

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 apaiser 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 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. 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 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.	

#	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	



Détail de l'évaluation



Conforme



Partiel



Non conforme



Très en deçà
des attentes

Mesure #1 – Couvre-Feu

Description de la mesure par l'Etat							
Interdiction de vol entre 0h et 6h et interdiction des avions les plus bruyants de 22h à 6h (<13 EPNdb)							
Attentes du COCETA de la mesure.	Evaluation de la mesure						
Respecter le droit au repos et le cycle du sommeil des habitants survolés.	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.						
	<table border="1"> <tr> <td>Critères d'évaluation de la mesure</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</td> <td rowspan="3"></td> </tr> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE.</td> </tr> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLES).</td> </tr> </table>	Critères d'évaluation de la mesure		LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE		LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE.	LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLES).
Critères d'évaluation de la mesure							
LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE							
LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE.							
LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLES).							

Pour aller plus loin : Bilan du couvre-feu réalisé par le COCETA

Mesure #1 – Couvre-Feu

Exigences du COCETA

Réécrire l'arrêté relatif au Couvre-Feu :

- Couvre-feu total de 23h à 7h du matin
- Répit les samedi et dimanche : Couvre-feu total de 23h à 9h
- Accélération des procédures d'instruction des dossiers en litige
- Transparence : mettre en place des indicateurs de suivi de la mesure (nombre de dossiers déposés et délai d'instruction, nombre/montant des pénalités appliquées, évolution du trafic pendant le CF, évolution du trafic en limite du CF...)
- Mise à disposition d'open-data : relevé du trafic (avec historique), relevé brut des mesures de bruit.

Pour aller plus loin :

<https://coceta.org/2022/09/08/quand-le-prefet-des-pays-de-la-loire-se-satisfait-dun-couvre-feu/>

Mesure #2 – Engagements volontaires des compagnies aériennes

Description de la mesure par l'Etat							
Les compagnies aériennes, déjà engagées dans la démarche de mise en place du couvre-feu, pourront faire part de leurs engagements volontaires afin d'améliorer la situation sans attendre l'entrée en vigueur du couvre-feu.							
Attentes du COCETA de la mesure.	Evaluation de la mesure						
<p>Les compagnies anticipent l'entrée en vigueur de l'arrêté du couvre-feu.</p> <p>Les vols sont planifiés de telle manière que la fréquence des vols soient supportables par les riverains.</p> <p>La programmation des vols tiennent compte des samedis et des dimanches.</p>	<p>La mise en œuvre du couvre-feu a été chaotique. D'avril à octobre 2022, 234 vols ont été identifiés pendant l'heure du couvre-feu.</p> <p>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.</p>						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Critères d'évaluation de la mesure</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</td> <td rowspan="3"></td> </tr> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (CAR ELLE EST VOLONTAIRE).</td> </tr> <tr> <td>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</td> </tr> </tbody> </table>	Critères d'évaluation de la mesure		LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE		LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (CAR ELLE EST VOLONTAIRE).	LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).
Critères d'évaluation de la mesure							
LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE							
LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (CAR ELLE EST VOLONTAIRE).							
LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).							

Pour aller plus loin : Bilan du couvre-feu réalisé par le COCETA

Mesure #2 – Engagements volontaires des compagnies aériennes

Exigences du COCETA

Réécrire l'arrêté relatif au Couvre-Feu :

- Couvre-feu total de 23h à 7h du matin
- Répét les samedi et dimanche : Couvre-feu total de 23h à 9h
- Accélération des procédures d'instruction des dossiers en litige
- Transparence : mettre en place des indicateurs de suivi de la mesure (nombre de dossiers déposés et délai d'instruction, nombre/montant des pénalités appliquées, évolution du trafic pendant le CF, évolution du trafic en limite du CF...)
- Mise à disposition d'open-data : relevé du trafic (avec historique), relevé brut des mesures de bruit.

Réécrire le projet, mettre en place des mesures de transitions opérationnelles et efficaces.

- Stopper le projet actuel et redéfinir les priorités pour un projet aligné avec les attentes des parties-prenantes. Relancer une concertation entre les élus, les associations et les compagnies afin de trouver des pistes de solutions jusqu'à la mise en place d'un nouveau projet. Définir une perspective acceptable par les parties-prenantes et gestion des nuisances jusqu'à la mise en œuvre d'un nouveau projet.
- Confier le projet à une autorité indépendante, mixte et non uniquement à la DGAC.

