



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'AEROPORT NANTES-ATLANTIQUE : UNE DECISION CONTRE-NATURE

Conférence de Presse du 2 avril, Hôtel Mercure Centre, 4 rue du Couëdic, Nantes

LE COCETA REAGIT A L’AFFIRMATION DU DELEGUE MINISTERIEL, EMMANUEL MERCENIER, PARUE DANS OUEST FRANCE LE 14 MARS 2025 :

**« LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES A FRANCHI UN CAP »
CELUI DU CYNISME ?**

LA VERITE EST QUE LE DOSSIER REPOSE SUR DES INEPTIES ET QUE LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE EST INCOMPATIBLE AVEC LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES 120 000 CITOYENS CONCERNES PAR LES SURVOLS EN BASSE ALTITUDE.

LES PROPOS DE MONSIEUR MERCENIER, DELEGUE MINISTERIEL EN CHARGE DU PROJET AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE S'INSCRIVENT DANS LA LIGNEE DES CONTRE-VERITES DIFFUSEES LORS DES PERMANENCES PUBLIQUES DE LA DGAC.

LE COCETA DEMONTE UN PAR UN CHACUN DE SES POSTULATS ET APPELLE L'ETAT A REVOIR SES METHODES DE L'ANCIEN MONDE POUR S'ADAPTER AUX ENJEUX D'AVENIR.

La vérité est qu'il n'y a aucun argument objectivement soutenable qui permet de laisser faire sans changer de cap.

- **LE COCETA EXIGE QUE LES OBJECTIFS DU PROJET¹** soit revus et qu'une nouvelle démarche soit adoptée : plus objective, transparente, concertée et intégrant l'étude de scénarios ambitieux alternatifs selon une approche bénéfique risque sincère.
- **NOUS EXIGEONS QUE LE CAHIER DES CHARGES SOIT ENFIN ACCESSIBLE PAR LE GRAND PUBLIC ET QU'UN MORATOIRE A LA PROCEDURE D'APPEL D'OFFRE EN COURS SOIT MIS EN PLACE** afin de le réorienter le cas échéant pour répondre aux urgences actuelles et rendre possible plus tard une nouvelle orientation du projet.
- **NOUS EXIGEONS, PAR COHERENCE QUE LE PPBE2025-2029 SOIT REPRIS ET QUE LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT S'APPUIENT SUR DES MODELES EPROUVES PAR LA COMPARAISON AVEC DES DONNEES OBJECTIVES**, que les projections soient sincères, réalistes et transparentes sur l'impact des aléas² !
- Dans cette perspective et face au constat d'une confiance rompue par les méthodes employées, il nous semble cohérent de demander **QUE LES MISSIONS DU DELEGUE MINISTERIEL ET DE L'INGENIEUR DE LA DGAC EN CHARGE DE L'ELABORATION DU PPBE SOIENT REDEFINIES.**
- Si le préfet décide de promulguer le projet de PPBE 2025-2029, malgré l'avis de la CCE, sans tenir compte de la réalité des arguments avancés notamment par le COCETA et les élus (**les élus et les associations se sont abstenues, seul le COCETA a voté contre lors de la séance du 14 décembre 2024**), alors, il faudra considérer que cette décision sera prise sans l'objectivité que nous sommes en droit d'attendre du préfet sur ce dossier.

¹ Nous vous renvoyons à notre pétition

² Des modèles soient ambitieux en intégrant les recommandations de l'OMS, qu'ils soient comparés avec les mesures actuels et intègrent l'impact des futurs aménagements. Que des modélisation avec des hypothèses hautes et basses soient produites et qu'elle soient le reflet des engagements réalistes ET OBLIGATOIRES des compagnies.

