



**Concertation sur le projet de réaménagement
de l'aéroport Nantes-Atlantique**

CAHIER D'ACTEUR

Le réaménagement de Nantes-Atlantique
doit protéger les populations riveraines.
Il n'empêchera pas la saturation de l'aéroport.

Pour un Etat régulateur et stratège

JUILLET 2019 – PARIS

1) Introduction

– Brève présentation de Ville et Aéroport

L'association nationale d'élus a été créée en février 2000 à l'initiative d'élus des territoires aéroportuaires qui s'occupent des problématiques liées à la relation entre l'aéroport et son territoire d'implantation : l'emploi, la formation, les transports, l'urbanisme, l'environnement, la sécurité. Elle regroupe aujourd'hui des élus des différents niveaux de collectivités territoriales et des parlementaires. Force de propositions, elle veut être un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.

– De l'abandon de Notre-Dame-des-Landes au réaménagement de Nantes-Atlantique, ou la dette de l'État envers ce territoire

Le gouvernement a décidé d'abandonner la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes le 17 janvier 2018, après 15 années de travail menées en commun par le syndicat mixte aéroportuaire, la DGAC et Vinci. Cette décision a laissé une très mauvaise impression quant à la méthode employée (mission de médiation) et la façon dont elle a été justifiée, vu les enjeux d'aménagement du territoire et la nécessité de désenclaver le Grand Ouest.

Au moment de la décision qui fut présentée comme une « décision d'apaisement », le Premier Ministre avait promis des « compensations exemplaires » pour les riverains les plus touchés en citant la commune de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu collée à l'aéroport : *« Les études ont aussi montré qu'il était possible de prendre des mesures limitant la hausse des nuisances sonores pour la population. Dans un premier temps, l'aérogare de Nantes-Atlantique sera modernisée et les abords de piste seront aménagés pour permettre à l'aéroport d'accueillir plus de passagers. Ces premières mesures peuvent être réalisées sur l'emprise actuelle de l'aéroport donc dans des délais rapides. En parallèle, la procédure pour l'allongement de la piste sera engagée. Elle permettra de réduire les nuisances sonores à Nantes. Nous ferons tout pour réduire ces nuisances pour le village de Saint-Aignan-de-Grandlieu et si techniquement cela n'était pas possible, elles feraient l'objet de compensations exemplaires ».*

18 mois après, même si un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires a été annoncé, force est de constater que les compensations exemplaires promises permettant de protéger les populations riveraines n'ont pas été mises en œuvre. Seul le principe d'un couvre-feu, consistant en l'interdiction de programmation des vols de nuit entre 00h00 et 06h00, a été acté puisqu'il apparaît comme option d'exploitation dans le dossier de concertation du maître d'ouvrage face aux 5 options de réaménagement. Et encore cette mesure n'a pas été proposée par l'État puisqu'elle trouve son origine dans une résolution politique prise par les 24 maires de Nantes-Métropole le 28 janvier 2019.

Pourtant, l'État a une dette envers ce territoire du fait de cette décision d'abandonner la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes dont les élus doivent gérer les mauvaises conséquences. Sur le plan environnemental, les effets de cette décision se sont fait sentir dès l'été 2018 puisque de plus en plus de riverains ont adressé des plaintes auprès des communes pour cause de nuisances aériennes. La réalité est là : Nantes-Atlantique, 9^{ème} aéroport français, est celui qui a affiché la plus forte croissance en 2017 et en 2018. Les chiffres présentés en CCE Nantes-Atlantique du 27 avril 2018 parlent d'eux-mêmes : l'évolution entre le premier trimestre 2017 par rapport au premier trimestre 2018 est de + 18,60% pour le nombre de passagers et +9,65% pour le nombre de mouvements. L'évolution du trafic passagers 2017 par rapport à celui de 2016 était de +14,87% et de +8,51% pour le nombre de mouvements. Quant aux vols de nuit, question sensible pour les populations riveraines, ils ont également augmenté entre 2010 et 2017 : +8,39% Avec 2376 mouvements annuels en 2017.