Mesure #3 – Augmentation de la taxe TNSA

Description de la mesure par l'Etat

Le plan de gêne sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique, révisé en mai 2019, ouvre droit à une aide à l'insonorisation pour plus de 7 100 logements.. Afin d'être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains, la loi de finances pour 2020 a placé Nantes-Atlantique dans le groupe d'aéroports dont le tarif de la taxe est compris entre 20 € et 40 €.

Attentes du COCETA de la mesure.

La taxe TNSA doit permettre de conduire les opérations d'insonorisation des biens à moindre coût pour les propriétaires, sans condition de ressource.

EN AUCUN CAS L'INSONORISATION DES HABITATIONS EST SUFFISANTE 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.

Evaluation de la mesure

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, 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.

Mesure #3 – Augmentation de la taxe TNSA

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Mettre à jour d'urgence le PGS est réaliser des projections réalistes tenant compte de la démographie et des projets immobiliers - Actualiser le seuil acoustique à prendre en compte pour évaluer l'impact des nuisances sonores (recommandation OMS : LDen <45dB au lieu des 55dB actuels) - Accélérer les travaux d'insonorisation : <ul style="list-style-type: none"> - Revaloriser le montant des aides; - Refinancer les enveloppes permettant de subventionner les travaux en réaffectant par exemple le montant des pénalités liées au non respect du couvre-feu.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #4 – Aide complémentaire à l'insonorisation

Description de la mesure par l'Etat

Le Gouvernement a annoncé la mise en place d'une aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore.

Pour les logements individuels, le taux d'aide à l'insonorisation de 80% est porté à 90% et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%. Cette aide complémentaire est versée par le groupement d'intérêt public « Fonds de compensation de Nantes-Atlantique » présidé par le préfet de la région Pays de la Loire et associant Nantes-Métropole et les 3 communes riveraines de l'aéroport concernées par le Plan de Gêne Sonore.

Attentes du COCETA de la mesure.

EN AUCUN CAS L'INSONORISATION DES HABITATIONS EST SUFFISANTE 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.

Evaluation de la mesure

- 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

**A titre d'illustration, 20 dossiers sur les 80 examinés en CCAR du 29/09/22, avaient fait l'objet d'ajustements de travaux pour des raisons budgétaires. Le montant total accordé pour ces dossiers s'élevait de 42% à 95%, en moyenne 74% d'aide, le montant moyen des devis s'élevant à 19k€.*

Mesure #4 – Aide complémentaire à l'insonorisation

Idem Mesure #3

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Mettre à jour d'urgence le PGS est réaliser des projections réalistes tenant compte de la démographie et des projets immobiliers - Actualiser le seuil acoustique à prendre en compte pour évaluer l'impact des nuisances sonores (recommandation OMS : Lden <45dB au lieu des 55dB actuels) - Accélérer les travaux d'insonorisation : <ul style="list-style-type: none"> - Revaloriser le montant des aides - Refinancer les enveloppes permettant de subventionner les travaux en réaffectant par exemple le montant des pénalités liées au non respect du couvre-feu.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #5 – Droit de délaissement

Description de la mesure par l'Etat

Le droit de délaissement permet aux propriétaires d'un logement exposé à un niveau de bruit d'indice LDen supérieur à 62 décibels, s'ils le souhaitent, de demander à l'Etat de leur racheter leur bien. Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ;
- avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018).

Attentes du COCETA de la mesure.

Opter pour un projet qui permet objectivement de limiter le nombre de logements concernés par les nuisances afin de mieux accompagner les personnes concernées et éviter de défigurer les communes en sacrifiant des quartiers entiers.

Le droit de délaissement s'applique à tous.

Evaluation de la mesure

La mesure est injuste.

EN AUCUN CAS le droit de délaissement est une mesure qui vise à protéger les habitants et les communes :

-Facteur d'appauvrissement des communes et désertification,

-Fin de la mixité sociale,

-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.

-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!

-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.

Elle consiste à déstructurer les communes et à déséquilibrer le tissu social.

Mesure #5 – Droit de délaissement

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Redimensionner l'enveloppe financière nécessaire en reconsidérant les critères d'application des droits de délaissement pour qu'ils soient plus justes, équitables et adaptés à la réalité des nuisances (sonores et pollution de l'air). Au regard de ces derniers critères, reconsidérer l'impact du projet actuel pour penser un projet différent qui ne contraint pas le plus grand nombre à déménager.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #6 – Aide à la revente des logements

Description de la mesure par l'Etat

Le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien. Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ;
- avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018).

Attentes du COCETA de la mesure.

Opter pour un projet qui permet objectivement de limiter le nombre de logements concernés par les nuisances afin de mieux accompagner les personnes concernées et éviter de défigurer les communes en sacrifiant des quartiers entiers.

