



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

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

www.coceta.org



À l'attention de Monsieur Pierre MONZANI,
Président de l'ACNUSA

ACNUSA

244 Bd Saint-Germain,

75007 Paris

Le 30 juin 2025,

Courrier adressé par voie postale et par voie dématérialisée

Objet : Droit de réponse après l'article de Ouest-France publié le 29 juin 2025, « Le couvre-feu de l'aéroport Nantes-Atlantique est-il suffisamment respecté ? »¹

Monsieur le Président

J'ai lu avec attention l'article paru le 29 juin 2025, sur Ouest France, portant sur l'aéroport de Nantes Atlantique. Je constate que vous livrez un avis très tranché sur la situation de l'aéroport et en particulier sur la nécessité de le développer pour que les personnes survolées puissent enfin dormir parce qu'elles ont du travail, doivent-elles encore s'en réjouir, malgré la dégradation de leur environnement de vie et leur santé.

Permettez-moi d'apporter un éclairage sur vos approximations (qui révèlent votre méconnaissance du dossier dont vous portez la responsabilité et votre manque d'impartialité) :

- La spécificité de l'aéroport de Nantes-Atlantique, outre son ultra urbanité (côté Nord), **est qu'il est le seul dont la piste est orientée sur une grande agglomération, obligeant les avions à survoler à basse altitude une population estimée à 120 000 personnes**, de nombreuses habitations individuelles et collectives, ainsi que des infrastructures publiques (groupes scolaires, grandes écoles, CHU, centres psychiatriques, ...). Outre les conséquences sur la Santé publique et sur l'environnement liées aux nuisances directes et indirectes de l'activité de l'aéroport, nous vous laissons mesurer les conséquences d'un accident sur l'agglomération comme il y a eu encore récemment. S'ils sont rares, la majeure partie des accidents ont lieu au décollage ou à l'atterrissage, ce qui aurait des conséquences désastreuses pour l'aéroport de Nantes. D'un côté, le Lac de Grand-Lieu pour lequel un crash empêcherait toute intervention pour secourir les passagers – nous n'avons pas connaissance de plan de crise dans ce cas de figure -, de l'autre côté en plein centre-ville, les conséquences seraient dramatiques, pour les passagers et les quartiers densifiés.
- La capacité de l'aéroport, prévue initialement pour 3 millions de passagers², a été largement dépassée depuis des années (dès 2013), **et non depuis peu comme vous le laissez entendre** puisqu'il a atteint une fréquentation de plus de 7 millions de passagers en 2019 et 2024 après l'épisode du COVID. **Le transfert vers Notre-Dame-des-Landes avait pour double objectif de**

¹ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-de-nantes/le-couvre-feu-de-laeroport-nantes-atlantique-est-il-suffisamment-respecte-3602a776-519d-11f0-9865-cae506d28d23>

² CR du débat public sur le projet NDDL – Juin 2003 : « Pour le maître d'ouvrage, l'aérogare, compte tenu de sa surface actuelle (28000m²), ne permet pas d'accueillir plus de 3 millions de passagers »

répondre à la croissance du trafic et de répondre aux nuisances qu'il engendrerait, jugés par la DGAC inéluctables et insoutenables pour les riverains (rapport 2013). Le transfert n'a pas eu lieu, le mirage de l'allongement de la piste pour justifier du maintien possible de l'aéroport sur son site a été démonté par le COCETA³ forçant les autorités à abandonner cette (mauvaise) piste. Sans changement structurel de cet aéroport, la DGAC, avec l'appui de la Préfecture et du délégué ministériel, tentent de faire croire que l'objectif du maintien est possible grâce aux avions plus silencieux et à un changement inéluctable et durable des mentalités, à l'origine de prévision de croissance... décroissant, à rebours de vos propres propos et de la tendance générale admise. Cela leur a permis de constituer des cartes stratégiques de bruit (CSB) extrêmement optimistes et opportunément arrangeantes pour des zones survolées qui font l'objet d'aménagement urbains très ambitieux⁴. Un projet de cette importance ne doit pas être basé sur l'incantation.