Les conséquences sont également négatives pour la région Ile-de-France qui va concentrer toujours plus de trafic, notamment à Paris-Charles-de-Gaulle avec le projet de nouveau terminal 4 et puisque par ailleurs Paris-Orly est doublement réglementé (couvre-feu et plafonnement à 250 000 créneaux/an). La volonté d'un « centralisme aéroportuaire » a été clairement affichée, l'objectif du gouvernement étant de s' « appuyer sur les lignes ferroviaires à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes » (Discours d'Edouard Philippe, 17 janvier 2018).

Sur la question du réaménagement de la plate-forme, les élus n'ont pas souhaité s'engager dans une division organisée par l'État. Cette concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique est un scénario qu'ils n'ont pas choisi et qui a relancé l'inquiétude des populations.

Au rythme de croissance actuelle, l'aéroport enregistre environ 1 million de passagers par an et donc la question de sa saturation se posera à moyen terme bien avant l'horizon 2040 contrairement aux prévisions de trafic du maître d'ouvrage qui sont sous-estimées. Pour éclairer ce sujet controversé, les garantes de la CNDP ont demandé une expertise complémentaire indépendante dont les conclusions sont très attendues. Prétendre qu'un réaménagement de Nantes-Atlantique va suffire à moyen et long terme est une erreur stratégique.

Enfin, il faut rappeler le déni démocratique que représente l'abandon de l'aéroport du Grand Ouest suite au référendum du 26 juin 2016 où le oui l'emportait à 55,17%.

2) Ville et Aéroport soutient le territoire et la position unitaire des élus

– Eviter le piège de la division

Ville et Aéroport apporte son plein soutien à la position consensuelle des maires sur le scénario de réaménagement et plus largement sur le modèle de développement du transport aérien à choisir pour le Grand Ouest à moyen et long terme.

– Choix d'un scénario a minima de réfection de la piste actuelle avec couvre-feu et rejet des autres options qui aggraveraient les nuisances et impacteraient de nouvelles populations

Ville et Aéroport rejette avec les élus du territoire les options de réaménagement qui aggraveraient les nuisances et impacteraient de nouvelles populations. En clair, cette position écarte les options d'allongement de la piste de 400 mètres ou de 800 mètres, celle de la piste en V, de la piste transversale. Ne reste que l'option liée à la réfection de la piste actuelle avec l'instauration d'un couvre-feu.

En effet, un allongement de piste aggraverait les nuisances pour la majorité des communes. Le maintien de la piste dans son orientation actuelle et à fortiori son extension (quelle que soit la longueur de celle-ci) remettraient en cause la survie du centre-bourg de Saint Aignan de Grand Lieu. L'option de la piste en V semble être une anomalie du dossier puisqu'il faudrait raser une forêt urbaine et que par ailleurs le terrain est miné. Quant à l'option de la piste transversale, elle impacterait de nouvelles populations situées sur un axe Est-Ouest (communes de Pont Saint-Martin, Les Sorinières, Bouaye). Or, il ne s'agit pas pour les élus de renvoyer les nuisances sur les autres mais d'arriver à un objectif de réduction des nuisances pour tous.

Ville et Aéroport considère que parmi les cinq options présentées, seule l'option de réfection de la piste existante est acceptable et devrait être retenue fin octobre par le gouvernement. En effet, l'allongement de la piste se ferait sur des zones humides et occasionnerait un contentieux. On sortirait alors du calendrier horizon 2025 souhaité pour le réaménagement, celui-ci étant par ailleurs directement lié au renouvellement de la concession en 2021.

– **Un développement limité du site existant**

Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'on ne peut pas augmenter indéfiniment le trafic sur Nantes-Atlantique et qu'un nouveau modèle de développement durable fondé sur l'approche équilibrée de ses trois piliers (économie, social, environnemental) doit être réfléchi et posé.