L'aide à la revente s'applique à tous.

Evaluation de la mesure

EN AUCUN CAS l'aide à la revente est une mesure qui vise à protéger les habitants et les communes :

- Facteur d'appauvrissement des communes et désertification,
- Fin de la mixité sociale,
- 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.
- **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!
- **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.**

Elle consiste à déstructurer les communes et à déséquilibrer le tissu social.

Mesure #6 – Aide à la revente des logements

Idem Mesure #5

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Redimensionner l'enveloppe financière nécessaire en reconsidérant les critères d'application des droits de délaissement pour qu'ils soient plus justes, équitables et adaptés à la réalité des nuisances (sonores et pollution de l'air). - Au regard de ces derniers critères, reconsidérer l'impact du projet actuel pour penser un projet différent.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #7 – Aide à mise aux normes d'insonorisation

Description de la mesure par l'Etat

Pour les logements situés dans le périmètre du plan de gêne sonore mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique finance une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique.

Les logements éligibles sont ceux construits après 2004 et acquis après la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010).

Attentes du COCETA de la mesure.

EN AUCUN CAS L'INSONORISATION DES HABITATIONS EST SUFFISANTE 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.

Faire évoluer la réglementation pour intégrer l'impact sur la qualité de l'air (dont l'augmentation de la concentration des PUF) dans les plans de prévention et non les limiter aux seules nuisances sonores (PPBE).

Evaluation de la mesure

La mesure est injuste.

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).

Pour aller plus loin :

<https://coceta.org/2022/06/29/un-scandale-financier-sanitaire-et-social-pour-40-ans/>

Mesure #7 – Aide à mise aux normes d'insonorisation

Idem Mesure #5

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Mettre à jour d'urgence le PGS est réaliser des projections réalistes tenant compte de la démographie et des projets immobiliers - Actualiser le seuil acoustique à prendre en compte pour évaluer l'impact des nuisances sonores (recommandation OMS : Lden <45dB au lieu des 55dB actuels) - Accélérer les travaux d'insonorisation : <ul style="list-style-type: none"> - Revaloriser le montant des aides - Refinancer les enveloppes permettant de subventionner les travaux en réaffectant par exemple le montant des pénalités liées au non respect du couvre-feu. - Etendre le critère d'éligibilité afin que la mesure profite au plus grand nombre. Le COCETA rappelle que l'aéroport devait déménager et que personne n'a choisi de vivre sous des avions dont le développement du trafic n'avait jamais été imaginé à ce point.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #8 – Relocalisation Equipements Publics

Description de la mesure par l'Etat

A titre de compensation exceptionnelle, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique pourra participer au financement de la relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et des trois écoles de Saint-Aignan-Grandlieu. L'Etat se tient prêt et à l'écoute des collectivités territoriales concernées pour les accompagner dans la réalisation de ces projets de relocalisation.

Attentes du COCETA de la mesure.

L'offre de service proposée par une commune (école, garderie, services aux personnes âgées, etc...) fait partie intégrante des déterminants de Santé. Elle assure le lien social nécessaires aux habitants d'une ville et permet un confort de vie supplémentaire pour le développement des enfants et des aînés.

Evaluation de la mesure

La mesure est injuste et déstructure les liens sociaux.

Le coût du déménagement contribuera à alourdir le coût total du projet porté par l'Etat, dont l'opportunité et la pertinence sont remis en cause.

La relocalisation des équipements publics est une catastrophe pour les communes concernées et les habitants. Tous les équipements n'ont pas été pris en compte. Exemple : CHS Georges Daumézou à Bouguenais, écoles maternelles et primaires de Urbain le Verrier.

Le site destiné à accueillir le Collège n'a pas encore été identifié. Les appels d'offre sont toujours en cours pour le déménagement du collège de la Neustrie à Bouguenais.

Mesure #8 – Relocalisation Equipements Publics

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Reconsidérer le projet porté par l'Etat en évaluant objectivement les bénéfices et les risques d'un tel projet selon une approche globale reprenant l'ensemble des critères environnementaux, sanitaires, économiques et socio-économiques. - L'adoption d'une démarche d'Etude d'Impact en Santé, conduite avec l'appui de l'Agence Régionale de Santé est indispensable.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #9 – Politique tarifaire du futur concessionnaire.

Description de la mesure par l'Etat

Par l'intermédiaire du futur contrat de concession, l'Etat imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée :

- les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ;
- la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.

Attentes du COCETA de la mesure.