SOMMAIRE DU DOSSIER DE PRESSE

1. **ON NE PEUT PAS EFFACER PAR UN SIMPLE COUP DE BAGUETTE MAGIQUE DES ETUDES QUI DEMONTRENT QUE LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT EST INCOMPATIBLE AVEC SON EMPLACEMENT ACTUEL SANS APPORTER DE CHANGEMENT STRUCTUREL AU PROJET. OR, RIEN DE LA SORTE N'A ETE PROPOSE POUR PROTEGER LES 120 000 CITOYENS IMPACTES ET PRESERVER LA BIODIVERSITE DU LAC DE GRAND-LIEU.**
2. **UTILISER L'ARGUMENT TECHNOLOGIQUE ET LE PROGRES POUR CHERCHER A JUSTIFIER QUE LES AVIONS GENERERONT « UN JOUR » MOINS DE NUISANCE N'EST PAS CREDIBLE COMPTE TENU DES LIMITES PERMIS PAR LE SURVOL DES AVIONS A BASSE ALTITUDE.**
3. **JUSTIFIER QU'IL Y AURA MOINS DE SURVOL PARCE QUE L'EMPORT DES AVIONS S'AMELIORE (I.E. QUE LES AVIONS SOIENT PLUS REMPLIS COMME SI UN NOMBRE LIMITE DE VOYAGEUR ETAIENT A TRANSPORTER, EST UNE FACETIE SUPPLEMENTAIRE QUE NOUS LIVRE LE DELEGUE MINISTERIEL.**
4. **LE DELEGUE MINISTERIEL BRANDIT LE PPBE COMME UN PROGRES SUFFISAMMENT REMARQUABLE POUR RENDRE POSSIBLE UN AMENAGEMENT DE L'AEROPORT JUSQU'ALORS IMPOSSIBLE, ALORS QUE LES CSB 2023 (CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT), MODELE DE REFERENCE, EST CONTRADICTOIRE PAR RAPPORT AUX MESURES REALISEES...PAR LA DGAC !**
5. **SI UN INVESTISSEMENT EST NECESSAIRE POUR L'AEROPORT ACTUEL, CELA NE PEUT SE JUSTIFIER PAR L'IMPACT ECONOMIQUE SUR LE TERRITOIRE, AUCUNE ETUDE SERIEUSE ET OBJECTIVE NE LE DEMONTRE.**
6. **CONTRAIREMENT A CE QUE PRETEND LE DELEGUE MINISTERIEL, L'ÉTAT NE PREND PAS EN COMPTE LES CONSEQUENCES DU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT SUR LES CITOYENS EXPOSES ET SUR L'ENVIRONNEMENT.**
LA VERITE EST QUE LES 120 000 CITOYENS IMPACTES AINSI QUE LA BIODIVERSITE DE LA RESERVE DU LAC DE GRAND-LIEU, SONT VOLONTAIREMENT LES GRANDS SACRIFIES DU PROJET. CELA S'EXPLIQUE PAR LE FAIT QUE L'ÉTAT, ET EN PREMIER LIEU SON DELEGUE MINISTERIEL, SONT DANS L'INCAPACITE DE (SE) REMETTRE EN QUESTION LES OBJECTIFS DU PROJETS POUR LE TERRITOIRE ET A TENIR COMPTE DES LIGNES ROUGES A NE PAS FRANCHIR.

Pour donner suite à la parution dans l'édition du 14 mars 2025 de Ouest-France³ d'un entretien avec le délégué ministériel, Emmanuel Mercenier, le COCETA souhaite rétablir certaines vérités en particulier lorsqu'il s'agit d'estimer « QUE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES A FRANCHI UN CAP ».

Le seul cap qui a été dépassé sur ce dossier est celui de la mauvaise foi et d'une démarche technocratiques irresponsable au seul motif d'obéir à une décision basée sur un calcul politique. En affirmant des contre-vérité, et sous couvert d'efficacité, L'Etat s'apprête à sacrifier la protection de l'environnement et des 120 000 citoyens concernés par les survols en basse altitude.

I/ ON NE PEUT PAS EFFACER DES ETUDES QUI DEMONTRENT QUE LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT EST INCOMPATIBLE AVEC SON EMPLACEMENT ACTUEL PAR UN SIMPLE COUP DE « PPBE » MAGIQUE :

- **En 2013, La STAC, le service technique de la DGAC,** démontrait⁴ qu'il était impossible de maintenir l'aéroport avec un tel objectif de croissance de trafic sans impacter plus de 80 000 personnes et **ce malgré le renouvellement des flottes par des avions de nouvelle génération NEO.** *Les mêmes modèles d'avions auxquels fait référence le délégué Ministériel comme une avancée majeure (cf. infra) ...*
- Lors de la « concertation » de 2019 », la DGAC prétendait que le maintien de l'aéroport était envisageable sous condition d'aménager les pistes de l'aéroport. En allongeant la piste de 400 mètres, scénario finalement retenu par la DGAC, elle estimait⁵ un gain de 4 700 personnes épargnées, passant à 63 200 personnes par rapport au scénario de référence à l'horizon de 2040 (trafic cible entre 70 000 mouvements à 111 000 mouvements).

MODELISATION DE L'EFFET DU SCENARIO RETENU SUR LE BRUIT, A L'HORIZON 2040

A l'horizon 2040, à population constante par rapport à la situation actuelle, environ 63 000 habitants seraient situés dans une zone du futur plan d'exposition au bruit. Parmi eux, environ 59 000 habitants seraient situés dans une zone de bruit faible.

	Zone de bruit faible D 57>Lden>50	Zone de bruit modéré C 65>Lden>57	Zone de bruit fort B 70>Lden>65	Zone de bruit fort A Lden>70	Ensemble
Nombre de logements	41 000	1 700	Moins de 30 logements	Pas de logements concernés	Environ 42 700
Nombre d'habitants	59 000	4 200	Environ 50 habitants	Pas d'habitant concerné	Environ 63 200

Effets du scénario retenu, allongement de piste et 11 millions de passagers (Extrait)

L'étude du COCETA qui a démontré l'inutilité de cette mesure en matière de gain acoustique, a contribué à l'abandon de l'allongement de la piste (la raison officielle serait l'impact environnemental entres autres⁶);

³ « Trafic, bruit...Les vérités du monsieur Aéroport »

