



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



MAINTIEN DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE : UNE DECISION CONTRE-NATURE

Aéroport Nantes Atlantique Lettre ouverte du COCETA aux acteurs économiques et à Madame la Présidente de Région

Approche équilibrée totalement déséquilibrée !

Depuis l'annonce le 18 janvier 2018 du maintien de l'aéroport Nantes Atlantique, plusieurs concertations ont eu lieu avec l'Etat via la DGAC, proposant à chaque fois des options de solutions non tenables et non tenues pour nourrir une soit-disante approche équilibrée dans ce projet de réaménagement / développement :

- ⇒ la mise en place d'une piste transversale en est/ouest,
- ⇒ l'allongement de la piste au sud,
- ⇒ la double approche des trajectoires de survol des atterrissages par le nord au-dessus de Nantes,
- ⇒ la mise en place d'une nouvelle trajectoire d'envol vers le sud au-dessus du Lac de Grand Lieu.

Toutes se sont toutes avérées **être des leures, une fois passées les études de faisabilité** et l'application du principe de réalité, toutes ont donc été abandonnées...

Les fameuses « compensations exceptionnelles » promises par l'Etat en 2018 aux communes et aux riverains se sont transformées en mesurées. Le **droit de délaissement et l'aide à la revente**, sont régis avec des contraintes d'éligibilité temporelle et de périmètre spatial tellement fortes qu'elles ne sont **applicables en définitive qu'à une trentaine de logements**. Par ailleurs, **aucun déplacement de groupes scolaires** n'a pu être sérieusement envisagé du fait notamment de très **grandes contraintes urbaines et environnementales**.

**AUCUNE DEROGATION AUX DISPOSITIFS LEGAUX DE DROIT COMMUN N'EST APPLIQUEE
POUR NANTES-ATLANTIQUE, TANT L'ETAT CRAINT LA CONTAGION SUR D'AUTRES
PLATEFORMES AEROPORTUAIRES FRANÇAISES.**

Le couvre-feu de minuit à 6h mis en place depuis 3 ans n'est pas suffisamment respecté, par la plupart des compagnies aériennes basées à Nantes. Leur modèle économique nécessite de faire voler leurs appareils avec le plus de rotations possibles dans une journée. En conséquence, nous constatons une densification du trafic sur des tranches horaires sensibles pour les survols de 6h à 7h et de 22 h à minuit, au départ comme à l'arrivée.

Pourtant, le respect des recommandations de l'OMS pour une durée de sommeil minimale des riverains survolés nécessiterait d'étendre le couvre-feu de 22h à 7h !

La pollution de l'air aux particules ultrafines dégagées spécifiquement par le passage des aéronefs a pu être mesurée scientifiquement en grand nombre durant cette même période et s'avère être un problème de santé publique extrêmement préoccupant qui vient s'ajouter aux effets délétères de la **pollution sonore**.

Contrairement aux annonces faites par les constructeurs (« avion vert », à hydrogène, silencieux, aviation durable...), il n'y a aucune réponse à attendre du progrès technique pour réduire suffisamment les nuisances du survol à basse altitude.

MAINTENIR L'AEROPORT SUR SON SITE ACTUEL AVEC L'OBJECTIF DE DOUBLER LE TRAFIC EST INCOMPATIBLE AVEC LA PROTECTION DES POPULATIONS ET DE L'ENVIRONNEMENT.

A ces promesses d'un avenir radieux pour les survolés, un nouvel argument apparaît : **Le miracle de l'emport**. Le concessionnaire actuel et les compagnies aériennes relayés par la DGAC et la Préfecture prétendent réduire le nombre de mouvement au motif de l'augmentation du taux de remplissage des avions. Encore un artifice qui cache la réalité :

- ⇒ Les avions sont de plus en plus gros et donc plus générateurs de nuisances ;
- ⇒ Les voyageurs voyagent de plus en plus ;
- ⇒ Le nombre de voyageurs augmente ;

Cerise sur le gâteau, le nombre de destinations augmentant au départ de Nantes, de plus en plus de zones seront survolées à basse altitude. **Plus personne ne sera épargné sur la métropole nantaise.**

CETTE APPROCHE DITE EQUILIBREE S'AVERE ETRE, DEPUIS BIENTOT SEPT ANS, UNE APPROCHE DE DUPE TOTALEMENT DESEQUILIBREE POUR LA PROTECTION DES POPULATIONS SURVOLEES DANS L'AIRE URBAINE NANTAISE.

