



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

LE COCETA REJETTE EN BLOC LA DÉMARCHE que LA DGAC ET LA PRÉFECTURE DES PAYS DE LA LOIRE TENTENT DE FAIRE PASSER pour VERTUEUSE DANS SON COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 9 DÉCEMBRE 2024

...Ou comment le Délégué Ministériel et le Préfet des Pays de la Loire tentent de communiquer en évitant les sujets qui fâchent !

L'élaboration du nouveau marché pour la concession de l'aéroport de Nantes Atlantique, piloté par le délégué ministériel, M. Mercenier, devait s'inscrire dans une démarche concertée et responsable. Elle constitue en réalité un modèle de tromperie dans la continuité du précédent marché ...avec encore plus d'enfumage !

Tous les feux sont au vert, le cahier des charges qui est censé ménager la chèvre (les investisseurs – VINCI en premier lieu - et les compagnies aériennes) et le chou (les 130 000 citoyens survolés à basse altitude) est prêt à être lancé d'ici la fin de l'année, annoncent conjointement le délégué ministériel et le préfet des Pays de la Loire.

L'annonce faite lors du comité aéroport du 9 décembre 2024, relayée par le communiqué de presse commun entre la préfecture et le Ministère, est un prodigieux satisfecit, sans apporter aucun élément tangible sur la prise en compte des impacts du développement du trafic aérien sur le territoire, son environnement et la population survolées en basse altitude.

La démarche lancée pour élaborer le cahier des charges est l'antithèse d'une démarche de co-construction ; pire ! la démarche adoptée est violente tant la distorsion est grande entre les faits et les éléments de communication intégrés en synthèse du communiqué de Presse.

1. LE COCETA DENONCE l'opacité de la démarche et des orientations structurantes du futur marché :

- Des Maires muselés, par une clause de confidentialité, et finalement peu au fait des éléments structurants du cahier des charges

- Une concertation du grand public portant essentiellement sur la couleur du lino plutôt que sur les éléments structurants tels que l'impact de l'augmentation du trafic aérien et routier ! A croire que les porteurs du projet s'intéressent plus au ressenti des usagers de l'aéroport plutôt que de celui des personnes survolées à basse altitude !
 - o Un exemple de distorsions de la réalité : le Communiqué de Presse du 9 décembre fait état de **500 contributions** sans faire référence au fait qu'elles émanent de l'expression de **88 personnes dont 34 consultés lors de rencontres terrains...** lesquelles ? Pendant ce temps, la Préfecture, la DGAC et le délégué ministériel refusent d'organiser un point d'étape en présentiel avec la population tant le dossier est si peu assumé. Rappelons que les **réunions publiques dématérialisées** ont réuni au plus fort environ **200 personnes dont les habitués et les services de l'état...** entre-soi !
- Les investissements nécessaires à la reconstruction du nouvel aéroport, car c'est de cela dont il s'agit lorsque l'on évoque la « Modernisation de l'aéroport », doivent être assumés par le concessionnaire. Le modèle économique repose inéluctablement sur le développement de l'activité aérienne, parking compris. Or aucun chiffre du coût direct de l'aéroport ni des coûts indirects n'ont été publiés :
 - o aménagement des dessertes,
 - o déménagements des infrastructures,
 - o impacts sur la Santé et l'environnement,
 - o dégradation des valeurs immobilières,
 - o suspension des projets alternatifs de développement économique et des services...

Dans le contexte budgétaire actuel et au regard des récentes initiatives en la matière par la Région, en charge des Lycées et des Transports, est-il encore sérieux d'investir si lourdement sur une telle infrastructure sans en évaluer concrètement le coût global et les impacts économiques, environnementaux et de santé publique ?

2. *Le COCETA S'OPPOSE à la mise en œuvre de mesures visant à faciliter le développement du trafic aérien : moins de contraintes sur les compagnies aériennes et plus de nuisances pèseront sur les citoyens. Le Communiqué de Presse fait référence aux progrès réalisés par les mesures mises en œuvre ?! Quel cynisme !*

- **Le couvre-feu** est réputé être un franc succès. C'est oublier qu'il ne respecte en aucun cas les recommandations de l'OMS en matière de temps de répit.