⁴ Etude datant du 28 octobre 2013 [accessible depuis le site du COCETA](#)

⁵ Chiffres issues des documents de la concertation dont le dossier « PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE À L'HORIZON 2040 »

⁶ Consulter le site du réaménagement de l'aéroport sur le suivi des 31 mesures (mesure n°15). [L'explication, au demeurant, vaut le détour !](#)

- **En 2025, le délégué Ministériel prétend avoir passé un cap en matière de gestion des nuisances sans avoir changé structurellement la configuration de l'aéroport** (orientation et longueur de la piste maintenue) sauf éventuellement la taille de l'aérogare⁷. Il prétend, étudé à l'appui, que le changement des flottes promis par les compagnies aériennes et que l'adoption d'une approche satellitaire (approche RNP-AR pour 70% des vols en 2030), auront des effets de forte réduction des nuisances. L'étude intègre par ailleurs la diminution du trafic (seulement 59 400 mouvements), par l'amélioration de l'emport, ainsi que la prise de conscience écologique comme étant une hypothèse supplémentaire pour justifier qu'un cap a été dépassé. **Il est estimé que 7 164 personnes seraient impactées...soit 10 fois moins que les simulations de la DGAC en 2013. Pour autant, aucune mesure concrète, vérifiable, certaine et pérenne ne permet de le croire alors que de ce cap dépendent 120000 personnes, un territoire entier, pour les 40 à 50 prochaines années.**

L'unique effet de l'approche satellitaire⁸ sera de concentrer l'ensemble des flux arrivant par le Nord sur une seule trajectoire afin d'éviter le survol de l'hypercentre de Nantes, concentrant ainsi les flux sur un seul axe au lieu de la double approche qui avait été vendue comme LA SOLUTION permettant de « disperser » les populations impactées et donc de diluer statistiquement les indicateurs du bruit. L'approche satellitaire épargnera le Centre-ville et condamnera les autres quartiers.

LA VERITE EST QUE L'ETAT, SON DELEGUE MINISTERIEL ET LA PREFECTURE ONT DECIDE QU'IL EXISTAIT DES NANTAIS DE 2ND RANG ET DES LIGERIENS DE 3^{EME} ZONE, QU'ILS POUVAIENT SACRIFIER IMPUNEMENT, EN PIETINANT DELIBEREMENT LES PRINCIPES MEME DE LA CONSTITUTION⁹.

2/ UTILISER L'ARGUMENT TECHNOLOGIQUE ET LE PROGRES POUR CHERCHER A JUSTIFIER QUE LES AVIONS PROVOQUERONT « UN JOUR »¹⁰ MOINS DE NUISANCE N'EST PAS CREDIBLE COMPTE TENU DES LIMITES PERMISES PAR LE SURVOL DES AVIONS A BASSE ALTITUDE.

- Les relevés réalisés par les stations de mesures de la DGAC montrent que le survol à basse altitude provoque le dépassement systématique des seuils tolérés quels que soient le type d'avion. Nous vous renvoyons à l'étude publiée XX, accessible depuis le site du COCETA¹¹.
- Le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) a formellement établi que l'origine du bruit est issue des moteurs et du fuselage. À moins de construire des avions beaucoup plus petit, en papier, point de salut !
- L'avion à hydrogène a pris du plomb dans l'aile (cf. Annonce récente du groupe Airbus)¹²

⁷ Rappelons qu'une réserve foncière de 30ha a été prévue sur l'emprise de l'aéroport :

https://coceta.org/2024/05/02/reserve_fonciere_arrangement/

⁸ Les compagnies doivent déployer les équipements sur leurs flottes en 2030 selon la réglementation Européenne

⁹ Elle garantit la protection des citoyens selon des principes d'égalité de traitement et de fraternité (c'est l'enjeu d'identifier l'intérêt général par une approche bénéfique -risque)

¹⁰ Sans s'engager sur une échéance, vous êtes priés d'attendre...

¹¹ <https://coceta.org/2025/03/28/le-coceta-demonstre-que-les-cartes-strategiques-de-bruit-emises-par-la-dgac-permettent-une-manipulation-grossiere-pour-justifier-de-la-diminution-des-nuisances-sonores/>

¹² Edition du 28 février 2025 de OF « [Le coup de frein sur le projet Airbus d'avion à hydrogène suscite l'inquiétude à Nantes](#) »

3/ JUSTIFIER QU'IL Y AURA MOINS DE SURVOL PARCE QUE L'EMPORT DES AVIONS S'AMELIORE (I.E. QUE LES AVIONS SOIENT PLUS REMPLIS) EST UNE FACETIE SUPPLEMENTAIRE QUE NOUS LIVRE LE DELEGUE MINISTERIEL.

La ficelle est grosse. Le seul intérêt d'optimiser l'emport est d'améliorer la rentabilité d'un vol. Il ne s'agit donc **pas d'une volonté de limiter les vols pour le bien-être des survolés**. L'Etat serait-il en mesure d'imposer qu'un avion soit plein avant de décoller ?