Projet Nantes-Atlantique : un aéroport moteur du développement régional du Grand Ouest au cœur de cinq régions¹, au prix du survol à basse altitude d'une aire urbaine d'1 million d'habitants !

IMPOSER UNE PLATEFORME AEROPORTUAIRE D'UNE CAPACITE DE 14 MILLIONS DE PASSAGERS/AN SUR LE SITE ACTUEL REVIENDRAIT A VOULOIR RESOUDRE UNE IMPOSSIBLE EQUATION : LIBERER LA CROISSANCE DU TRAFIC AERIEN POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU PRIX DE LA SANTE DE PLUS DE 125 000 HABITANTS, DEJA GRANDEMENT AFFECTES PAR LE TRAFIC ACTUEL DE 7 MILLIONS DE PASSAGERS/AN !

Nantes Atlantique est le seul aéroport du Grand Ouest à proposer un service de mobilité nationale et internationale, **à 80% en low cost**. Cet aéroport concentre la très grande majorité des flux aériens du Grand Ouest de la France. Ce territoire est le seul en France à ne disposer que d'une plateforme de mobilité aérienne de cette envergure. En effet, tous les autres territoires comparables possèdent à minima deux plateformes

¹ Pays de la Loire, Bretagne, Normandie, Centre Val de Loire, Aquitaine

aéroportuaires de la taille actuelle de Nantes Atlantique, telles que Bordeaux et Toulouse pour le Grand Sud-Ouest (soit chacune, en moyenne, 7 millions de passagers par an).

Cette particularité place donc l'aire urbaine nantaise dans une position inextricable : Le projet tel que prévu vise à faire porter par notre territoire, les efforts de développement économique du Grand Ouest, **ET A ASSUMER SES NUISANCES, en abandonnant les habitants des communes survolées à basse altitude.**

Aucune solution de report sur des aéroports secondaires du Grand Ouest, n'est envisageable compte tenu des contraintes urbaines les concernant (aéroport de Rennes, Lorient, Quimper, Saint Nazaire...).

Une vision du développement économique biaisée et contreproductive !

Le développement économique attendu pour l'aire urbaine avec la plateforme aéroportuaire n'atteindra pas ses objectifs du fait des contraintes qui seront imposées pour son exploitation. Par ailleurs, son utilisation est essentiellement touristique et très majoritairement au départ de Nantes, le trafic affaires étant réduit à moins de 20% depuis la généralisation des visioconférences.

Le Conseil Régional aurait réalisé il y a deux ans une **étude d'impact économique de l'aéroport sur « le territoire »**, étude qui n'a très curieusement **jamais été publiée** malgré les demandes officielles du COCETA à sa présidente Christelle Morançais.

LA PROMESSE DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE SOUTENU PAR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PLATEFORME NANTES ATLANTIQUE SE HEURTE, PAR SES EFFETS DELETERES, AUX PROJETS STRUCTURANTS DE L'AIRES URBAINE NANTAISE ET À LA RÉALITÉ DES COÛTS DE SANTÉ PUBLIQUE INDUITS.

⇒ SATURATION DES DESERTES

- **Le périphérique saturé**, sans solution possible d'agrandissement, amplifie le délestage sur les routes secondaires asphyxiant l'ensemble des communes traversées ;
- La potentielle **gare de proximité** programmée est inappropriée pour la très grande majorité des usagers du Grand Ouest qui continueront à se rendre à l'aéroport en voiture. Elle ne contribuera pas à diminuer le trafic routier ;

⇒ LIMITATION DU POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- **la zone d'activité Pôle d'Innovation Industrielle Jules Verne (PIIJV)** sera totalement bridée dans sa capacité de développement foncier, de création d'emploi hautement qualifié et d'offre de formation d'excellence ;
- **L'accroissement des besoins en parking privé de l'aéroport se fera au détriment des zones dédiées à l'implantation de locaux d'activités pour les PME** des communes riveraines ;

⇒ FRAGILISATION et REDUCTION DE L'OFFRE DE LOGEMENT

- Le **futur guidage satellitaire**, qui induit le maintien d'un axe unique de **survol du centre de l'aire urbaine**, met en péril l'ensemble des habitants et des usagers. Il n'épargnera pas les programmes sur l'île de Nantes, du nouveau quartier Pirmil- Les- Isles ainsi que le CHU alors que les conséquences sanitaires sont déjà connues ;
- Les constructions actuelles et les programmes immobiliers prévus **sous les couloirs aériens accueilleront principalement les populations fragiles**. Le phénomène a déjà démarré avec le rachat des invendus de l'île de Nantes par les bailleurs sociaux.
- **L'objectif de « reconstruction de la ville sur elle-même » est rendu impossible sous tout le couloir aérien du prochain plan de gêne sonore.**

⇒ INFLATION DU COÛT DE SANTE PUBLIQUE

- le coût économique exponentiel de santé publique pour la population survolée, chiffré en perte d'années de vie en bonne santé (plus de 300 années par an sur la seule ville de Rezé du fait des

nuisances sonores aériennes selon l'étude SonoRezé menée par l'Institut Gustave Eiffel qui confirme les conclusions des différentes études déjà réalisées par ailleurs²).