Actuellement, l'aéroport dont l'activité est tirée notamment par le low-cost enregistre plus de 6 millions de passagers par an, soit près de 60 000 mouvements, ce qui constitue la plus forte croissance des aéroports régionaux français de ces dernières années. Celle-ci est d'ailleurs confirmée sur les premiers mois de 2019 avec +20% de croissance par rapport aux premiers mois de 2018. Au rythme de croissance actuelle, et même si les prévisions de trafic restent toujours incertaines, on peut considérer que le seuil des 9 millions de passagers devrait être atteint en 2021, celui des 15 millions autour de 2030. Cela contredit les prévisions du maître d'ouvrage autour desquelles le projet de réaménagement a été pensé : 8,3 millions de passagers en 2025, 9,4 millions en 2030 et 11,4 millions en 2040 (soit une croissance entre 2 et 4%).

Le projet de réaménagement devra être reconsidéré à l'aune des résultats de la contre-expertise demandée par les garantes sur les prévisions de trafic.

Ville et Aéroport est hostile au principe d'une gestion à saturation de l'aéroport existant prônée par le maître d'ouvrage. Elle considère qu'il faut mettre par exemple en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et sa capacité environnementale.

3) Après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, des compensations exemplaires doivent être confortées dans le cadre d'un véritable contrat social avec les riverains

– **Ne pas faire un Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique**

Ville et Aéroport met en garde le maître d'ouvrage contre toute volonté d'extension de l'aéroport Nantes-Atlantique à moyen et long terme, le réaménagement n'étant qu'une première étape. Si le but non avoué du maître d'ouvrage est de réaliser l'aéroport du Grand Ouest prévu à Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique en augmentant les capacités de la plate-forme (agrandissement d'aérogare, nouvel aérogare, nouvelle piste) il s'engage vers une crise sans précédent avec les élus et les populations riveraines.

– **L'instauration d'un couvre-feu entre 00h00 et 06h00, un progrès important qui doit servir d'exemple**

Cette idée de couvre-feu qui a son origine dans la résolution politique des 24 maires de la métropole trouve sa traduction dans le dossier de concertation. Elle apparaît en effet en face des options de réaménagement comme option d'exploitation. Une plage horaire est définie pour ce couvre-feu entre 00h00 et 06h00 avec système dérogatoire pour les avions basés non programmés qui ont autorisation d'atterrir sur ce créneau pour rentrer à leur base (Air France – Hop, Transavia, Volotea et easyJet).

Ville et Aéroport soutient la demande formulée par certaines collectivités d'une interdiction des vols programmés entre 23h00 et 06h00 du matin ainsi que la mise en place de fortes restrictions d'exploitation sur le créneau 22h00/23h00, celle-ci ayant reçu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Elles auront pour effet d'améliorer la santé des habitants en préservant la qualité de leur sommeil, c'est pourquoi nous demandons son application immédiate en l'état et non de 00h00 à 06h00. Une telle mesure doit servir d'exemple pour les autres plates-formes opérant la nuit, notamment le hub de Paris-Charles-de-Gaulle.

Parallèlement au couvre-feu, une régulation du trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique est souhaitée. (plafonnement révisable de l'aéroport sur la base du nombre annuel de mouvements ; définition de sa capacité environnementale)

– **Inventer une nouvelle gouvernance territoriale et favoriser le dialogue entre acteurs**

Au-delà de l'idée de créer un GIP et de mettre en place un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) de 20 millions d'euros sur 10 ans financé à 50% par l'exploitant et 50% par l'État (ressource très insuffisante au regard des besoins sur le territoire évalués dans une fourchette comprise entre 100 et 150 millions d'euros), il s'agit plutôt de définir un nouveau mode de gouvernance à travers une instance de concertation et de décision compétente en matière d'emploi, de transports, d'urbanisme, d'environnement, d'information. La communauté aéroportuaire est un mode de gouvernance qui a été proposé dans la loi du 23 février 2004 restée inappliquée. Nous considérons qu'il faut faire évoluer celle-ci.