Réduire rapidement les nuisances liées à l'activité aéroportuaire (dessertes comprises) et le trafic aérien pour un projet pérenne plus respectueux de l'environnement et de la santé des citoyens.

Evaluation de la mesure

- 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 #9 – Politique tarifaire du futur concessionnaire.

Idem Mesure #1

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Appliquer un couvre-feu total (cf exigences Mesure #1); - Interdire les avions les plus « bruyants »; - Appliquer des tarifs élevés suffisamment dissuasifs dès lors que des alternatives existent en train pour des trajets de moins de 2h30 (cf. loi résilience) - Limiter drastiquement le trafic et le répartir raisonnablement dans la journée ET/OU repenser l'aéroport ailleurs et autrement pour que le trafic ne soit pas impactant sur les populations et l'environnement.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (PAS VÉRIFIABLE)</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE).</p>	

Mesure #10 – Communication de l'état initial de l'Environnement

Description de la mesure par l'Etat

En réponse, la DGAC s'est engagée à rendre public l'état initial de l'environnement au plus tard en décembre 2019 et à en partager l'analyse avec les parties prenantes au travers du « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » (voir mesure n° 25).

Attentes du COCETA de la mesure.

Il s'agit d'évaluer objectivement une situation de référence correspondant à la réalité environnemental d'un site classé RAMSAR et d'une situation sonore correspondante à une situation jusqu'alors acceptable (sans avion ou avec un trafic réduit) avant l'emballement du trafic qu'on a laissé faire en perspective du déménagement de l'aéroport. Par ailleurs, l'état initial de l'environnement devrait tenir compte des nuisances multifactorielles (dont qualité de l'air) et cumulatives qui impactent la Santé. L'étude doit prendre en compte des données démographiques à jour.

Evaluation de la mesure

- 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.

Mesure #10 – Communication de l'état initial de l'Environnement

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Compléter l'étude par des sociétés savantes objective; - Piloter les études environnementales avec l'appui de l'Agence Régionale de Santé des Pays de la Loire; - Mettre en place un comité de pilotage ad-hoc intégrant les associations et l'ensemble des communes concernées. 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE (ET PERTINENTE)</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (PAS VÉRIFIABLE) – N/A</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE). – N/A</p>	

Mesure #11 – Etude des impacts environnementaux et sanitaires

Description de la mesure par l'Etat

Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière. Les résultats de l'étude sont soumis à enquête publique.

Attentes du COCETA de la mesure.

Il s'agit d'évaluer objectivement l'impact sur l'environnement et sur la Santé du développement du trafic aérien sur le site actuel de l'aéroport de NA. L'étude doit intégrer l'ensemble des déterminants de Santé ainsi que l'ensemble des facteurs de nuisance tels que le développement de nouvelles dessertes. Les seuils de références sont plus ambitieux que la réglementation actuelle qui ne suit pas les recommandations internationales et ne prennent pas en compte les PUFs. **Les résultats des études d'impacts doivent entrer dans la définition du projet et non après signature du contrat de concession.**

Evaluation de la mesure

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.

Mesure #11 – Etude des impacts environnementaux et sanitaires

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Confier l'étude à des autorités légitimes, compétentes et indépendantes. Ni la DGAC, ni le futur concessionnaire ne répondent à ces critères. - L'ARS des Pays de la Loire doit être sollicitée. - Un comité de pilotage, intégrant les associations doit être constitué - Les études doivent être réalisées selon l'état de l'art (EIS*) et AVANT la signature de la concession telle que prévue à ce jour par l'Etat - Une TOTALE transparence sur la procédure en cours (sur le cahier des charges et les conditions de mise en œuvre). 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE – L'ÉTUDE QUI DEVRA ÊTRE RÉALISÉ N'EST PAS PORTÉE À LA CONNAISSANCE DE LA CCE ET LES MESURES PERMETTANT DE GARANTIR L'INDÉPENDANCE DES ÉTUDES NE SONT PAS CONNUES</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE (PAS VÉRIFIABLE CAR REPORTÉE APRES SIGNATURE DE LA CONCESSION)</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE) – LES EFFETS NE SONT PAS MESURABLES DANS LEUR APPLICATION SUR LE PROJET ET LE CONTRAT</p>	

Mesure #12 – EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Description de la mesure par l'Etat

La concertation publique a mis en évidence l'attente de mieux connaître les émissions de gaz à effet de serre qui résultent des déplacements en avion, afin que les passagers aériens effectuent leurs choix de manière informée.

Attentes du COCETA de la mesure.

Cette mesure viserait à aider les populations à prendre conscience de leurs actes et donc agir sur les comportements et les habitudes de voyage.