Un appel d'urgence pour éviter collectivement le fiasco économique et sanitaire programmé du projet Nantes-Atlantique!

Nous devons tous nous engager au plus vite pour construire une vision collective sur la base d'un dialogue franc tenant compte des vrais problématiques associées à un tel projet d'aménagement du territoire. La stratégie multimodale, l'ancrage territorial au centre du Grand Ouest, la protection de la santé des populations doivent guider une réflexion libérée de croyances, de sous-entendus ou de postures politiciennes.

L'enjeu est aujourd'hui d'**éviter une catastrophe sanitaire annoncée et de permettre l'émergence d'un projet d'aéroport tenant réellement compte à la fois des exigences de développement durable, désirable et acceptable**. S'il est nécessaire d'équiper la population du Grand Ouest d'un outil d'aménagement du territoire à la hauteur de son poids démographique et économique, **il doit être pensé en conséquence**.

Les prochains mois sont déterminants pour la mise en place de cette dynamique **entre responsables politiques, patronaux et associations de défense des riverains**. Le portrait-robot de cet aéroport du Grand Ouest est connu depuis bien longtemps.

Nous devons dès à présent tous nous atteler à lancer, avant qu'il ne soit trop tard, une étude de positionnement territorial au croisement des trois métropoles d'Angers, Rennes et Nantes, qui doit permettre de concilier des équipements modaux routiers et ferrés déjà existants.

Ce projet aura pour ambition une haute exigence de protection des populations et devra répondre à un besoin de développement économique et de création d'emplois du territoire ciblé.

En concertation avec la population et les élus locaux, il sera lancé sans délai et construit selon un calendrier maîtrisé. L'engagement sera parallèlement pris de protéger les populations actuellement survolées.

Les réflexions à conduire intègrent l'**opportunité d'établir une stratégie de rationalisation des différents aéroports existants sur le Grand Ouest. La programmation comprendra à moyen terme des fermetures nécessaires à l'équilibre financiers des collectivités et au besoin de préserver notre environnement par la potentielle renaturalisation de site**. Cette réflexion interrégionale doit s'appuyer à l'échelle du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des territoires).

**AFFIRMONS CETTE VISION COMMUNE ET AMBITIEUSE ET ŒUVRONS COLLECTIVEMENT
POUR UN AVENIR A LA HAUTEUR DES ENJEUX DE NOTRE TERRITOIRE.**

L'HEURE EST DESORMAIS A L'ACTION !

² Ex : Etude Débats,

Le COCETA en bref

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

- 1800 membres actifs (jusqu'à 4500 membres avant le COVID et la décision d'entériner le projet de réaménagement de l'aéroport) ; 8 antennes locales
- Création en mars 2018
- Association à but non lucratif, laïque et transpartisane
- Objet : Assurer la défense des intérêts des populations impactées (ou qui le seront) par les nuisances générées par l'activité aérienne et aéroportuaire. Ces conséquences portent sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie....

LE PROJET PORTE PAR LE COLLECTIF :

- LE COCETA EST CONTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS URBAINS
- S'AGISSANT DE L'AÉROPORT DE NA, LE COCETA EST POUR UN PROJET ALTERNATIF QUI VISE EN PRIORITÉ À PRÉSERVER L'INTÉRÊT DE L'ENVIRONNEMENT & DE LA POPULATION
- LE COCETA SE POSE COMME UN COLLECTIF REGROUPANT DES USAGERS EXPERTS : IL VISE À CONTRIBUER AUX DÉBATS ET À ACCOMPAGNER LES PROJETS.

CONTACTS PRESSE :

- Paolo FERREIRA, Président du COCETA, coceta@coceta.org / 06 34 22 20 74



Pour en savoir plus : <https://coceta.org/2024/02/12/trafic-aeroport-na-refusez-de-sacrifier-100-000-survoles-et-lavenir-de-notre-territoire/>