



Juillet 2019 - N° 67

# La Newsletter

Ville & Aéroport

## Concertation sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

### Ville et Aéroport en déplacement sur site avant la publication de son cahier d'acteur

*Une délégation de l'association Ville et Aéroport s'est rendue à Bouguenais, commune riveraine de l'aéroport Nantes-Atlantique, le 4 juillet dernier dans le cadre de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). L'occasion pour elle de rencontrer l'ensemble des acteurs de ce dossier (sous-préfet, élus, associations), avant la publication de son cahier d'acteur. Après l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes décidé le 17 janvier 2018, l'État a une dette envers ce territoire qui doit se traduire par la mise en œuvre de compensations exemplaires.*

#### **Position consensuelle des élus sur le réaménagement de Nantes-Atlantique et au-delà sur un modèle de développement du transport aérien**

Le déplacement sur site a permis de mieux appréhender la position des différents acteurs du dossier, notamment les élus et les associations mais également l'État dans le cadre de la rencontre avec M. Baptiste Mandard, sous-préfet chargé du réaménagement de Nantes-Atlantique. Ces échanges ont permis de nourrir le cahier d'acteurs Ville et Aéroport qui a été publié le 16 juillet.

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. Il existe actuellement un consensus entre les élus du Sud Loire et ceux de Nantes-Métropole sur le scénario du réaménagement et plus largement sur le modèle de développement du transport aérien à choisir pour le grand Ouest sur le moyen et long terme.

#### **Scénario a minima de réfection de la piste actuelle et rejet des autres options qui aggraveraient les nuisances**

Ainsi, les élus rejettent les options de réaménagement qui aggraveraient les nuisances et impacteraient de nouvelles populations ou actuelles. 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.

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.

### **L'option du transfert était souhaitée par les élus au regard de la saturation annoncée de la plate-forme**

Les élus ont souhaité que l'option du transfert soit mise au dossier de concertation. Ils considèrent qu'on ne peut pas augmenter indéfiniment le trafic sur Nantes-Atlantique et qu'un nouveau modèle de développement fondé sur l'approche équilibrée doit être réfléchi et proposé.

Actuellement, l'aéroport enregistre plus de 6 millions de passagers par an, soit 60 000 mouvements et au rythme de croissance actuelle (+13%) il devrait atteindre les 9 millions de passagers en 2021, les 15 millions autour de 2030, soit bien avant l'horizon 2040. Cela contredit les prévisions annoncées par la DGAC, maître d'ouvrage, et qui sont pour les acteurs sous-estimées. En effet, elle annonce 8,3 millions de passagers en 2025, 9,4 millions en 2030 et 11,4 millions en 2040.

Ces hypothèses de croissance ont été très critiquées, si bien que les garantes ont demandé une expertise sur les prévisions de trafic actuellement en cours.

### **L'instauration du couvre-feu entre 0h et 6h comme compensation exemplaire actée dans le dossier de concertation**

Ville et Aéroport note avec satisfaction la position unitaire des élus sur le postulat suivant : pas d'accroissement de nuisances, c'est-à-dire développement limité de la plate-forme avant son transfert, et nécessité d'un couvre-feu. 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 qui ont autorisation d'atterrir sur ce créneau pour rentrer à leur base (Air France – Hop, Transavia, Volotea et easyJet). Le trafic de nuit représente actuellement de 6 à 8% du trafic total.

La commune de Bouguenais demande pour sa part une interdiction des vols programmés entre 23h et 06h du matin ainsi que la mise en place de fortes restrictions d'exploitation sur le créneau 22h/23h « qui auront pour effet d'améliorer la santé des habitants en préservant la qualité de leur sommeil » (extrait de la délibération en conseil municipal extraordinaire du 4 juillet 2019). Une telle mesure fait l'objet d'une étude dite « d'approche équilibrée » qui vient d'être lancée en juin et qui après une série de consultations internes en 2020 (saisine des collectivités concernées après les élections municipales, saisine de la CCE après les élections municipales et le renouvellement du collège des élus, saisine de l'ACNUSA, saisine de la

Commission européenne) fera l'objet d'une décision (arrêté de restriction) mi-mars 2021 pour une entrée en vigueur fin octobre 2021 au début de la saison aéronautique.