Evaluation de la mesure

Le trafic ne tend pas à décroître malgré la mise en place d'un calculateur.

Mesure #12 – EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en application stricte de la loi résilience à l'ensemble des vols lorsqu'une alternative en train de moins de 2h30 existe sous réserve que la loi européenne et internationale le permette. Si ce n'est pas possible, adopter un discours de franchise sur le sujet. 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p> <p>UNE MESURE SANS IMPACT, SANS AMBITION, SANS INTERÊT.</p>	

Mesure #13 – Options de piste écartées

Description de la mesure par l'Etat

Afin de ne pas exposer de nouveaux territoires et des habitants jusqu'à présent éloignés des nuisances sonores et afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement et les terres agricoles, l'option d'une piste en « V », celle d'une piste transversale et celle d'un allongement de 800 mètres de la piste existante n'ont pas été retenues.

Attentes du COCETA de la mesure.

Cette mesure écartée lors de la concertation du 2019 n'avait pour objectif que de valider le scénario de rallongement de la piste de 400 mètres.

TOUTE EXPOSITION DES CITOYENS AUX NUISANCES AÉRIENNES EST À ÉVITER.

Evaluation de la mesure

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.

Mesure #14 – Capacité d'accueil

Description de la mesure par l'Etat

L'aéroport sera dimensionné pour permettre l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040.

L'aménagement prévoira des réserves foncières afin que, notamment, l'aérogare puisse être agrandie si le trafic réel devait finalement s'avérer supérieur aux prévisions retenues par l'Etat, pour permettre d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an.

Attentes du COCETA de la mesure.

L'objectif de croissance est incompatible avec l'objectif de préserver la santé des citoyens et de protéger l'environnement.

IL FAUT DONC SOIT REVOIR DRASTIQUEMENT CET OBJECTIF A LA BAISSSE pour revenir à un seuil acceptable pour les citoyens*, SOIT REDÉFINIR LE PROJET AILLEURS, et ce, pour mobiliser au mieux les moyens et les conditions de mise en œuvre d'un tel objectif de croissance.

**Le seuil maximum déterminé par la DGAC, pour des raisons de Santé Publique, s'élevait à 3,6 Millions de passagers/an, soit 30 000 mouvements par an. Ce SEUIL AVAIT ÉTÉ PRÉSENTÉ LORS DU DÉBAT PUBLIC DE 2003.*

Evaluation de la mesure

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.

Mesure #14 – Capacité d'accueil

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre à plat l'ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l'environnement. Appliquer un principe de précaution. - Ne pas signer le marché de concession tel qu'il est prévu à ce jour par l'Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel. 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p> <p>LE CAHIER DES CHARGES ÉTANT INACCESSIBLE, LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE ET DE MAÎTRISE DU DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ SONT INCERTAINES.</p>	

Mesure #15 – Allongement de piste existante

Description de la mesure par l'Etat

Afin d'améliorer la situation des habitants situés au nord de l'aéroport et, dans le même temps, de limiter l'impact du projet sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu, l'Etat retient l'option d'un allongement de la piste existante vers le sud, sur une longueur de 400 mètres.

Cet allongement permet, au total, de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud.

Cet allongement ne permettra pas d'accueillir des avions plus gros que ceux qui fréquentent actuellement l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Attentes du COCETA de la mesure.

LE COCETA attend des mesures efficaces sur lesquelles l'Etat et le Concessionnaires engagent leur responsabilité pour protéger les 100 000 habitants concernés par le projet actuel.

Le COCETA exige un discours de vérité et de la transparence sur l'évaluation de l'efficacité des mesures envisagés. Il demande à ce qu'une autorité indépendante puisse évaluer l'efficacité d'une telle mesure. A cet égard, le COCETA exige la mise en application de l'avis du 5 avril 2022 émis par le Conseil d'Etat.

Evaluation de la mesure

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.

Mesure #15 – Allongement de piste existante

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre à plat l'ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l'environnement. APPLIQUER UN PRINCIPE DE PRÉCAUTION. - Ne pas signer le marché de concession tel qu'il est prévu à ce jour par l'Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel. - Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière de gestion du bruit. - Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable. 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p>	

Pour aller plus loin : Transposition réalisée par le COCETA sur les gains acoustiques liés au relèvement des seuils de survol.
<https://coceta.org/2022/10/08/allongement-de-400m-la-solution-miracle-qui-fait-pschiiiiittt/>

