17 mai 2021

Contribution de Francis YGUEL

Protection du cadre de vie local et intérêt général

Soumis à des nuisances sonores et olfactives, à la pollution atmosphérique, à la congestion automobile, en plus de se trouver à proximité d'un site Seveso, plusieurs quartiers de Rezé et Bouguenais vont-t-ils devenir d'ici quelques années des villages abandonnés aux portes de la métropole nantaise ?

Pourquoi imaginer une telle révolution dans ces quartiers pourtant très recherchés ?

D'abord, la chaufferie de la Californie, emblématique de ces situations qui, sur un plan théorique, apparaissent innovantes et pertinentes mais qui tournent mal, faute de suivi et de contrôle des évolutions du projet initial qui sont inhérentes à la plupart des dossiers d'infrastructures publiques. On se retrouve en effet aujourd'hui face à une pollution atmosphérique (accentuée par celles du pont de Cheviré et du périphérique) liée à la cogénération d'électricité souhaitée par l'exploitant (induisant un fonctionnement 12 mois/12 au lieu des 3 initiaux) et à l'utilisation d'une chaudière bois, qui ne trouve son principal intérêt que par l'obtention de financements européens.

Ensuite, la station d'épuration et de traitement des eaux qui apporte un autre lot de nuisances. Couplée depuis novembre 2020 à une nouvelle unité de méthanisation, il est difficile de comprendre pour quelles raisons les techniciens ne sont plus en mesure de contrôler le traitement des boues et la production d'odeurs nauséabondes qui sont pourtant, là aussi, des problèmes courants dans ce genre d'installation ! La solution trouvée par l'exploitant : former « des nez » dans la population pour déclencher les alertes et tenter de différencier les odeurs provenant de la station d'épuration, de la nouvelle unité de méthanisation (le méthane étant inodore, on doit lui ajouter pour des questions de sécurité un « odorisant »... en général soufré et donc... nauséabond !) ou de celles provenant d'autres sources.

Encore, un entrepôt de stockage de plus de 350 tonnes de nitrate d'ammonium (engrais chimiques à l'origine de l'explosion sur le port de Beyrouth et de celle à l'usine AZF de Toulouse), situé sur la zone portuaire et à proximité des habitations. La plupart des riverains a découvert, seulement l'an dernier, l'existence de ce site classé « Seveso bas», alors qu'un important incendie avait eu lieu à cet endroit en 1987. En revanche, pour le plus

important site de ce type en Pays de la Loire, situé à Montoir[1], son classement en « Seveso haut » était mieux connu, car il rendait impossible toute extension de l'aérodrome voisin de Saint-Nazaire.
L'aéroport de Nantes-Atlantique, enfin, dont beaucoup ont cru qu'il disparaîtrait ou verrait son trafic limité. Il constitue une nuisance dont l'intensité va aller croissante avec l'augmentation du trafic. Lors des consultations, la DGAC est apparue comme voulant, « coûte que coûte », rendre effectif le trafic initialement prévu pour 2040 sur Notre-Dame des Landes, à Nantes-Atlantique. 68 000 mouvements annuels d'avions ont eu lieu en 2015 (commerciaux, fret et autres) mais c'est 120 000 qui sont prévus pour 2040. Ce dernier chiffre conduit, compte-tenu du couvre-feu envisagé, à voir un avion décoller ou atterrir, en moyenne, toutes les 3 minutes, cela 7 jours sur 7 et 18 heures chaque jour.

On est, en 2020, revenus à la situation du début des années 2000. Mais que l'on ne s'y trompe pas, le niveau des mouvements de 2019 sera à nouveau atteint d'ici 2025, même si les voyages d'affaires viennent à diminuer et, interdite, l'exploitation des liaisons aériennes accessibles en train à moins de 2h30 (ce qui demeure à confirmer). Quant aux prévisions pour 2040, elles seront vraisemblablement dépassées (comme ce fut le cas pour celles initialement prévues pour 2018 et 2019), pour la raison majeure et peu contestable d'une augmentation continue de la population mondiale ayant les moyens et le désir de voyager par voie aérienne[2]. Les milieux financiers ne s'y trompent d'ailleurs pas : le cours des sociétés, liées au tourisme, a rebondi de plus 21 % depuis le début de cette année[3].

Face à ces constats, que va-t-il se passer si, d'ici 3 ou 5 ans à compter d'avril dernier (délais donnés par l'État aux riverains, lors de sa dernière consultation[4], pour faire valoir leurs droits de délaissement ou d'aide à la revente[5]), un nombre important de propriétaires des quartiers de Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan impactés décide de mettre en vente leur bien pour profiter de la décrue actuelle du trafic aérien et anticiper ainsi sa remontée ; à l'image des protagonistes du film d'Yves Robert de 1977 : « Nous irons tous au paradis ». Un crève-cœur pour la plupart de ces riverains mais, qui imaginera pouvoir encore profiter en 2040 de son jardin ou de sa terrasse avec les niveaux sonores annoncés et un survol toutes les 3 minutes... voire plus encore aux heures de pointe !