- Vous faites état d'un raisonnement sur la marge économique d'un vol (entre 4 € pour le low-cost et 8€ pour une compagnie « haut de gamme ») :

- Rapporter le gain au siège est très réducteur, puisque la vente de billet pourrait ne pas être la seule source des recettes des compagnies low-cost. Pourraient être également pris en compte, par exemple, les financements accordés aux compagnies, soit sous forme d'aide soit au titre de publicité ou développement du tourisme pour le compte des lieux de destinations, sans évoquer la fiscalité avantageuse dont bénéficient les compagnies aériennes. Ce point est très opaque à ce jour. Le modèle économique du low-cost a bien évolué depuis le modèle historique des compagnies aériennes où il s'agissait d'amortir un vol et non un équipage. Vous semblez être renseigné tant votre raisonnement est précis. **Le COCETA vous demande donc officiellement de nous communiquer l'étude détaillée qui soutient votre raisonnement ;**

Si ce point était avéré, faut-il compenser un modèle économique d'une entreprise non rentable, par des financements publics et des compensations basées par une baisse des contraintes environnementales ainsi que l'acceptation de la dégradation de la santé publique ? Votre raisonnement n'est-il pas arbitraire et lacunaire ? Il s'avère que notre territoire connaît des exemples d'industries polluantes, faute d'investissement, aux conséquences délétères sur l'environnement et les populations. L'aéroport de Nantes atlantique, si rien n'est fait, sera destiné à rejoindre le cercle fermé des industries polluantes de la région à fort impact sur la santé publique...et pourtant autorisée à polluer dans l'intérêt économique des financiers et autres propriétaires !

- Il n'existe aucune étude sérieuse et détaillée concernant le gain économique généré par le développement de l'aéroport pour le territoire, rapporté aux contraintes et aux conséquences des nuisances qu'il engendre et des investissements nécessaires supportés par les finances publiques. **Il s'agit précisément de l'enjeu majeur du développement de cet aéroport sur son site actuel. Si vous disposez d'une telle étude détaillée récente, nous vous demandons officiellement de la transmettre.** Dans le cas contraire, vous seriez loin de votre obligation d'impartialité lorsque vous commentez l'intérêt de développer le trafic aérien pour le développement économique du territoire qui soutient l'attractivité de ses côtes au détriment des 120 000 Nantais et autres habitants de l'agglomération condamnés à subir les nuisances aériennes. Elus et associations ont en effet sollicité, en vain, la Préfecture et la DGAC pour réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) afin d'évaluer le bénéfice risque et d'objectiver cette question pour l'avenir de cet aéroport. A l'aune du renouvellement d'une concession pour les 40 prochaines années, cette évaluation est fondamentale pour le territoire. Il n'a pas été donné suite à la demande au motif que les prévisions du développement de l'aéroport étaient très

³ <https://coceta.org/2022/10/08/allongement-de-400m-la-solution-miracle-qui-fait-pschiiitttt/>

⁴ https://coceta.org/wp-content/uploads/2025/03/COCETA-CommuniquePresse-Les-contre-verites-du-Delegue-Ministeriel-2025028_VF.pdf

en deçà de ce qui était prévu, selon les compagnies et les experts de la DGAC. Nous sommes priés de les croire, au moins jusqu'à 2030...**Nous demandons officiellement à L'ACNUSA d'appuyer notre demande pour la réalisation objective d'une EIAE, confiée à une autorité indépendante.**