Mesure #16 – Relèvement de survol sur Saint-Aignan

Description de la mesure par l'Etat	
<p>Afin d'améliorer la situation des habitants situés au nord de l'aéroport et, dans le même temps, de limiter l'impact du projet sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu, l'Etat retient l'option d'un allongement de la piste existante vers le sud, sur une longueur de 400 mètres. Cet allongement permet, au total, de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud.</p> <p>Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grandlieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg..</p>	
Attentes du COCETA de la mesure.	Evaluation de la mesure
<p>LE COCETA attend des mesures efficaces sur lesquelles l'Etat et le Concessionnaires engagent leur responsabilité pour protéger les 100 000 habitants concernés par le projet actuel.</p> <p>Le COCETA exige un discours de vérité et de la transparence sur l'évaluation de l'efficacité des mesures envisagés. Il demande à ce qu'une autorité indépendante puisse évaluer l'efficacité d'une telle mesure. A cet égard, le COCETA exige la mise en application de l'avis du 5 avril 2022 émis par le Conseil d'Etat.</p>	<p>La transposition d'une étude conduite par BruitParif 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>

Mesure #16 – Relèvement de survol sur Saint-Aignan

Idem Mesure #15

Exigences du COCETA	Critères d'évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre à plat l'ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l'environnement. Appliquer un principe de précaution. - Ne pas signer le marché de concession tel qu'il est prévu à ce jour par l'Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel. - Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière de gestion du bruit. - Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable. 	<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p>	

Pour aller plus loin : Transposition réalisée par le COCETA sur les gains acoustiques liés au relèvement des seuils de survol.

Mesure #17 – Scenario privilégié pour les trajectoires d’approche

Description de la mesure par l’Etat

Pour les atterrissages face au sud, afin de limiter les nuisances pour les populations survolées, l’Etat privilégie un scénario central fondé sur deux approches.

Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l’axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d’exploitation le permettront. La pente d’approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l’allongement de la piste, l’altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total.

Attentes du COCETA de la mesure.

LE COCETA attend des mesures efficaces sur lesquelles l’Etat et le Concessionnaires engagent leur responsabilité pour protéger les 100 000 habitants concernés par le projet actuel. Le COCETA exige un discours de vérité et de la transparence sur l’évaluation de l’efficacité des mesures envisagés. Il demande a ce qu’une autorité indépendante puisse évaluer l’efficacité d’une telle mesure. A cet égard, le COCETA exige la mise en application de l’avis du 5 avril 2022 émis par le Conseil d’Etat.

Limiter le nombre de personnes exposées pour mieux les accompagner.

La garantie d’une mesure pérenne.

Evaluation de la mesure

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.

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.

La double approche est une mesure transitoire sur laquelle la DGAC ne peut s’engager sur la durée. 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.

Mesure #17 – Scenario privilégié pour les trajectoires d’approche

Exigences du COCETA	Critères d’évaluation de la mesure	
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre à plat l’ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l’environnement. Appliquer un principe de précaution. - Ne pas signer le marché de concession tel qu’il est prévu à ce jour par l’Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel. - Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière de gestion du bruit. - Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable. - Refaire les projections de carte de bruit en prenant en compte les seuils de référence recommandés par l’OMS et le trafic cible, sans double approche. - Réaliser des mesures de bruit (par une autorité indépendante) en réaxant les vols sur Nantes. - Informer les Nantais sans attendre la signature de la concession. 	<p>LA MESURE N’EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N’EST PAS CERTAINE D’ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N’EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p>	
<p>EN EXPOSANT DE NOUVELLES POPULATIONS AU SURVOL DES AVIONS, CETTE MESURE EST EN CONTRADICTION AVEC LA MESURE 13.</p>		
<p>Pour aller plus loin : Transposition réalisée par le COCETA sur les gains acoustiques liés au relèvement des seuils de survol.</p>		

Mesure #17bis – Eviter le survol de La Chevrolière.

Description de la mesure par l'Etat	
<p>La modification envisagée consisterait à déplacer vers le sud la mise en virage des avions (48% des flux) et à introduire un point de passage obligatoire en sortie du virage, dans l'objectif de canaliser au mieux le flux d'avions à l'aplomb d'une zone peu urbanisée, située entre les villes de La Chevrolière et de Saint-Philbert de Grandlieu.</p>	
Attentes du COCETA de la mesure.	Evaluation de la mesure
<p>LE COCETA attend des mesures efficaces sur lesquelles l'Etat et le Concessionnaires engagent leur responsabilité pour protéger les 100 000 habitants concernés par le projet actuel.</p> <p>Le COCETA exige un discours de vérité et de la transparence sur l'évaluation de l'efficacité des mesures envisagés. Il demande a ce qu'une autorité indépendante puisse évaluer l'efficacité d'une telle mesure. A cet égard, le COCETA exige la mise en application de l'avis du 5 avril 2022 émis par le Conseil d'Etat.</p> <p>Limiter le nombre de personnes exposées pour mieux les accompagner.</p> <p>Définir, en attendant une situation pérenne, des plans de vols stricts (VPE*) visant à limiter les habitants impactés. Cette mesure vaut également pour l'ensemble des communes impactés à ce jour (y compris les Sorinières).</p>	<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>

*VPE : Volume de Protection de l'Environnement

Mesure #17bis – Eviter le survol de La Chevrolière.