C'est un raisonnement absurde et juridiquement intenable !

La réduction du nombre de vol constatée en 2024 pour un nombre équivalent de passager en 2019 (50 600 vols commerciaux en 2024 contre 62 300 vols en 2019) est un effet d'aubaine qui profite de l'efficacité des compagnies à remplir leurs avions. **En aucun cas cela permet de conclure à une diminution des vols à l'avenir, car elle dépend de la seule stratégie des compagnies et de leur capacité à rentabiliser leurs équipages.**

Nous excluons à ce stade le changement radical du comportement des voyageurs et la stratégie de l'État à développer des alternatives concurrentielles au transport aérien, ou à peser sur un modèle économique de l'aviation commerciale transparente, réellement équitable et éthique.

Considérer les effets de l'emport sur le long terme, c'est considérer que les destinations ne vont pas se multiplier¹³ et c'est croire qu'il existe un nombre fini de passagers à transporter. Or, un même passager voudra voyager plusieurs fois, c'est ce qui lui est rendu désirable et possible par le low-cost, comme il lui sera possible de varier ses destinations à moindre coût. Le raisonnement de l'emport comme moyen de limiter les vols est donc doublement absurde !

L'explosion des carnets de commande d'avion, dont l'origine n'est pas uniquement le souhait des compagnies de renouveler les flottes mais de les développer, renforce l'idée que l'activité aérienne va augmenter dans le monde. Nantes, l'un des aéroports les plus dynamiques de France, n'échappera pas à cette tendance.

4/ LE DELEGUE MINISTERIEL BRANDIT LE PPBE COMME UN PROGRES SUFFISAMMENT REMARQUABLE POUR RENDRE POSSIBLE UN AMENAGEMENT DE L'AEROPORT JUSQU'ALORS IMPOSSIBLE, ALORS QUE LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT 2023, MODELE DE REFERENCE, EST CONTRADICTOIRE PAR RAPPORT AUX MESURES REALISEES...PAR LA DGAC !

Avant de développer, rappelons que la concession porte sur 40 à 50 ans, soit jusqu'en 2066 à 2076. Les engagements d'aujourd'hui qui porteraient jusqu'à 2030 si elles étaient appliquées, ne permettent pas de s'engager sereinement sur de tels horizons. La DGAC elle-même, malgré nos sollicitations, refuse de se projeter au-delà de 2030 et refuse de faire tourner son modèle sur les conséquences d'une augmentation notable du trafic (100 000 vols/an).

- Le délégué Ministériel met en avant « *la trentaine d'engagements des compagnies aériennes* » qui n'engagent que ceux qui y croient. Ces engagements n'intègrent en effet aucune mesure les rendant obligatoires, bien qu'il promette « *qu'elles les tiendront. Sinon elles se feront taper sur les doigts et, à un moment donné, on ira peut-être au-delà* » ...voici un engagement, concret, pérenne et rassurant ! Il n'hésite pas à pointer les travaux réalisés lors du précédent PPBE, jugés insuffisants, alors que celui-ci intégrait déjà une **dizaine d'engagements des compagnies qu'elles n'ont jamais tenus**
- La Préfecture et la DGAC porte un constat sur le **couvre-feu** très positif alors qu'il **n'atteint pas les objectifs de santé publique émis par l'OMS**, qu'ils feignent d'ignorer allègrement malgré

¹³ Que l'avion soit plus ou moins rempli à 100%, l'essentiel est que le vol soit rentable !

les relances des élus et du COCETA¹⁴. Ils proposent un comité Théodule permettant de suivre les effets du couvre-feu sur...le respect du couvre-feu...alimenté par les données de la DGAC, à destination de la DGAC et des compagnies...sans autre moyen coercitif que de faire les gros yeux...la belle affaire !

-
- **L'INSTRUMENTATION QUI EST FAITE DU PPBE ET DES CBS POUR ANNONCER « QUE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES A FRANCHI UN CAP » ILLUSTRE LE CYNISME DE LA DEMARCHE ET DES ELEMENTS DE COMMUNICATION EMPLOYES. EN REALITE, IL N'Y A AUCUNE MESURE CONCRETE QUI JUSTIFIE CETTE AFFIRMATION, BIEN AU CONTRAIRE !**
- Les cartes de bruit stratégiques, traduisent l'impact des mesures prises dans le PPBE sur la représentation des zones de bruit. Elles permettent de soustraire les populations impactées sur ces zones. En l'espèce, la DGAC et la DDTM, qui s'appuient sur sa démarche, ne considèrent dans leurs projections 2030 que des données de **population actuelle** (bases INSEE 2020 et foncières IRIS 2023) **et non l'évolution de la population du fait des programmes de constructions connus tels que ceux de l'île de Nantes ou Pirmil les îles**, ce qui pose un biais sur les estimations faites.
- **Ces cartes** sont employées comme un **argument de VERITE absolue** notamment lors des **permanences publiques**, sans préciser qu'il s'agit **d'hypothèses théoriques dont le paramétrage dépend des besoins d'arguments et de cartographies de la DGAC pour vendre son projet en se cachant derrière un modèle règlementaire.**

En bref, le PPBE qui impacte le PLU, repose sur d'hypothétiques engagements des compagnies : acheter des flottes moins bruyantes, ne pas violer le couvre-feu plus de X fois dans l'année, la mise sur le marché d'avions silencieux... Il ne prend pas en compte les recommandations de l'OMS, les mesures de bruit déjà constatées sur le terrain, ni les habitants des logements construits d'ici à 2030.