2 conséquences :

 - o Les compagnies ont programmé leurs vols avant 23h et juste après 6h, en concentrant les vols sur ces créneaux. Cette situation est tenable tant que le trafic ne reprendra pas sa trajectoire (le nombre de passagers a atteint en 2024 celui de 2019, année de référence alors que le nombre de vols est encore en deçà).
 - o La seconde version de l'arrêté de couvre-feu a permis aux compagnies aériennes de **reprogrammer leurs vols pendant le couvre-feu en toute impunité** grâce à la requalification de « raisons indépendantes de leurs volontés » en une liste d'exceptions longue comme une piste d'aéroport ! et ainsi échapper aux sanctions.
- **Le droit de délaissement ainsi que l'accès à l'insonorisation** ne constituent pas des mesures de protections dès lors qu'elles obligent les personnes qui peuvent en bénéficier (encore faut-il qu'elles soient éligibles) soit à quitter leurs biens, soit à se confiner chez elles jours et nuits, été comme hiver.
- **Les évaluations des cartes stratégiques de bruit** ne tiennent pas compte des recommandations de l'OMS en matière de **seuil de bruit** et leurs retranscriptions dans la loi européennes. Étant des modèles théoriques, elles prennent en compte uniquement des hypothèses sans fondement comme le changement des comportements des usagers de l'aéroport et l'amélioration de l'emport pour justifier une baisse du trafic et donc de l'impact

des nuisances. Ainsi, l'impact sur les personnes exposées aux fortes gênes et aux fortes perturbations du sommeil est largement minimisé dans le PPBE.

Elles reposent sur des perspectives de trafic ubuesques et des données statistiques obsolètes: **En 2023**, le nombre de mouvement commerciaux s'élevait à **47 700 mouvements**, pour **2030**, la DGAC estime le nombre de mouvement commerciaux à **57 000** alors qu'il s'élevait en **2019**, à **62 334**.

Les évaluations des cartes stratégiques de bruit ne prennent pas non plus en compte les nouvelles zones habitées telles que l'île de Nantes ou Pirmil les îles, puisque la référence est des **fichiers fonciers de 2023 et recensement INSEE de 2020**. En comparaison, les PEB et les PGS qui ont cours actuellement sont en décalage par rapport aux relevés constatés.

Ces modèles intègrent des hypothèses qui permettent artificiellement de réduire les zones et le nombre de personnes impactées. Cet **acte délibéré** permet, d'une part, de limiter les zones qui pourraient faire l'objet d'aides et d'autres part, de laisser libre cours aux développements de programmes immobilier en trompant les futurs acquéreurs ou sans être obligé de mettre en place des mesures d'insonorisation complémentaires ...et accessoirement, ne pas alerter les populations nantaises de 2^{nde} zone survolés à basse altitude... Tant que l'Hypercentre de Nantes est épargné par la déviation des approches, l'essentiel est préservé !

- Le passage en force du PPBE 2025-2028 que le Préfet et la DGAC ont programmé en urgence en CCE du 19 décembre 2024 illustre une nouvelle fois à quel point les citoyens ne sont pas pris en considération afin de préserver le développement du trafic aérien juste au-dessus de leur tête !

Il constitue un nouvel effet de manche pour justifier artificiellement que le maintien de l'aéroport sur son site actuel avec un objectif de croissance est compatible avec la protection des 130 000 citoyens impactés réduit, miraculeusement à **...7164 personnes en 2030** contre **8899 en 2023**, année de référence d'après la DGAC.

Il n'y a aucune explication concrète technique avancée par la DGAC pour démontrer que cela est possible, hormis les fantasmes sur l'avion sans bruit et sans odeurs... la technologie, lorsqu'elle sera déployée dans plusieurs décennies, restera inefficace à cette altitude de survol.

