE #1 RELATIVE AU COUVRE-FEU. 	

#	Mesure	Evaluation	
10	Communication de l'état initial de l'Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Une première étude a été réalisée sans pour autant qu'elle soit jugée pertinente et complète. L'avis de l'Autorité Environnementale en témoigne (cf. ILS). • Le COCETA a conduit par ailleurs une étude de la flore qui démontre une biodiversité exceptionnelle qui a été minorée dans l'étude sur l'état initial . Le milieu qui serait remblayé pour le rallongement de la piste présente une flore exceptionnelle, caractéristique de landes sèches , semi - humides et humides . Ce milieu unique n'a pas d'équivalent dans Nantes Métropole. 	
11	Etude des impacts environnementaux et sanitaires	<p>La mesure n'est pas évaluable puisqu'elle est reportée sur le futur concessionnaire qui n'a pas été désigné. L'Etat a en effet reporté les études d'impacts après la signature du contrat, SOUS la responsabilité du concessionnaire. Or la concession s'appuie sur un modèle économique qui vise, a minima, à doubler le trafic sur le site actuel, pour 40 à 50 ans, Cela nous semble incompatible avec nos objectifs. En effet, le COCETA l'ayant maintes fois demandé, il semble que le marché n'intègre pas de clause permettant de moduler ou réorienter le projet en fonction des résultats de l'étude d'impact et de l'enquête publique. Le cahier des charges n'est pas accessible par les associations et par les élus « au motif du secret des affaires » selon la CADA que nous avons sollicitée.</p>	
12	EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	Le trafic ne tend pas à décroître malgré la mise en place d'un calculateur	

#	Mesure	Evaluation	
13	Options de piste écartées	Aucun des scénarios retenus à ce jour ne visent à protéger les citoyens et à préserver l'environnement. Les motifs retenus pour écarter cette mesure sont applicables pour l'actuel projet ainsi que pour la mesure 17b « expérimentation de la Chevrolière » qui expose des populations qui n'étaient pas concernées à ce jour.	NON EVALUE
14	Capacité d'accueil	Cette mesure est une mise en danger des citoyens et une menace pour l'environnement. L'objectif de doubler a minima le trafic (pourquoi s'arrêter à 15Millions de passagers/an?) en maintenant l'aéroport sur son site actuel est contradictoire avec la protection de l'environnement et des citoyens. Jusqu'en 2013, la DGAC soutenait qu'au-delà d'un certain seuil de passagers (5,6 millions de passagers par an), la situation serait intenable pour les habitants, le déplacement de l'aéroport devenant inéluctable.	
15	Allongement de piste existante IDEM #	La transposition d'une étude conduite par BruiParif à la demande de la DGAC dans le cadre du relèvement des seuils de l'aéroport Charles de Gaulle, TEND À REMETTRE SÉRIEUSEMENT EN QUESTION L'EFFICACITÉ de cette mesure et la sincérité de la DGAC ainsi que celle de la concertation conduite en 2019. Celle-ci reposait alors sur des hypothèses tronquées visant à manipuler les participants à la concertation. La DGAC n'a jamais été en mesure de garantir les gains acoustiques de cette mesure, même après sollicitation des maires des 24 communes concernés.	
16	Relèvement de survol sur Saint-Aignan IDEM #	La transposition d'une étude conduite par BruiParif à la demande de la DGAC dans le cadre du relèvement des seuils de l'aéroport Charles de Gaulle, tend à remettre sérieusement en question l'efficacité de cette mesure et la sincérité de la DGAC ainsi que celle de la concertation conduite en 2019. Celle-ci reposait alors sur des hypothèses tronquées visant à manipuler les participants à la concertation.	

#	Mesure	Evaluation	
17	Scenario privilégié pour les trajectoires d'approche	<p>La transposition d'une étude conduite par BruilPARif à la demande de la DGAC dans le cadre du relèvement des seuils de l'aéroport Charles de Gaulle, tend à remettre sérieusement en question l'efficacité de cette mesure et la sincérité de la DGAC ainsi que celle de la concertation conduite en 2019. Celle-ci reposait alors sur des hypothèses tronquées visant à manipuler les participants à la concertation.</p> <p>La DGAC n'a jamais été en mesure de garantir les gains acoustiques de cette mesure, même après sollicitation des maires des 24 communes concernés.</p> <p>La double approche est une mesure transitoire sur laquelle la DGAC ne peut s'engager. Elle ne peut donc être considérée comme pérenne ni systématique puisque seuls les pilotes décident. Ils privilégieront les approches automatiques moins risquées que l'approche manuelle. Cette mesure vise uniquement à tronquer les projections de carte de bruit en dispersant les effets de seuils. Il ne pourrait être admissible de forcer un pilote de prendre un risque et encore moins de pénaliser la compagnie qui aura privilégié une mesure de sécurité.</p>	<p>EN EXPOSANT DE NOUVELLES POPULATIONS AU SURVOL DES AVIONS, CETTE MESURE EST EN CONTRADICTION AVEC LA MESURE 13.</p> 
17 bis	Eviter le survol de La Chevrolière	<p>L'expérimentation a débuté. Force est de constater que les projections théoriques ne prenaient pas en compte la réalité des populations impactés.</p> <p>A TERME, TOUTES LES COMMUNES SERONT CONCERNÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC AÉRIEN ET LA MULTIPLICATION DES DESTINATIONS.</p>	
17 Ter	Expérimenter le réaxage des vols sur Nantes	<p>Mesure #17Ter "dite de précaution" vise à expérimenter le réaxage des vols sur Nantes. Ou à surseoir à la signature de la nouvelle concession tant que l'ILS Nord n'est pas entré en vigueur. Cette proposition a été portée par le COCETA lors des travaux concernant le PPBE. DGAC et Préfecture l'ont rejetée.</p>	