IL FAUT ETRE A BOUT D'ARGUMENTS POUR AGIR DE LA SORTE ET DECLARER DE MANIERE PEREMPTOIRE QU'IL EST MAINTENANT POSSIBLE D'ENGAGER LE TERRITOIRE SUR PLUSIEURS ANNEES.

Malgré nos demandes répétées, que ce soit pour les cartes 2023 ou les cartes projetées 2030, les hypothèses ne sont jamais confrontées à des mesures de bruit concrètes, ou les caractéristiques acoustiques réelles des avions qui survolent Nantes¹⁵.

A titre d'exemple, la carte CSB 2023, est le modèle de référence qui est utilisé pour mesurer l'impact des mesures du PPBE par rapport aux projections de 2030. Or, **les résultats de la modélisation CSB 2023 sont contradictoires, par rapport aux mesures effectuées par la DGAC et publiées par le concessionnaire actuel de l'aéroport¹⁶**. Ces mesures, par le traitement des données et le positionnement des stations par rapport aux trajectoires, ont par ailleurs pour effet de minimiser les effets du survol des avions.

Pour autant, les nuisances sonores des vols mesurées par les stations sont suffisamment significatives sur le territoire pour être relevées alors qu'elles sont largement édulcorées par la CSB 2023.

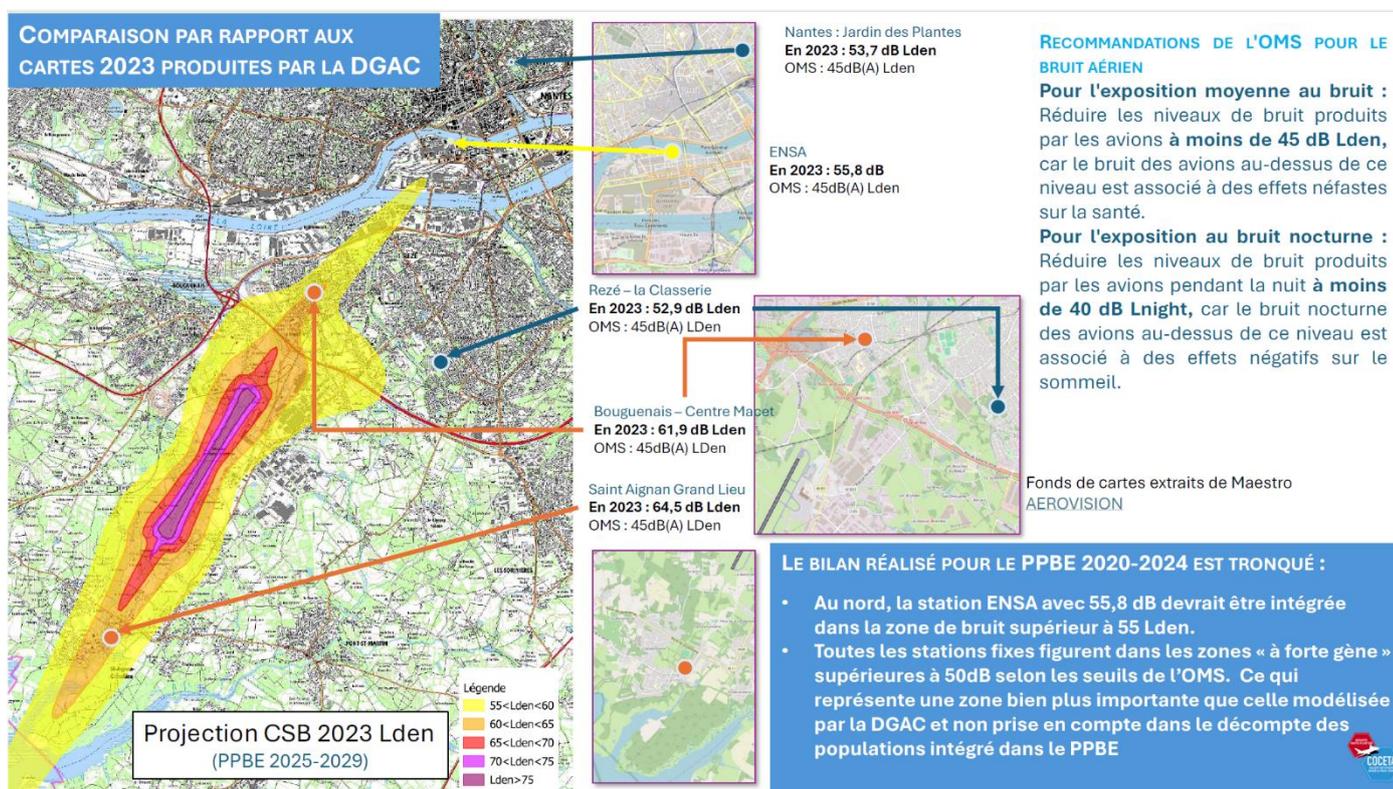
¹⁴ Extension du couvre-feu 23h-7h que la DGAC et la Préfecture refusent d'appliquer sous la pression des compagnies.