Les conclusions de la DGAC dans sa note datée du 18 septembre 2013 mettait en évidence l'impact réel des nuisances engendrées par le développement du trafic aérien sur le site actuel de l'aéroport en évaluant en 2030 que 68 676¹ personnes seraient impactées et 90 700 avec le réaxage des avions (ILS) pour 88 676 mouvements... 10 ans plus tard, sans changer structurellement le projet, la DGAC tente de démontrer le contraire (en divisant par 10 le nombre de personnes impactées) grâce à des hypothèses trompeuses et en refusant toute modélisation de l'impact d'un trafic cible nécessaire au soutien des investissements que le futur (actuel ?!) concessionnaire devra assumer. Il était estimé qu'il fallait plus de 11 Millions de passagers par an, soit un trafic s'élevant à plus de 80 000 mouvements pour les hypothèses les plus basses.

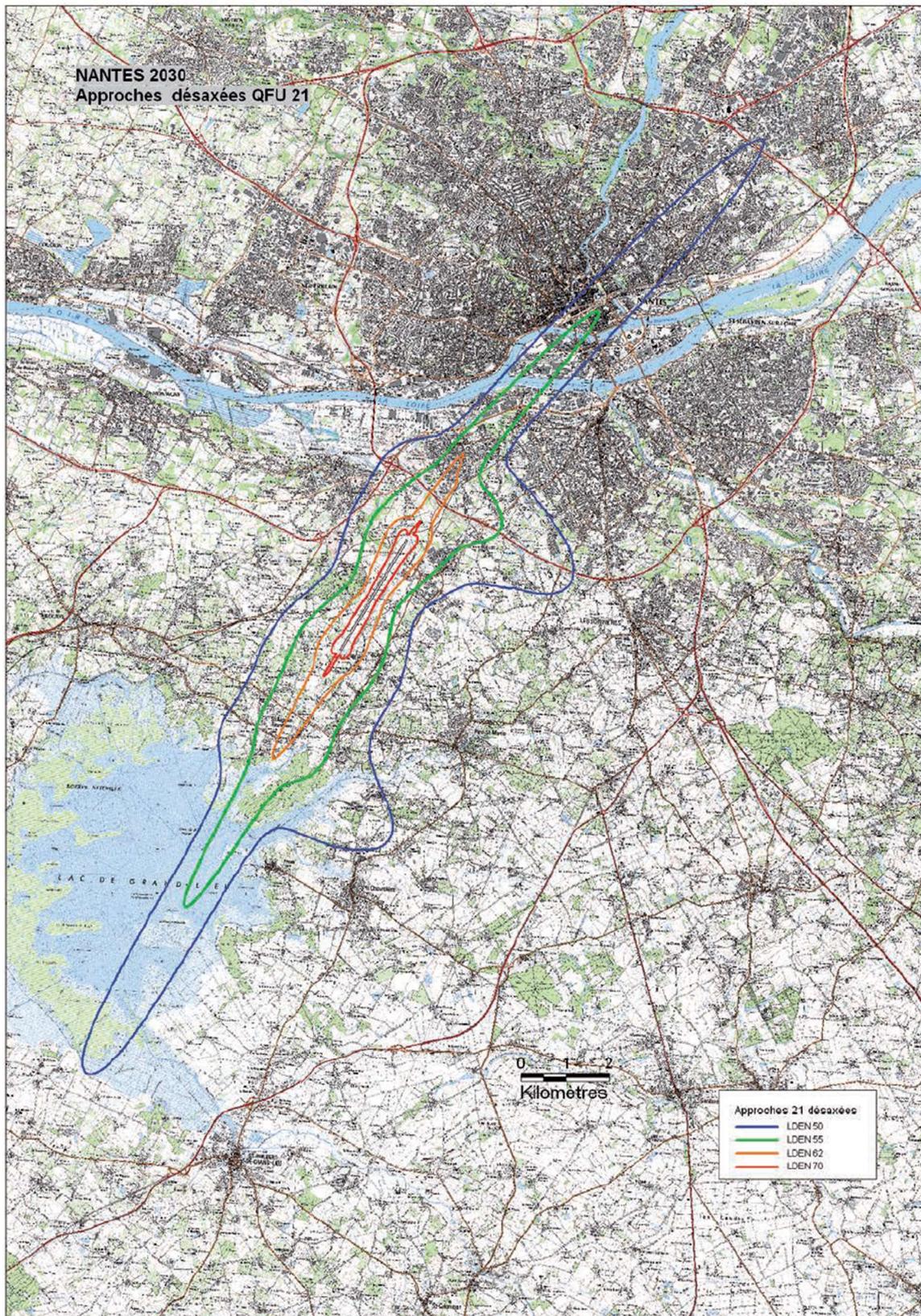
Comment peut-on faire confiance face à la manipulation des chiffres, à l'absence d'anticipation et le manque total de transparence quant au trafic ciblé qui soutiendrait le modèle économique de la future concession ?