Comment en est-on arrivé là ? Le seuil de nuisances admissibles est-il dépassé ? La question de la planification et du pilotage des projets d'investissement et d'infrastructure publics est ici concrètement posée. On s'aperçoit en effet qu'ils ne s'accompagnent que rarement d'analyses transversales et prospectives prenant en compte les autres projets, en cours ou envisagés sur l'aire géographique, de même que d'une analyse des flux (de toutes natures) et des nuisances existantes ou potentielles. On peut penser qu'il n'entre pas dans les missions de la DGAC de tenir compte de la pollution liée à la chaufferie, des mauvaises odeurs liées à l'usine de traitement des eaux, de l'existence d'un site Seveso (encore que !) comme de la congestion du trafic routier, au sud du pont de Cheviré le matin et au nord le soir**.** Mais alors, à qui revient-il de mener ce lourd travail d'analyses transversales et intégrant les diverses échelles territoriales impactées ? Aux services régionaux de l'État, comme la DREAL ou la DREETS (ex-DIRECCTE), ou est-ce les directions nationales qui gèrent (seules ?) les synthèses et définissent la position de l'État ? La Commission Consultative de l'Environnement (CCE), mise en place par l'État et consultée en novembre 2020, a, après un vote de ses membres, émis un avis négatif sur le projet déposé par la DGAC. Mais, il n'a pas été tenu compte de ses remarques et de cet avis, et la DGAC a lancé fin avril le dernier round des consultations qui inclut les mesures de compensation qui seraient accordées aux riverains.

Les services de l'État (notamment nationaux) auraient-ils imaginé que peu de riverains déposeraient des dossiers de délaissement ou d'aide à la vente ? Mais, ont-t-ils pris conscience que les évolutions sociologiques de ces

---

[1] « Je risque gros » : l'inquiétude des riverains d'un site de stockage de nitrate d'ammonium en Loire-Atlantique | LCI
[2] https://www.veilleinfotourisme.fr/tendances-et-recherches-en-tourisme/tendances/des-perspectives-encourageantes-pour-la-reprise-des-voyages-post-covid-19
[3] https://www.allnews.ch/content/points-de-vue/le-secteur-du-voyage-se-porte-tr%C3%A8s-bien-cette-ann%C3%A9e
[4] Lancement des consultations sur le projet de PPBE et sur l'arrêté de restrictions d'exploitation | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement (https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/)
[5] https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/documentation/documentation

dernières années en matière de qualité de vie et d'environnement ont fait bouger les seuils d'incompréhension et d'acceptabilité comme la notion, de moins en moins partagée, d'intérêt général (cf. Notre-Dame des Landes, la taxe carbone sur les carburants et maintenant les parcs éoliens) !

Pourquoi l'État n'a-t-il pas envisagé de proposer une limitation des mouvements d'avions (en plus du couvre-feu) qui pourrait constituer un juste compromis entre cadre de vie local et intérêt général, et faciliter en outre la recherche de solutions à plus long terme ? Ce serait pourtant faire preuve d'une certaine sagesse et d'une capacité à tenir compte des expériences passées (les aéroports urbains sont partout dans le monde remis en cause) ainsi que des travaux de recherche sur les conflits d'aménagement (le nouveau DG de la DGAC arrivé en septembre 2020 se dit prêt à renforcer (sic) la transition écologique du domaine).

Mais, est-ce encore possible, après toutes les voltefaces ayant déjà eu lieu ? Quant aux riverains, ne vont-ils pas définitivement jeter l'éponge et fuir, face à ce cumul de nuisances et une telle dégradation de leur cadre de vie ? Espérons que soit un jour commanditée une évaluation indépendante. Celle-ci pourrait montrer la difficulté, voire l'incapacité, de certains services de l'État à intégrer le niveau local et à adopter une démarche transversale (à l'opposé d'un « raisonnement en silo ») dans le but d'imposer ses propres solutions, principalement focalisées sur ses missions. Dans le cas de l'aéroport, la DGAC apparaît, de plus en plus clairement, comme obnubilée par la recherche d'un retour financier optimal, au niveau de la concession d'exploitation de l'infrastructure ou bien encore en vue de sa privatisation[6] ? Peut-on, dès lors, parler encore d'intérêt général comme de concertation ?

[6] Cf. privatisation d'Aéroport de Paris :
https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/03/13/loi-pacte-les-enjeux-de-la-privatisation-d-aeroports-de-paris-en-six-questions_5435432_4355770.html?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1552472653