¹⁵ Des marges acoustiques sont intégrées dans les modèles de bruit réduisant les effets des caractéristiques acoustiques fournies par les constructeurs.

¹⁶ Le COCETA vient de publier une étude sur le sujet « « Principes et réalités de l'évaluation des nuisances sonores aériennes sur l'aéroport de Nantes Atlantique », accessible depuis son site

Par ailleurs, ces cartes évitent sciemment de faire apparaître les zones « À forte gêne » (>45 DB Lden) définies par l'OMS et introduites dans la réglementation depuis 2020.

Leur application sur la carte aggraverait le bilan catastrophique de l'impact du survol des avions en basse altitude.



Extrait étude COCETA – « Principes et réalités de l'évaluation des nuisances sonores aériennes sur l'aéroport de Nantes Atlantique. critique des cartes de bruits et des dispositifs de mesures déployés. »

Pire, les projections établies pour 2030 ont pour seul effet de faire croire qu'il est possible de poursuivre la construction d'immeubles d'habitation sur des zones qui seront en réalité impactées par le survol des avions.

Ces zones n'étant pas cartographiées comme zone affectées par les nuisances (tant sur les CSB que sur le PEB actuel), les promoteurs et les notaires n'ont pas l'obligation d'en informer les futurs acquéreurs...quant aux locataires sociaux, ils n'auront pas leurs mots à dire tant leur est rendu service en les logeant à bas coût !

Surinterpréter les données basées sur des simples hypothèses qui dépendent essentiellement de la stratégie des compagnies aériennes et du concessionnaire, EST IRRESPONSABLE ET METHODOLOGIQUEMENT DOUTEUX.

La REALITE est que le concessionnaire qui assume le coût de reconstruction de l'infrastructure et les compagnies aériennes qui maintiennent leurs effectifs sur l'aéroport ont une volonté compréhensible de rentabiliser leurs investissement et de développer leurs bénéfices.

N'est -ce pas une CONTRE-VÉRITÉ que de les laisser croire qu'ils pourront le faire en TOUTE IMPUNITÉ ? Ou dans ce cas, quelles sont les contreparties ? QUI PAIERA LA NOTE ?

Le PDG de VOLOTEA, Carlos Munoz a déclaré dans un récent article « *qu'il veut faire de l'aéroport de Nantes sa maison* »¹⁷ et ne se cache pas qu'il cherchera à y développer son activité. Un voisin qui promet de faire la fête tous les jours, ne faut-il pas s'en méfier, poser des limites dès le départ ou le confiner ailleurs, à un endroit qui préserve ses voisins, loin du centre du village ?

Nantes est au centre d'un bassin dont les citoyens ont les moyens de voyager, ce qui rend l'aéroport encore plus attractif. Il serait donc faux de considérer que l'aéroport ne se développera pas. Il est donc absurde d'imaginer qu'il puisse le faire sur son site actuel, comme il est absurde d'écarter l'idée qu'une infrastructure aéroportuaire pourrait être implanté ailleurs, SOUS CONDITIONS STRICTES.

LA VERITE EST QU'IL EXISTE D'AUTRES ALTERNATIVES A CE PROJET ET QUE LA DGAC NE LES A PAS ETUDIEES PAR CE QUE LES DECIDEURS POLITIQUES NE L'ONT PAS SOLLICITEE POUR LE FAIRE.

LA VERITE EST QUE LA DEMARCHE ENGAGEE PAR LE PPBE N'EST NI CREDIBLE, NI SUFFISAMMENT AMBITIEUSE POUR REDONNER CONFIANCE AUX ELUS ET AUX ASSOCIATIONS REELLEMENT SOUCIEUSES DES CITOYENS, DE L'ENVIRONNEMENT AINSI QUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET EQUITABLE DE LEUR TERRITOIRE.

5/ SI UN INVESTISSEMENT EST NECESSAIRE POUR L'AEROPORT ACTUEL, CELA NE PEUT SE JUSTIFIER PAR L'IMPACT ECONOMIQUE SUR LE TERRITOIRE, AUCUNE ETUDE SERIEUSE NE LE DEMONTRE.

Aucune étude portant sur l'impact économique n'a été faite. La dernière revendiquée par le Conseil Régionale en 2023 est confondante¹⁸. Si un investissement doit être réalisé, c'est pour répondre aux attentes des usagers qui n'en peuvent plus de la qualité du service rendu par un aéroport prévu pour 4 millions de passagers, faut-il le rappeler, et utilisé à contre-emploi avec 7 millions de passagers en 2024.