¹ Sans anticiper la densification des zones survolés telles que l'île de Nantes et Pirmil les Isles par exemple.

3. **Le COCETA REJETTE le procédé adopté par le triumvirat DGAC - Préfecture - Ministère, qui consiste à s'appuyer sur des études partielles, ou en cours de cadrage pour donner une pseudo caution scientifique à une stratégie de minimisation des impacts du projet qu'ils soutiennent. LA RÉALITÉ EST QUE LES ÉTUDES D'IMPACTS SONT REPORTÉES APRÈS SIGNATURE DU CONTRAT ET SERONT CONFIÉES AU FUTUR (ACTUEL ?!) CONCESSIONNAIRE.**
- Les études réalisées ou lancées n'ont pas vocation à évaluer l'impact de l'activité aérienne cible. Rien d'anormal, puisque la valeur cible est une donnée secrète !
 - **L'étude en Santé conduite par l'ORS ?** L'ORS précise les limites de l'étude lors de son lancement. Celle-ci «ne vise pas à établir un lien de causalité entre la présence de l'aéroport et des pathologies ou problèmes de santé ». Par ailleurs, les données étant de niveau communal car l'Assurance Maladie refuserait de transmettre les données infra-communales, **les villes de Nantes et Rezé sont écartées de l'étude** alors qu'elles sont directement concernées ! A quoi servira cette étude ? Pourquoi la mettre en avant alors qu'elle ne commencera en réalité qu'en 2026 sur des bases discutables ?