Elle serait présidée par la région Pays de la Loire ou à défaut par le Préfet de Loire-Atlantique et réunirait l'ensemble des acteurs (DGAC, gestionnaire d'aéroport, entreprises du secteur aérien, collectivités locales, région, départements, associations). Cette instance fondée sur l'engagement volontaire des acteurs concernés se saisirait des différents sujets intéressant les rapports entre l'activité aéroportuaire et aérienne et le territoire, en particulier les questions de déplacements, d'emploi et de formation, d'habitat, de logement et d'aide à l'insonorisation, d'environnement et d'information.

- **Protéger davantage la santé des populations riveraines**

Nous demandons à ce que les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS portant sur l'impact sanitaire du transport aérien soient enfin publiées. Elles confirmeront les résultats d'études menées chez nos voisins européens : troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, risques d'hypertension artérielle, etc.

Au-delà de cette étude il convient de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour de Nantes-Atlantique. Il faut en effet répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé a publié fin 2018 ses lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé ». En Ile-de-France, les cartes de mois de vie en bonne santé perdus produites par Bruitparif démontrent que les zones où l'impact sanitaire est le plus fort sont précisément les zones aéroportuaires.

Ville et Aéroport demande une déclinaison de ces valeurs-guides de l'OMS (45 décibels) dans les documents relatifs au bruit aéroportuaire (PEB, PGS, PPBE) ainsi que la mise en place d'un réseau de stations de mesure du bruit et de la pollution atmosphérique autour de la plate-forme sur le modèle francilien (Bruitparif, Airparif).

Ville et Aéroport soutient la demande des associations relative à l'étude d'impacts sanitaires des alternatives proposées et en particulier pour les pollutions de l'air, une étude sur les PUF (Particules Ultra Fines) non analysées actuellement, sur des zones identifiées en accord avec les collectivités ; pour les pollutions sonores, une étude sur les pics sonores et leur fréquence (répétition des émergences) qui impactent tout particulièrement les riverains.

- Consolider les opérations de renouvellement urbain en zone C du PEB afin d'éviter la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale

Ville et Aéroport demande la révision du 5°) de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain en zone C des PEB. La possibilité de création de ces opérations serait envisageable sur une durée de 10 ans renouvelable une fois. Elle s'inscrit dans le cadre d'une évaluation et d'un contrôle strict de l'augmentation de la population exposée aux nuisances sonores au terme d'un contrat négocié entre le représentant local de l'Etat et le maire. Il faut notamment assouplir la contrainte du PEB envers les équipements publics et les équipements à caractère médico-social.

- Réformer le dispositif d'aide aux riverains

Le droit de délaissement envisagé par le gouvernement ne saurait être une réponse en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale. Il aura pour conséquence de miter le territoire d'une commune.

Il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Le dispositif d'aide aux riverains doit être étendu au soutien des opérations de renouvellement urbain rendues indispensables du fait de l'activité des aéroports et qui ne sont pas financées par l'État.

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) il faut prévoir une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Les communautés aéroportuaires auraient à gérer le dispositif avec plus de moyens.

C'est pourquoi, outre la TNSA, nous sommes pour l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs d'aéroports à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

Ces compensations devront être négociées suite au bilan de la CNDP et du maître d'ouvrage avec l'État et avant de connaître le choix du scénario de réaménagement fin octobre.

4) **Un réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, et après ? Pour un Etat régulateur et stratège**

Ville et Aéroport demande un Etat régulateur et stratège en matière de politique aéroportuaire. Celui-ci se doit d'avoir une vision stratégique et prospective liée à la croissance du transport aérien et de mettre en œuvre une régulation tant sur le plan économique qu'environnemental. Telle est précisément la conclusion du bilan des garants dans le cadre de la concertation sur le projet de terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle qui rejoint notre analyse et dont nous nous sommes félicités.