La VERITE est que les investissements nécessaires pour entretenir l'aéroport n'ont pas été réalisés. Pire, les investissements indispensables pour LE SECURISER (réfection des pistes, mise en place de l'ILS) ont été gelés pour s'affranchir du survol en plein centre de Nantes, la seule obsession des porteurs de projet.

La VERITE est que l'investissement prévu pour reconstruire un nouvel aéroport sur le site actuel n'a qu'un unique but : déployer les infrastructures lui permettant de développer sa capacité d'accueil, et de garantir un retour sur investissement, au bénéfice du concessionnaire retenu, des compagnies ainsi que des usagers qui l'emprunteront, au détriment de l'agglomération nantaise et de sa population.

Les impacts négatifs plus importants que les bénéfiques ne sont pas pris en compte, par exemple :

- Les nuisances directes et indirectes entraînent des conséquences démontrées sur **la Santé des personnes exposées,**
- **Le financement public** des aberrations du projet via les impôts des contribuables, au détriment d'autres investissements nécessaires :
 - o les conséquences des délocalisations des infrastructures quand cela est possible (établissement d'enseignement par exemple) et quand les territoires ont les moyens de les financer
 - o le développement des dessertes qui auront pour conséquence non pas de décongestionner le trafic routier, sur l'ensemble du périphérique nantais et des voies

¹⁷ Edition France bleu (Ici PDL) du [8 janvier 2025](#)

¹⁸ Nous vous renvoyons à notre communiqué de presse du 16/03/2025 publié sur notre site.

d'accès traversant les communes limitrophes, mais d'ajouter aux nuisances de l'avion les nuisances d'un train diesel !

La VERITE est que l'on ne s'intéresse qu'aux bénéfices réalisés à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport sans prendre en compte les conséquences en dehors, en particulier les impacts sur le volet social, sanitaire et environnemental. La réserve du lac de Grand Lieu est absente des préoccupations évoquées par le délégué Ministériel lors de ses récentes interventions !

6/ CONTRAIREMENT A CE QUE PRETEND LE DELEGUE MINISTERIEL, L'ETAT NE PREND PAS EN COMPTE LES CONSEQUENCES DU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT SUR LES CITOYENS EXPOSES ET SUR L'ENVIRONNEMENT :

- **Les études d'impact sont reportées** contrairement à ce que laissent croire les porteurs de projet. Ces apprentis-sorciers poursuivent leur raisonnement en reportant la charge et la responsabilité sur le futur concessionnaire, sans en mesurer les conséquences et **sans pouvoir**, sauf si le cahier des charges le prévoit, **modifier le projet sans contrepartie**. La publication du cahier des charges auprès du grand public permettrait de confirmer ce point. **Or, l'Etat refuse de le faire.**
- Face à la pression des élus et de certaines associations, l'Etat s'est engagé à prendre en compte les enjeux de santé liés à l'aéroport Nantes-Atlantique. Afin d'objectiver l'incidence réelle des nuisances (bruit, pollution), qui pourrait justifier de nouvelles restrictions (extension du couvre-feu, plafonnement des vols...), la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a commandé une étude à l'**Observatoire régional de santé (ORS) des Pays de la Loire**. Cette étude contrairement à ce que l'on tente de nous faire croire, **n'a pas vocation à évaluer l'impact de l'évolution du trafic aérien sur la santé publique mais de réaliser une « photographie » de l'état de santé actuelle des citoyens survolés**. L'ORS est transparente sur la portée et les objectifs de l'étude en santé qui lui a été confiée : **« Il ne s'agira pas d'une enquête visant à démontrer les liens de cause à effet entre l'aéroport et l'état de santé des riverains. Si une pathologie est particulièrement présente, on ne pourra pas l'attribuer formellement à l'aéroport, car il existe bien d'autres causes, comme les déterminants sociaux, l'exposition au tabac, etc. Mais ce travail descriptif donnera une première base de discussion¹⁹»**. Les éléments de méthode seront confirmés fin 2025 pour une remise des conclusions (sans portée) fin 2026, après la signature de la concession...
- Bien que siégeant à la CCE, la **Société Nationale de Protection de la Nature (SNPN)**, en charge de la réserve naturelle de Grand Lieux, est **exclue du projet tant les orientations du projet de l'aéroport porté par l'Etat vont à l'encontre de la préservation du site**. Les **associations environnementales ne sont pas représentées**, sauf par le COCETA, dans l'instance du comité aéroport.

La VERITE est que le projet porté par la DGAC, sous contrôle du délégué Ministériel et le concours de la Préfecture des Pays de la Loire, s'appuie sur une démarche qui a vocation à tromper le plus grand nombre et à rendre opaque les éléments structurants du marché.

¹⁹ Référence à l'article de Ouest France paru le 1^{er} octobre 2024 [« Aéroport de Nantes : quelle est cette étude officielle qui va analyser la santé des riverains ? »](#) et confirmée lors des groupes de travail auxquels assistent le COCETA.