- **Concernant le couvre-feu et le risque de contagion aux autres aéroports : votre rhétorique montre le manque d'ambition pour la lutte contre les nuisances et leurs effets sur la santé publique, qui constitue pourtant le fondement même de la mission de l'ACNUSA.** Vous témoignez du peu d'intérêt que vous portez aux recommandations internationales, en particulier celles de l'OMS (plus de 8h de sommeil pour les adultes, définition de zones à forte gêne et à fortes perturbations du sommeil ⁵) qui démontre à quel point la réglementation est obsolète. Compte tenu de ces éléments, contrairement aux conclusions fausses diligentées par la DGAC et relayées par la Préfecture ainsi que par le délégué ministériel, le couvre-feu de Nantes Atlantique ne répond pas aux attentes des riverains, des associations et des élus. **Justifier que le couvre-feu ne peut pas être étendu sous peine d'impacter l'activité économique des compagnies, dans leur intérêt et au détriment du territoire et de la santé de la population n'est pas entendable. En justifiant que le couvre-feu ne peut pas être étendu sous peine d'impacter l'activité économique des compagnies, vous sortez, une nouvelle fois, du cadre de vos missions et prenez avec partialité fait et cause pour les intérêts privés au détriment de l'intérêt général, du territoire et de la santé de la population.** Justifier par ailleurs, que cela pourrait créer une jurisprudence montre votre parti pris et vos préoccupations. **Le COCETA demande, dans l'intérêt des 120 000 citoyens concernés par les nuisances aériennes, que le couvre-feu de Nantes atlantique soit un couvre-feu strict, étendu sur la tranche critique de 23h à 7h du matin.** J'appelle également votre attention sur votre métaphore du taxi pour illustrer l'intérêt du nouvel arrêté du couvre-feu qui permet de justifier la reprogrammation des vols par les compagnies. **Elle est hors de propos. Le nouvel arrêté tend essentiellement à autoriser les compagnies à opérer quand elles le souhaitent, selon leurs conditions, parce que les contraintes d'exploitation de l'aéroport sont trop élevées sur son emprise actuelle, compte tenu des impacts sur la population. Le caractère exceptionnel d'un atterrissage doit dépendre d'une raison de force majeure tant il importe de tenir compte de l'état de santé des riverains et des personnes survolées. Dans ce contexte, il n'existe aucune raison majeure qui justifie les décollages pendant le couvre-feu.**

Les positions prises lors de votre interview augurent d'une prise de position très partisane de la part de l'ACNUSA, pourtant indépendante, alors qu'elle devrait être sollicitée ces prochains jours sur les mesures de protection des riverains et du territoire (PPBE et PEB).

Le PPBE 2025-2028 pour l'aéroport de Nantes Atlantique, dont l'élaboration vient de s'achever contre l'intérêt des citoyens et l'avis de nombre d'élus, devrait être porté à la connaissance de l'ACNUSA pour avis. **Nous n'avons à ce jour pas été destinataires des conclusions de l'ACNUSA** alors que la Préfecture se préparerait à publier l'arrêté visant la mise en place du PPBE, après le comité aéroport qui aura lieu le 10 juillet 2025. Par ailleurs, la concertation pour l'élaboration du PEB vient d'être lancée, en reprenant les hypothèses qui ont conduit à l'élaboration du PPBE (des avions plus silencieux et moins de trafic).

Le COCETA appelle votre attention sur l'objectivité attendue dans les avis rendus par l'ACNUSA, et ce, pour maîtriser l'impact des nuisances aériennes. Nous vous informons que nous demandons un droit de réponse auprès de la presse afin de mettre en garde les effets délétères auxquels nous serions exposés si l'expertise de l'ACNUSA était influencée par les intentions que vous exposez dans l'article cité en référence, si toutefois elles s'avéraient confirmées.

⁵ L'organisation mondiale de la santé recommande en matière de trafic aérien d'éviter une exposition à des niveaux sonores excédant 45 dB (et 40 dB la nuit).

Le COCETA vous propose une rencontre sur site afin que vous mesuriez concrètement l'incongruité de vos propos rapportés dans l'article de Ouest-France.