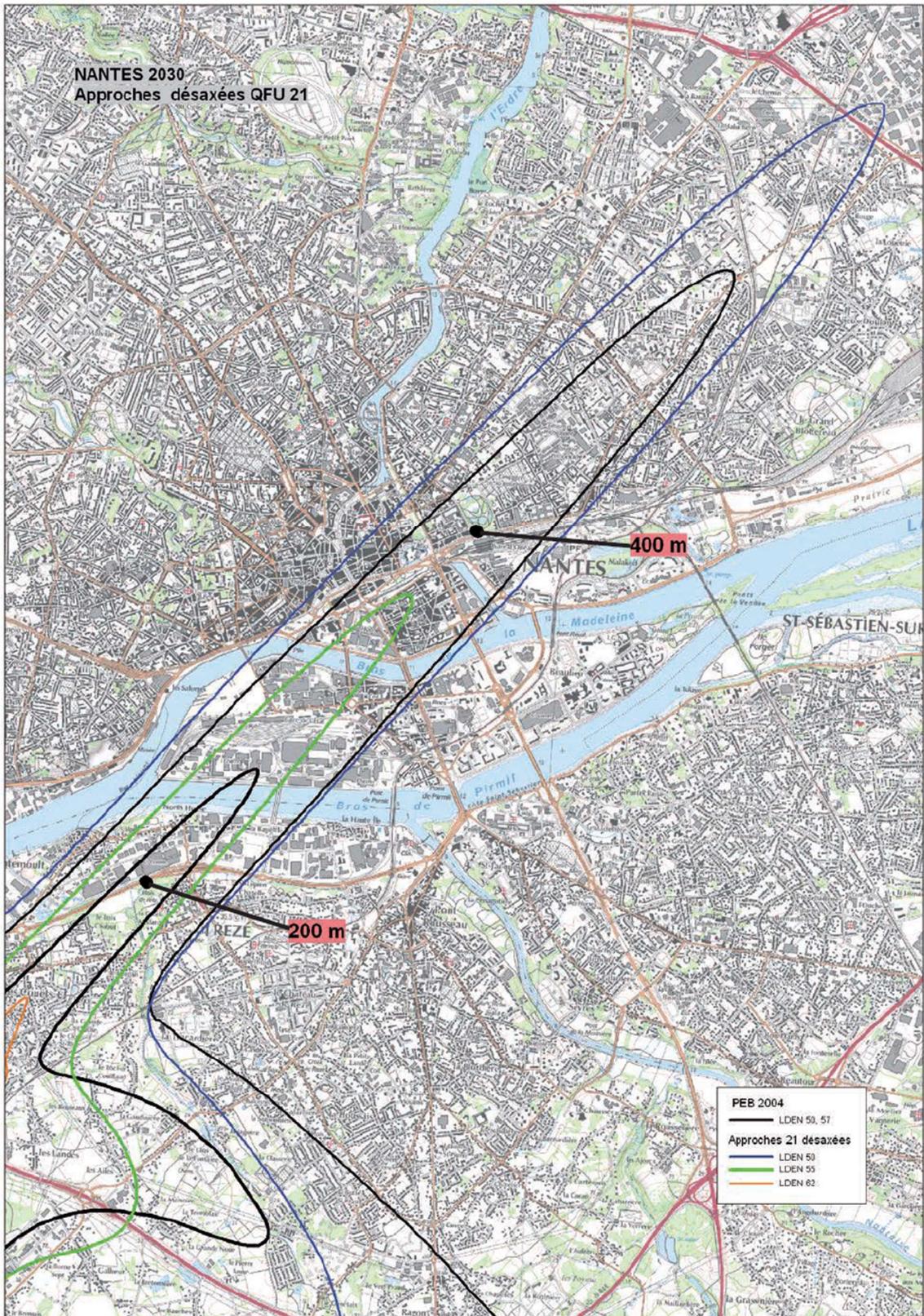
DANS CES CONDITIONS, LE COCETA NE CAUTIONNE PAS LA DÉMARCHE ENTREPRISE PAR LE DÉLÉGUÉ MINISTÉRIEL AVEC LA COMPLICITÉ DE LA PRÉFECTURE. À DÉFAUT D'ÉLÉMENTS CONCRETS, LE COCETA DÉNONCE LA CONSULTATION QUI DEVRAIT ÊTRE LANCÉE À LA FIN DE L'ANNÉE PAR LA DGAC.