### **« Nous ne ferons pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique » : la position clairement exprimée par les 24 maires de la métropole accompagnée d'un courrier au premier ministre**

La position unitaire des élus trouve son expression dans les préconisations communes formulées par les 24 maires de Nantes-Métropole, texte qui a été voté le 5 juillet et qui a fait l'objet d'un cahier d'acteurs de Nantes-Métropole. Celui-ci s'accompagne d'un courrier au premier ministre.

« Ce projet, nous ne l'avons pas choisi. Au contraire, il s'impose à nous dans toute sa complexité », expriment d'emblée les maires, rappelant qu'ils avaient arbitré par le passé contre le maintien de l'aéroport sur son site actuel. Les élus exigent de la concertation qu'elle soit « transparente » et « exemplaire », c'est-à-dire qu'elle « laisse s'exprimer tous les scénarios ». Y compris celui du transfert de l'aéroport pourtant écarté du débat par la DGAC.

L'ambition pour la future plateforme, qui « doit être mieux accessible », est répétée. « La très forte croissance de son trafic observée depuis des années, sa clientèle inter-régionale, confortent la nécessité de disposer à Nantes-Atlantique d'un aéroport international pour le Grand Ouest. » Une attention aux nombreux habitants exposés aux survols à basse altitude est néanmoins exprimée. « Nous ne ferons pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes-Atlantique. Nous souhaitons que ce réaménagement n'aggrave pas les nuisances subies par les riverains. Cela suppose d'imposer des contraintes aux survols, comme par exemple les vols de nuit. »

Les 24 maires n'expriment pas de préférences concrètes sur les options mises sur la table par la concertation (piste, aérogare, terminaux, couvre-feu). Ils s'interrogent toutefois sur la remise dans l'axe réglementaire pour les atterrissages par le nord [ILS] « qu'il appartient de démontrer ». De même que sur la proposition d'un nouvel emplacement pour l'aérogare qui basculerait de l'autre côté de la piste et « impliquerait nécessairement la modification des accès routiers mais également en transports en commun ». « Nous avons la ferme volonté de trouver un consensus sur ce territoire, assure le texte des élus. Nous attendons aussi des engagements sur les compensations : le manque de visibilité ne facilite pas la concertation et l'apaisement. »

### **Position partagée par les communes riveraines du Sud Loire dans leurs 7 résolutions**

Ce texte rejoint les 7 résolutions formulées par les maires des communes riveraines (notamment Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu) et qui rappellent la nécessité d'un développement limité de l'activité de l'aéroport. Pour eux, le territoire doit être capable de définir son développement. L'aéroport du 21<sup>ème</sup> siècle se conçoit avec un plafonnement de son trafic et un couvre-feu nocturne.

## **Rencontre du sous-préfet Baptiste Mandard, chargé du réaménagement de Nantes-Atlantique Clarification du calendrier et présentation des dispositifs d'accompagnement au maintien de l'activité sur l'aéroport Nantes-Atlantique (GIP, Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires)**

La rencontre avec le sous-préfet chargé du réaménagement de Nantes-Atlantique a permis de clarifier le calendrier et des dispositifs d'accompagnement au maintien de l'activité sur le site de Nantes-Atlantique.

Ainsi, le sous-préfet a indiqué que le scénario du réaménagement serait annoncé par le gouvernement fin octobre 2019, que le changement de concession aurait lieu en 2021, le démarrage des travaux en 2022 et une livraison du réaménagement en 2025.

Sur la question du transfert de Nantes-Atlantique, il précise que les acteurs qui le demandent doivent être dans une démarche de localisation de sites alternatifs et que l'ensemble des textes argumentés dans les cahiers d'acteurs seront au bilan des garanties de la CNDP.

Le sous-préfet évoque la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) de 20 millions d'euros sur 10 ans alimenté à 50% par l'exploitant 50% par l'État. Par ailleurs, il parle de la création d'un GIP comme mesure compensatoire. Celui-ci aura une montée en charge progressive. Au chapitre des compensations, il indique le doublement des tarifs TNSA pour NA dans le cadre de l'aide aux riverains dans le cadre du PGS révisé. Il ajoute qu'il y aura une aide au déménagement appelée « droit de délaissement » et que la moins value liée à la vente sera compensée. Enfin, il confirme la disposition du couvre-feu entre 0h et 6h.

