

## Aéroport : l'Acnusa joue toujours les aiguillons

**NANTES ATLANTIQUE.** L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires demande que soient rendues publiques les clauses environnementales du cahier des charges de la concession pour mieux « challenger » les candidats.

Plus de cinq ans après l'abandon du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le réaménagement de la plateforme de Nantes Atlantique est au point mort. Invoquant « l'insuffisance de concurrence », l'État vient d'annuler la procédure d'appel d'offres relative à la remise en concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et donc à sa modernisation.

### Des exigences à imposer en matière de performances environnementales

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), qui dénonce le trop grand nombre d'infractions au couvre-feu mis en place à Nantes Atlantique, déplore « le temps perdu pour assurer la transition écologique de l'aéroport ». Et plaide une fois de plus pour une réécriture rapide de l'arrêté ministériel régissant le couvre-feu pour fixer des règles intangibles et non contestables par les compagnies.

Point important : à l'heure où le dossier de réaménagement repart à zéro, l'autorité indépendante joue de nouveaux aiguillons et « recommande de rendre publiques les clauses environnementales des cahiers des charges des concessions », estimant : « Cette transparence est nécessaire pour que les candidats puissent être challengés sur le critère environnemental ».

L'Acnusa ne manque pas non plus de rappeler qu'elle formule depuis quatre ans de nombreuses préconisations pour améliorer la vie des river-



Le cahier des charges environnemental des concessions aéroportuaires doit être rendu public pour « être challengé », affirme l'Acnusa.

Photo Presse Océan-Nathalie Bourreau

rains de Nantes Atlantique.

### Un moratoire sur les trajectoires décrété

Alors que le ministre délégué aux Transports, Clément Beaune, a annoncé un moratoire sur les trajectoires et le report « à l'horizon 2027-2028 » de la mise en place d'un système de guidage de précision (dit balises ILS), l'autorité de contrôle estime que la navigation satellitaire de précision permettrait « de réduire les impacts sanitaires et environnementaux des approches et des départs ». L'État, note l'Acnusa, doit également dicter ses exigences en ce qui concerne « les performances environne-

mentales des aéronefs autorisés à opérer sur l'aéroport de Nantes Atlantique ».

Nantes Atlantique, pointent encore les experts, a connu la plus forte croissance de tous les aéroports français mais connaît « un nombre important d'annulations ou de

déroutements de vols, ainsi que de non-respects du couvre-feu ». Il importe donc que « la planification et la programmation » puissent être mieux assurées par le « coordinateur national » des vols.

Autres éléments clés rele-

vés : le plan d'exposition au bruit portant servitudes d'urbanisme « nécessite d'être révisé pour protéger les territoires » et la réalisation du programme inscrit dans le plan de gêne sonore doit être « accélérée ».

L'Acnusa exhorte enfin « à équiper les postes avions en électricité » afin de supprimer l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lorsque ceux-ci sont en escale – gage de réduction des émissions sonores et atmosphériques – avant même que la réglementation européenne ne l'impose au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Y.G.

### Enquête parlementaire réclamée

Attaque. L'association « Des ailes pour l'ouest », qui portait le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique, fustige « la litanie des renoncements » de l'État. Guillaume Dalmard, porte-parole de l'association, réclame « l'ouverture d'une enquête parlementaire afin de mettre à jour les raisons de ce fiasco et les éventuelles responsabilités des différents acteurs » intervenant dans le dossier de l'aéroport. « On se croirait dans une mauvaise comédie : Les sous-doués aménagent le territoire », cingle l'association.