En vous remerciant par avance pour votre attention et la suite que vous voudrez bien donner à nos différentes demandes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Président du COCETA
Paolo FERREIRA

Copie dématérialisée :

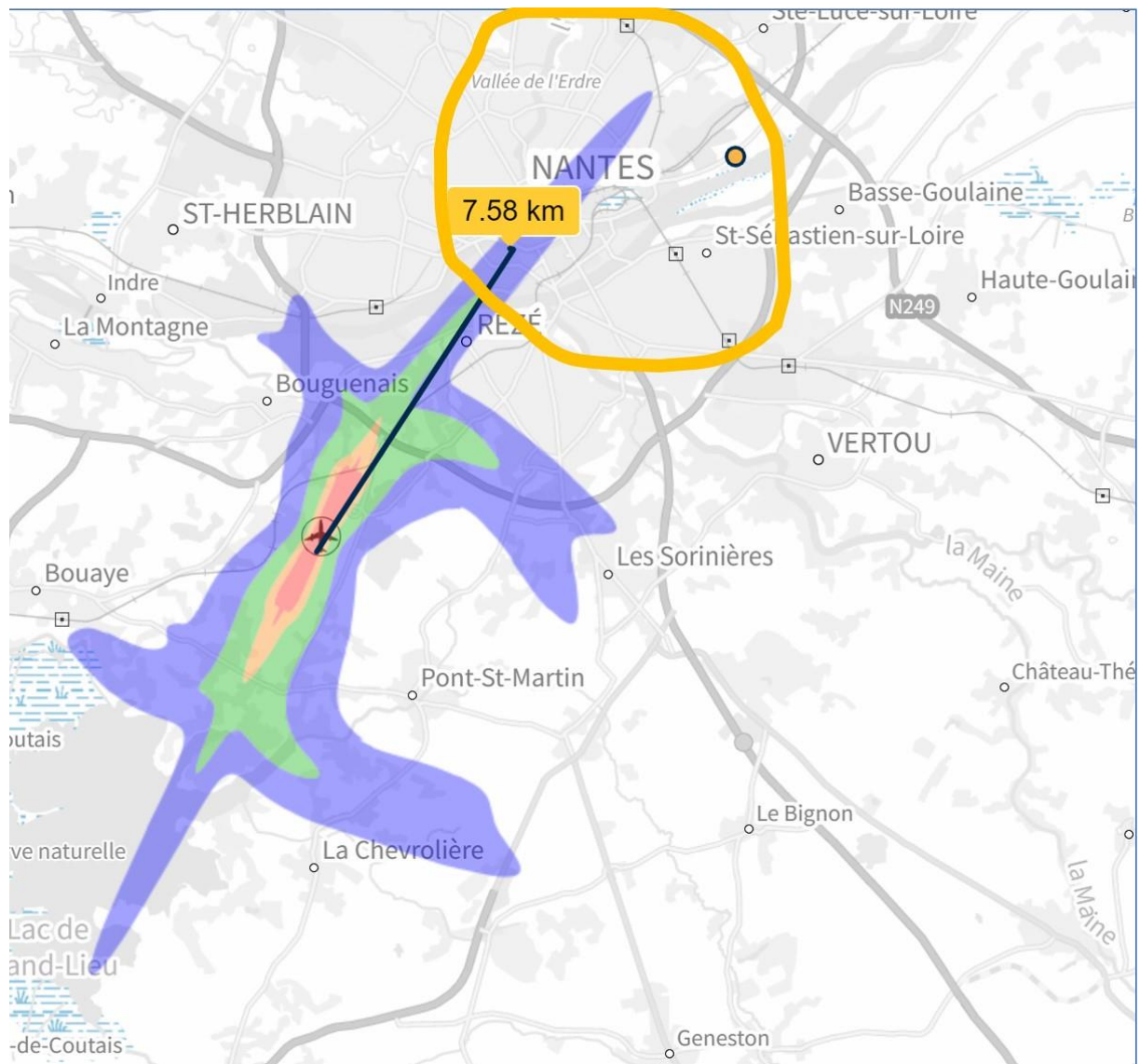
M. Emmanuel MERCENIER, Délégué Ministériel

M. Fabrice RIGOULET-ROZE, Préfet de Loire-Atlantique

Mme Chantal BEER-DEMANDER, Présidente de l'UFCNA

Mmes les garantes de la concertation publique sur l'aéroport de NA (CNDP)

Diffusion aux membres de la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique.



Vue de l'emprise de l'aéroport de Nantes dont la piste est axée sur le centre de l'agglomération Nantaise (spécificité Nantaise), située à 7km de l'hypercentre de Nantes.