De plus, il souhaite la création d'un observatoire sur tous les effets liés au maintien de Nantes-Atlantique et dans ce cadre il demande l'appui stratégique des communes riveraines du Sud Loire pour repenser le territoire.

Enfin, il annonce la mise en place d'un atelier du territoire une fois que le scénario du réaménagement sera connu et que les nouvelles équipes municipales seront constituées. Il ajoute que sont concernées toutes les communes de la zone de chalandise de la plate-forme et pas uniquement celles situées sur l'emprise aéroportuaire.

## **Les associations demandent unanimement le transfert de Nantes-Atlantique et expriment leurs craintes sur le projet d'aménagement du maître d'ouvrage, la future concession, etc.**

La réunion avec les associations (Les Ailes pour l'Ouest, le COCETA, l'ACSAN et Sud Loire Avenir) a confirmé leur volonté unanime d'un transfert de Nantes-Atlantique. Certaines d'entre elles comme le COCETA ont même réfléchi à la localisation d'un site alternatif.

Elles conviennent qu'il faut plus de régulation en matière de transport aérien et que celle-ci passe par la TVA sur les billets d'avion, la taxation du kérosène, l'inter-modalité avec le rail, etc.

En attente d'un transfert hypothétique de Nantes-Atlantique, les associations demandent des compensations qui peuvent être négociées. Par exemple, une meilleure desserte de la plate-forme par transports en commun, la création d'une autorité organisatrice de second rang qui s'occupe du transport métropolitain et extra métropolitain. Elles disent leur intérêt pour la publication d'études épidémiologiques qui démontrent l'impact sanitaire du transport aérien

sur les maladies cardio-vasculaires, le pulmonaire (particules ultra fines), l'apprentissage scolaire (en moyenne 1 trimestre de retard pour les établissements survolés).

La question de la concession est abordée puisque son changement est annoncé en 2021. Il est clair que le futur concessionnaire aura des exigences et va demander à l'État des moyens. On voit mal un concessionnaire s'engager sans perspectives d'avenir, donc avec un horizon de saturation de l'activité déjà connu. Il est à craindre derrière ce réaménagement une volonté d'extension du site (création de nouvelle piste, nouvelle aérogare ou agrandissement d'aérogare, etc.).

### **Le cahier d'acteurs Ville et Aéroport en soutien du territoire pose la nécessité d'un état régulateur et stratège**

Fort de ces échanges, Ville et Aéroport propose **un cahier d'acteurs** dans le cadre de cette concertation afin de soutenir le territoire et les élus qui le représente. Elle s'exprime donc sur un scénario a minima, la réfection de la piste actuelle, et demande un développement limité de l'activité sur Nantes-Atlantique selon l'approche équilibrée. Elle est force de propositions en matière de compensations sur le volet économique, social, environnemental et sanitaire. Le maître mot est la protection des populations, l'invention d'une nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire, le couvre-feu entre 23h et 06h, etc. Enfin, au-delà du scénario de réaménagement qui sera retenu, elle demande un état régulateur et stratège, c'est-à-dire une anticipation de la saturation de cet aéroport qui interviendra selon elle à l'horizon 2030 et non 2040 comme indiqué par la DGAC qui a sous-estimé les prévisions de trafic. L'État ne peut faire l'économie de réfléchir dès à présent à la localisation d'un site alternatif à Nantes-Atlantique. La question du transfert se pose donc en même temps que celle du réaménagement de la plate-forme. Le futur aéroport du grand Ouest doit être conçu comme l'aéroport du 21<sup>ème</sup> siècle, comme l'avait été NDDL (desserte rapide, bonne orientation des pistes, faible impact local sur les populations, ...).



La délégation Ville et Aéroport rencontre les élus des différents niveaux de collectivités de Loire-Atlantique (métropole, département, communes riveraines de l'aéroport, parlementaire) en mairie de Bouguenais



**Agenda Ville & Aéroport**