Idem Mesure #17

Exigences du COCETA
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre à plat l'ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l'environnement. Appliquer un principe de précaution. - Ne pas signer le marché de concession tel qu'il est prévu à ce jour par l'Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel. - Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière de gestion du bruit. - Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable. - Refaire les projections de carte de bruit en prenant en compte les seuils de référence recommandés par l'OMS et le trafic cible.

Critères d'évaluation de la mesure	
<p>LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE</p> <p>LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)</p>	

En exposant de nouvelles populations au survol des avions, cette mesure est en contradiction avec la mesure 13.

Mesure #17Ter “dite de precaution” – Expérimenter le réaxage des vols sur Nantes. Ou Surseoir à la signature de la nouvelle concession tant que l’ILS Nord n’est pas entré en vigueur

1/2



Description de la mesure par l’Etat

Cette mesure n’a pas été proposée par l’Etat mais par le COCETA. Rien de tel qu’une expérimentation en condition réelle plutôt que des démonstrations théoriques stériles.

Attentes du COCETA de la mesure.

LE COCETA attend des mesures efficaces sur lesquelles l’Etat et le Concessionnaires engagent leur responsabilité pour protéger les 100 000 habitants concernés par le projet actuel.

Le COCETA exige un discours de vérité et de la transparence sur l’évaluation de l’efficacité des mesures envisagés. Il demande à ce qu’une autorité indépendante puisse évaluer l’efficacité d’une telle mesure. A cet égard, le COCETA exige la mise en application de l’avis du 5 avril 2022 émis par le Conseil d’Etat.

Le COCETA souhaite que des mesures de bruit soient menées en situation réelle et que les Nantais, non survolés jusqu’alors, prennent conscience du sujet et fassent part de leur avis. Les mesures doivent être effectuées par des autorités indépendantes (BruitParif par exemple pour le bruit) et les données brutes doivent être publiées. Les références de seuil admissibles (bruit et qualité de l’air) doivent être actualisées selon l’état de l’art et les recommandations internationales (OMS).

Evaluation de la mesure

EN ATTENTE.

Cette proposition a été portée par le COCETA lors des travaux concernant le PPBE. DGAC et Préfecture l’ont rejetée.



Mesure #17Ter “dite de précaution” – Expérimenter le réaxage des vols sur Nantes. Ou Surseoir à la signature de la nouvelle concession tant que l’ILS Nord n’est pas entré en vigueur

Exigences du COCETA

- Remettre à plat l’ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l’environnement. Appliquer un principe de précaution.
- Ne pas signer le marché de concession tel qu’il est prévu à ce jour par l’Etat : engagement sur 40 à 50 ans visant, a minima, à doubler le trafic aérien sur le site actuel.
- Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière de gestion du bruit et qualité de l’air.
- Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable. **TESTER en condition réel.**
- Refaire les projections de carte de bruit en prenant en compte les seuils de référence recommandés par l’OMS et le trafic cible.

Critères d’évaluation de la mesure

LA MESURE N’EST PAS COMPLÈTE

NON

LA MESURE N’EST PAS CERTAINE D’ÊTRE APPLIQUÉE

EVALUEE

LA MESURE N’EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)

En exposant de nouvelles populations au survol des avions, cette mesure est en contradiction avec la mesure 13.

Pour aller plus loin : Transposition réalisée par le COCETA sur les gains acoustiques liés au relèvement des seuils de survol.

Mesure #18 - 19 - 20 – Aménagements de la plateforme.

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.	

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 #21 – Desserte terrestre de l'aéroport.

Description de la mesure par l'Etat

Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines.

Exigences du COCETA

- Minimiser les nuisances engendrées par les dessertes sur une zone déjà très largement saturée et urbanisée (tram, train et voiture).
- Maitriser le développement des dessertes jusqu'à la planification d'un projet pertinent pour le territoire.

Evaluation de la mesure

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.