ANNEXES



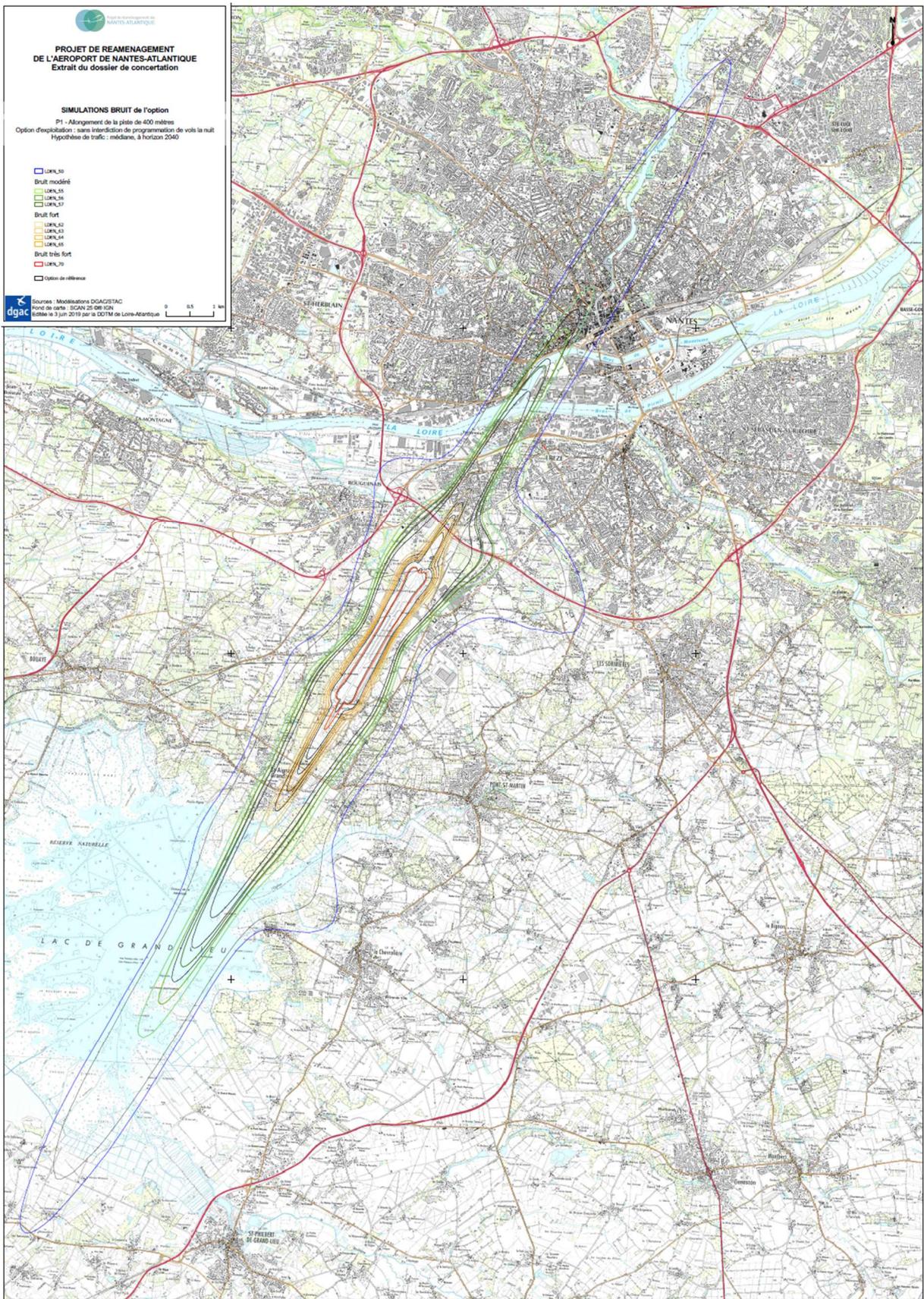
PROJECTION À 2030 DE L'ÉTUDE CONDUITE PAR LA DGAC EN SEPTEMBRE 2013 - 68 676 PERSONNES IMPACTÉES POUR 88 676 MOUVEMENTS...SANS TENIR COMPTE DE LA DENSIFICATION DES ZONES SURVOLÉES.

LA DGAC AVAIT PAR AILLEURS ESTIMÉ QU'UNE APPROCHE RÉAXÉE DES AVIONS (SÉCURISATION ILS) IMPACTERAIT 90 700 PERSONNES POUR LE MÊME TRAFIC.