Actuellement, il n'y a pas de d'Etat-stratège sur le transport aérien. Pour le projet de T4 de Paris-Charles-de-Gaulle comme pour celui du réaménagement de Nantes-Atlantique, l'État ne réfléchit pas aux alternatives. C'est d'un côté la réalisation du T4 pour répondre aux besoins en capacité, de l'autre le réaménagement de Nantes-Atlantique comme seule réponse pour l'aménagement du Grand Ouest.

Pour nous élus représentant les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent la croissance de l'activité aérienne doit être régulée et aucune régulation économique ne peut se faire sans régulation environnementale et sociale. Autrement dit si l'on prend acte du développement aéroportuaire nous disons qu'il doit faire l'objet d'une stratégie nationale, être rigoureusement encadré et accompagné de compensations économiques, sociales et environnementales pour nos territoires.

Nous demandons la mise en place d'une vraie politique aéroportuaire en phase avec le respect de nos territoires, la santé et la sécurité des populations survolées. C'est valable pour le Grand Ouest comme pour les autres régions aéroportuaires du pays.

– **Mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national et d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour les aéroports sous contrôle de l'ACNUSA**

Ce sont les conditions sine qua non pour que l'État puisse assumer ses missions de stratège et de régulateur.

Ce schéma aéroportuaire national doit poser les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'Etat en matière de politique aéroportuaire, notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée) ne nécessitant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité. Cela permettrait de rééquilibrer notre système aéroportuaire national. Dans ce cadre il faut mettre par exemple en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et sa capacité environnementale. A l'avenir il y aura plus d'avions et plus de mouvements. Les hausses de cadence de production sont déjà prévues par Airbus et Boeing (plus de 1000 avions chacun), le taux d'emport moyen va atteindre un seuil. Il faut donc traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés. Les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité.

Au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport sous contrôle de l'ACNUSA sera négocié et signé selon les cas entre l'Etat, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aidera les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

5) Conclusion

Dans le cadre de ce schéma, l'État ne peut faire l'économie d'une réflexion sur le transfert de Nantes-Atlantique qui se reposera du fait de la saturation de cette plate-forme au regard de son rythme de croissance actuelle, largement sous évalué par le maître d'ouvrage. Rien ne serait pire sur le plan environnemental et sanitaire de parier sur l'extension de la plate-forme (agrandissement ou création d'une nouvelle aérogare, création de piste, ...) à terme. Au vu des demandes formulées par le maître d'ouvrage dans le dossier de concertation notamment sur la nécessité de mesures conservatoires telles que des réserves foncières pour préparer l'après 2040, on peut légitimement dire que la DGAC n'exclut pas un tel scénario d'extension après celui du réaménagement.

Fort de ce constat, nous considérons que l'aéroport du Grand Ouest doit être positionné ailleurs au regard de l'impact environnemental et sanitaire actuel et à venir du trafic de Nantes-Atlantique sur l'agglomération nantaise et les communes du Sud Loire.

ANNEXE**Liste des élus de Loire-Atlantique adhérents de Ville et Aéroport**

Monsieur Jacques Gillaizeau,
Vice-Président de Nantes-Métropole

Monsieur Freddy Hervochon,
Vice-Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique

Madame Martine Le Jeune,
Maire de Bouguenais

Monsieur Dominique Duclos,
Adjoint au Maire de Bouguenais

Monsieur Jean-Claude Lemasson,
Maire de Saint Aignan de Grand Lieu

Monsieur Jacques Garreau,
Maire de Bouaye

Monsieur Gérard Allard,
Maire de Rezé

Madame Christelle Scuotto,
Maire des Sorinières