

## [COMMUNIQUÉ DE PRESSE COMMUN]

*Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole  
Groupe écologiste du Conseil départemental de Loire-Atlantique  
Groupe L'écologie ensemble du Conseil régional des Pays de la Loire*

**Nantes, le 14 décembre 2021**

### **Extension de Nantes Atlantique : la DGAC fait la sourde oreille face à l'unanimité des acteurs locaux**

***Au moment où les élu·e·s locaux et les associations membres de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) font bloc pour faire de la protection des riverains et de l'environnement des priorités absolues, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) continue de faire cavalier seul sur le dossier de l'aéroport Nantes Atlantique.***

Nous, élu·e·s écologistes et citoyens de la Métropole de Nantes, du Département Loire-Atlantique et de la Région Pays de la Loire, souhaitons que la gouvernance soit revue afin de remettre à plat le projet global et de mieux prendre en compte la parole des acteurs locaux impliqués.

Nous demandons la création d'un syndicat mixte dans lequel siègera l'ensemble des acteurs publics, privés et associatifs.

Nous rappelons également que les élu·e·s écologistes et citoyens se sont toujours opposés à une extension de l'aéroport au-delà de l'emprise foncière actuelle. L'extension de 400 mètres de la piste est aussi inutile que nocive :

- inutile car elle ne réduirait pas ou de manière très marginale les nuisances pour les riverains, de l'ordre d'1 décibel.
- nocive pour notre environnement : ce seront près de 32 ha de terres agricoles et d'espaces boisés qui seront détruits, tout en n'apportant aucune garantie sur le respect de la Loi sur l'eau et sur l'intégrité du réseau hydrique du bassin versant de Grand Lieu.
- nocive d'un point de vue économique et climatique : cette extension sera extrêmement coûteuse ce qui impliquera pour le nouveau concessionnaire de lourds investissements supplémentaires qui l'obligeront à une fuite en avant : plus d'avions et consolidation du modèle actuel de l'aviation basé sur le low cost et l'attractivité touristique. Ce modèle, prédateur de ressources, producteur d'émission de gaz à effet de serre et de nuisances, n'est plus tenable.

D'autant que des solutions moins onéreuses et moins impactantes sur l'environnement existent pour améliorer la réduction des nuisances.

Pour y parvenir, il est impératif de prendre des mesures de restriction nationales, de proposer un autre modèle de gestion de l'aéroport et de mieux concerter et considérer les acteurs locaux. Pour ces raisons, nous demandons :

- La remise à plat des critères du droit de délaissement et de l'aide à la revente, en concertation avec les élu·e·s locaux directement impactés par les nuisances de l'aéroport.

- La révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour assurer une meilleure protection des habitant·e·s.
- L'amélioration des procédures d'approche des avions qui permettrait de réduire les zones de survols habitées, et donc, les nuisances.
- L'instauration d'une taxation des nuisances sonores des avions à l'atterrissage, et non plus seulement au décollage.
- Un couvre-feu plus contraignant et prolongé jusqu'à 7h du matin pour limiter les retards des vols low cost aujourd'hui tolérés.

Dans le contexte d'une crise sanitaire dont l'avenir reste encore incertain, nous réaffirmons la nécessité de maintenir l'aéroport à un niveau de fréquentation qui n'implique pas une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, soit 56 000 mouvements par an. Un aéroport maîtrisé, qui respecte les riverains ainsi que son environnement.

Nous apportons également notre solidarité aux élu·e·s des communes directement impactées par ces nuisances et qui continuent de se battre pour mieux protéger leurs habitant·e·s et l'environnement.