Critères d'évaluation de la mesure

LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE

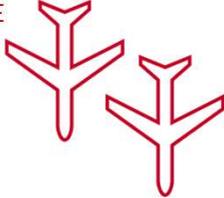
LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE

LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)



Mesure #22 - 23 – Financement.

Ces mesures ne sont ni vérifiables, ni sincères ni pérennes.

22	Financement de la future concession	Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation.	LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE
23	Préfinancement déjà versé par les compagnies	Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique.	LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE 

La DGAC prétend que ce projet sera intégralement pris en charge par le futur concessionnaire. En réalité, les contribuables seront les principaux payeurs.

Le coût complet de l'opération n'a pas été réalisé ou publié. Il comprend a minima :

- Le coût du chantier prévu
- 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..).

Mesure #24 - 25 - 26 – Amélioration de l'existant et objectif bas carbone.

24	Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	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).	En cours	
25	Améliorer les parkings d'ici fin 2021	Maintien du système bloc-parking comme PO est, parking proche de la tour de contrôle (E1), parking modulaire.	Extension du parking inutile. L'anarchie subsiste. On continue a artificialiser les sols.	
26	Performance environnementale	L'aéroport devra atteindre la neutralité Carbone dans le cadre du programme : Airport Carbon Accreditation Aéroport HQE - Minimiser l'impact des travaux - Gestion des déchets, ...	Non vérifiable car intégré dans le cahier des charges, inaccessible à ce jour.	

Mesure #27 – Comité de suivi des engagements de l'Etat et des Collectivités Territoriales.

1/2

Description de la mesure par l'Etat

Pour en assurer le suivi des engagements et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat a créé un « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » d'ici la fin de l'année 2019. Ce comité suivra aussi les engagements que prendra l'Etat à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, prévue au second semestre 2021.

L'ensemble des parties prenantes sont invitées à participer.

Attentes du COCETA de la mesure.

- LE COCETA attend du comité de suivi une transparence totale et une évaluation objective des mesures réalisées par un Tiers.
- Des indicateurs de pilotage doivent être définis ainsi que des mesures s'ils ne sont pas atteints.
- L'information ne doit pas être que descendante. Les échanges doivent être favorisés et les participants doivent pouvoir solliciter le comité avant qu'il ne se tienne afin que les sujets soient traités.
- Les résultats doivent être diffusés et présentés auprès du grand public dans le cadre de réunions publiques réalisées en présentiel.

Evaluation de la mesure

- 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.

Mesure #27 – Comité de suivi des engagements de l'Etat et des Collectivités Territoriales.

Exigences du COCETA

- Remettre à plat l'ensemble du projet en remettant la priorité sur la protection des citoyens et de l'environnement. Appliquer un principe de précaution.
- Faire appel à une autorité réellement indépendante en matière d'évaluation des mesures et du projet.
- Adopter une démarche réellement exemplaire, transparente et responsable.
- Mettre en place des critères d'évaluation partagés.
- Diffuser et présenter, en présentiel, aux citoyens concernés (grand public) l'évaluation réalisée et les mesures correctives.
- Prévoir une présentation contradictoire des différentes parties-prenantes.

Critères d'évaluation de la mesure

LA MESURE N'EST PAS COMPLÈTE

LA MESURE N'EST PAS CERTAINE D'ÊTRE APPLIQUÉE

LA MESURE N'EST PAS PÉRENNE (LES EFFETS NE SONT PAS DURABLE)



Mesure #28 – 29 – 30 – 31 – Observatoires, gouvernance et site internet

1/2

28	Observatoire Nantes-Atlantique	Cet observatoire sera chargé, dès sa mise en place, d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire. L'observatoire comportera un collège scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions.	Il s'agit d'un portail d'information généraliste qui 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	Le comité stratégique de Nantes-Atlantique présidé par le préfet de la région Pays de la Loire sera pérennisé pour toute la durée du projet. Il associera l'Etat et les élus représentant Nantes Métropole, le Département de la Loire-Atlantique, la Région Pays de la Loire et les communes intéressées à la réflexion stratégique sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.	Les associations ne sont pas représentées. Les élus ne sont pas entendus pour la plupart (écartés du marché).	
30	Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	A cette fin, le futur concessionnaire devra mettre en place : Une plateforme numérique d'échange avec le public, afin de répondre aux questions sur l'aéroport ; une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport, qui aura vocation à se réunir au moins 2 fois par an.	Non vérifiable	
31	Site internet du projet	La DGAC mettra en ligne l'information sur l'évolution du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site internet : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr	Le site concentre beaucoup d'information, très souvent descendante, institutionnelle et peu critique. Il ne publie pas de données en open-data.	