LA MISSION DU DELEGUE MINISTERIEL EST D'ASSURER LE PASSAGE EN FORCE D'UN PROJET SOUTENU PAR L'ÉTAT CONTRE LE TERRITOIRE, POUR JUSTIFIER UNE DECISION POLITIQUE DE DEVELOPPER L'AEROPORT SUR SON SITE ACTUEL ET DE RENONCER DE LE DEVELOPPER AILLEURS, DE MANIERE PLUS RATIONNELLE ET DANS L'INTERET GENERAL.

LA VERITE EST QUE DES MOYENS COLOSSAUX SONT MOBILISES PAR L'ÉTAT, RENFORCES PAR L'APPEL A DES CONSEILS PRIVES, POUR FAIRE PASSER EN FORCE LE PROJET AU DETRIMENT D'UNE DEMARCHE CONSTRUCTIVE VISANT A ETUDIER TOUTES LES ALTERNATIVES POSSIBLES.

LA VERITE EST QUE LE DELEGUE MINISTERIEL, LE PREFET ET LA DGAC ONT REÇU L'ORDRE DE TENIR UN CAP ET QUE LEUR SEUL OBJECTIF EST DE S'Y CONFORMER COUTE QUE COUTE !

LA VERITE EST QUE LES 120 000 CITOYENS IMPACTES AINSI QUE LA BIODIVERSITE DE LA RESERVE DU LAC DE GRAND-LIEU, SONT VOLONTAIREMENT LES GRANDS SACRIFIES DU PROJET. CELA S'EXPLIQUE PAR LE FAIT QUE L'ÉTAT, ET EN PREMIER LIEU SON DELEGUE MINISTERIEL, SONT DANS L'INCAPACITE DE (SE) REMETTRE EN QUESTION LES OBJECTIFS DU PROJETS POUR LE TERRITOIRE ET A TENIR COMPTE DES LIGNES ROUGES A NE PAS FRANCHIR.

La vérité est qu'il n'y a aucun argument objectivement soutenable qui permet de laisser faire sans changer de cap.

NOUS EXIGEONS QUE LE CAHIER DES CHARGES SOIT ENFIN ACCESSIBLE PAR LE GRAND PUBLIC ET QU'UN MORATOIRE A LA PROCEDURE D'APPEL D'OFFRE EN COURS SOIT MIS EN PLACE afin de le réorienter le cas échéant pour répondre aux urgences actuels et rendre possible plus tard une nouvelle orientation du projet.

NOUS EXIGEONS, PAR COHERENCE QUE LE PPBE2025-2029 SOIT REPRIS ET QUE LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT S'APPUIENT SUR DES MODELES EPROUVES PAR LA COMPARAISON AVEC DES DONNEES OBJECTIVES, QUE les projections soient sincères, réalistes et transparentes sur l'impact des aléas²⁰ !

LE COCETA EXIGE QUE LES OBJECTIFS DU PROJET²¹ soient revus et qu'une nouvelle démarche soit adoptée : plus objective, transparente, concertée et intégrant l'étude de scénarios ambitieux alternatifs selon une approche bénéfice risque sincère.

Dans cette perspective et face au constat d'une confiance rompue par les méthodes employées, il nous semble cohérent de demander que les missions du DELEGUE MINISTERIEL ET DE L'INGENIEUR DE LA DGAC EN CHARGE DE L'ELABORATION DU PPBE SOIENT INTEGRALEMENT REDEFINIES POUR METTRE EN ŒUVRE UNE DEMARCHE OBJECTIVE ET RESPECTUEUSE DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES DU PROJET, ALLANT DES COLLECTIVITES LOCALES, AUX ACTEURS ECONOMIQUES, EN PASSANT PAR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA BIODIVERSITE DE LA RESERVE DU LAC DE GRAND-LIEU, DU TERRITOIRE ET DE LA SANTE DE SES HABITANTS.

SI LE PREFET DECIDE DE PROMULGUER LE PROJET DE PPBE 2025-2029, MALGRE L'AVIS DE LA CCE (LE COCETA EST LE SEUL A AVOIR VOTÉ CONTRE LORS DE LA CCE DU 14 DECEMBRE 2024), SANS TENIR COMPTE DE LA REALITE DES ARGUMENTS AVANCÉS NOTAMMENT PAR LE COCETA ET LES ÉLUS, ALORS, IL FAUDRA CONSIDÉRER QUE CETTE DÉCISION SERA PRISE SANS L'OBJECTIVITE QUE NOUS SOMMES EN DROIT D'ATTENDRE DU PREFET SUR CE DOSSIER.

²⁰ Des modèles soient ambitieux en intégrant les recommandations de l'OMS, qu'ils soient comparés avec les mesures actuels et intègrent l'impact des futurs aménagements. Que des modélisation avec des hypothèses hautes et basses soient produites et qu'elle soient le reflet des engagements réalistes ET OBLIGATOIRES des compagnies.

²¹ Nous vous renvoyons à notre pétition

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/>