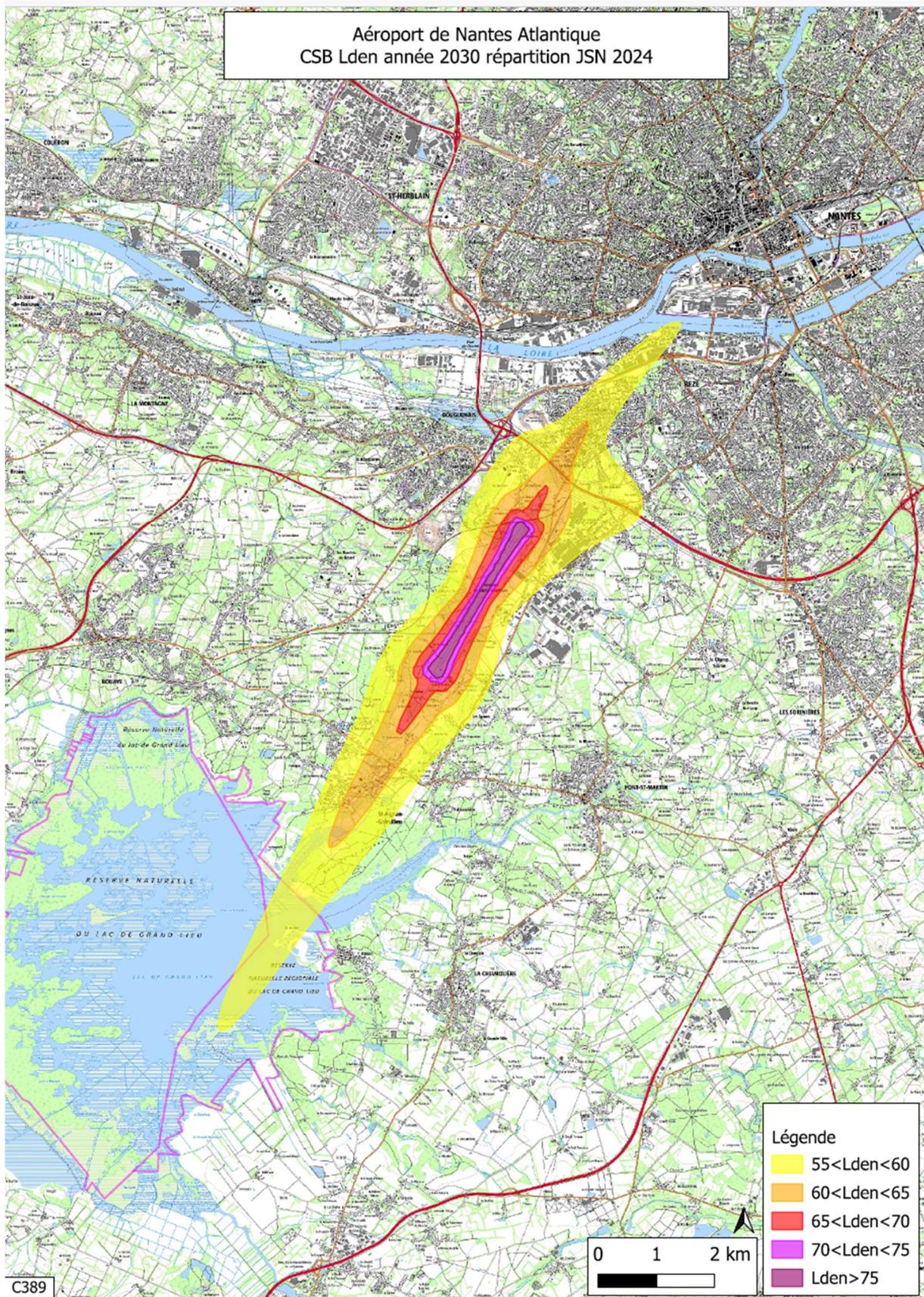
PROJECTION À 2030 DE L'ÉTUDE CONDUITE PAR LA DGAC EN SEPTEMBRE 2013 - 68 676 PERSONNES IMPACTÉES POUR 88 676 MOUVEMENTS...SANS TENIR COMPTE DE LA DENSIFICATION DES ZONES SURVOLÉES.

LA DGAC AVAIT PAR AILLEURS ESTIMÉ QU'UNE APPROCHE RÉAXÉE DES AVIONS (SÉCURISATION ILS) IMPACTERAIT 90 700 PERSONNES POUR LE MÊME TRAFIC



EXTRAIT DE LA CONCERTATION DE 2019 – SCÉNARIO AVEC ALLONGEMENT DE PISTE DE 400 MÈTRE

Aéroport de Nantes Atlantique
CSB Lden année 2030 répartition JSN 2024



EXTRAIT DU PROJET PPBE 2025 – 2029 QUI SERA PRÉSENTÉ POUR AVIS EN CCE DU 19 DÉCEMBRE 2024

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/>