#	Mesure	Evaluation	
18	Aménagement de la plateforme	Aérogare maintenue à son emplacement, développement à l'est de la piste. 35 ha à acquérir et 65 ha à libérer. Cf schéma du <u>bilan foncier</u>	
19	Niveau de service aérogare	Pas d'aérogare différenciée selon le niveau de service (Cie low-cost ou pas).	
20	Aménagement des abords aérogare	Traitement paysager qualitatif, mobilités douces, parkings proximité.	
21	Desserte terrestre de l'aéroport	EN ATTENTE. Dans un contexte où toutes les voies sont déjà extrêmement saturées, en particulier les voies routières, imaginer développer des dessertes efficaces relève du casse-tête. Les développer par ailleurs dans un environnement déjà très urbanisé surexpose les populations déjà largement exposés aux nuisances du trafic routier et ferroviaire.	

**LE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT SUR SON SITE ACTUEL EST UN CONTRE-SENS SUR UN SITE CLASSÉ.
IL S'AGIT DÈS LORS D'INVESTIR UN MINIMUM JUSQU'À LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET APPROPRIÉ POUR LE TERRITOIRE.**

#	Mesure	Evaluation	
22	Financement de la future concession	<p>La DGAC prétend que ce projet sera intégralement pris en charge par le futur concessionnaire. En réalité, les contribuables seront les principaux payeurs.</p> <p>Le coût complet de l'opération n'a pas été réalisé ou publié. Il comprend a minima :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le coût du chantier prévu 	
23	Préfinancement déjà versé par les compagnies	<ul style="list-style-type: none"> - Les coûts engagés avant l'abandon du chantier de NDDL et l'indemnisation du concessionnaire (Vinci), liée à la rupture du contrat - Les coûts indirects (investissement pour le développement des dessertes, délocalisation de structures publiques, impact sur la Santé, vitrage phonique du CHU induit par le survol des avions, etc..) <p>Ces mesures ne sont ni vérifiables, ni sincères ni pérennes.</p>	
24	Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	<p>En attendant un futur contrat de concession (en théorie en 2023), AGO devra assurer la qualité de service public (fluidifier les postes d'inspection, passage frontière, accueil Beluga XL automne 2020).</p> <p>En cours</p>	
25	Améliorer les parkings d'ici fin 2021	<p>Extension du parking inutile.</p> <p>L'anarchie subsiste.</p> <p>On continue a artificialiser les sols.</p>	
26	Performance environnementale	<p>Non vérifiable car intégré dans le cahier des charges, inaccessible à ce jour.</p>	

#	Mesure	Evaluation	
27	Comité de suivi des engagements de l'Etat et des Collectivités Territoriales.	<ul style="list-style-type: none"> La dernière réunion date d'octobre 2020. Celle programmée le 14/10/2022 a été annulée sans motif une semaine avant. Aucun bilan n'a été fourni avant. Les CR de la réunion précédente a été transmis en septembre 2022. Les attentes pour le projet n'ont pas été discutées et partagées par les membres du comité. L'évaluation des mesures n'est pas diffusée par la DGAC avant le comité. 	
28	Observatoire Nantes-Atlantique	Il s'agit d'un portail d'information généraliste qui ni ne publie, ni ne relaie des mesures réalisées spécifiquement sur l'aéroport. Il ne permet pas en outre d'accéder à de la donnée brute de mesure (bruit, trafic, qualité de l'air) comme demandé maintes fois par le COCETA.	
29	Comité de pilotage stratégique	<p>Les associations ne sont pas représentées.</p> <p>Les élus ne sont pas entendues pour la plupart (écartés du marché).</p>	
30	Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	Non vérifiable	
31	Site internet du projet	Le site concentre beaucoup d'information, très souvent descendante, institutionnelle et peu critique. Il ne publie pas de données en open-data	