

Le directeur du transport aérien

Paris, le 29 JUL. 2022

Ref: 22 0 1 2 4 / DTA

Lettre recommandée avec accusé de réception

1A 187 533 4155 0

Note à Monsieur le Président
de l'Autorité environnementale
Ministère de la transition écologique
et de la cohésion des territoires
Conseil général de l'environnement
et du développement durable
92055 La Défense Cedex

**OBJET : INSTALLATION D'UN SYSTÈME D'AIDE À L'ATERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS 21)
DANS L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE, SUR LES COMMUNES DE BOUGUENAIS ET
SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU (44)**

**RECOURS ADMINISTRATIF RELATIF À LA DÉCISION N° F-052-22-C-0058 EN DATE DU 2 JUIN 2022
AU TITRE DE L'ARTICLE R. 122-3-1, VII DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

PJ : DOSSIER DE DÉCLARATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET SON RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Monsieur le Président,

Par la décision en objet, prise dans le cadre d'un examen au cas par cas en application de l'article L. 122.1, II, du code de l'environnement, vous avez demandé que le projet de création d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS : *Instrument Landing System*), ayant pour objet de garantir une sécurité accrue des atterrissages au seuil 21 face au sud de l'aéroport de Nantes-Atlantique, soit soumis à évaluation environnementale.

La décision soumet plus précisément à évaluation environnementale « *l'ensemble des opérations indissociables de l'ILS, en particulier la dérogation envisagée pour tous les atterrissages quelle que soit leur direction, mais aussi les autres travaux au sol nécessaires pour répondre aux augmentations de trafic permises.* »

En raison des impératifs de sécurité publique qui seuls motivent la réalisation de ce projet d'ILS, je sollicite par la présente un retrait de votre décision et l'adoption d'une nouvelle décision de ne pas soumettre le projet à évaluation environnementale, sur la base des explications complémentaires figurant ci-dessous et des pièces annexées au présent recours.

1. Rappel du contexte

Le système d'atterrissage aux instruments (ci-après nommé « ILS ») offre aux équipages des aéronefs un système de guidage radioélectrique utilisable par toutes les compagnies aériennes, y compris par visibilité réduite (conditions météorologiques dégradées). En l'espèce, l'installation de l'ILS 21 permettra aux équipages des aéronefs de bénéficier pour les atterrissages face au sud du même système de guidage que celui déjà existant pour les atterrissages face au nord.

L'objectif de l'installation de ce système est de garantir une sécurité accrue des atterrissages réalisés dans cette configuration.

L'ILS 21 sera constitué de deux éléments (radioélectriques) techniques. Il s'agira d'un dispositif de guidage vertical à l'aide d'un radiophare d'alignement de descente (GLIDE, cf. *Glide Path* : trajectoire de descente), implanté vers la partie nord de la piste (1), ainsi que d'un dispositif de guidage horizontal au moyen d'un radiophare d'alignement de piste (LOC : *Localizer*), situé au sud de la piste (2).

Ces travaux, réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Service de la navigation aérienne Ouest (SNA-O / Direction générale de l'aviation civile (DGAC)), comprendront :

- (1) pour le GLIDE,
 - o la dépose d'une voie « SSLIA » (Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs) existante qui est située dans la zone aménagée ci-après (5 000 m²) ;
 - o un aménagement de surface de 300*175 m² (plan de réflexion) qui permet un rayonnement de plan de descente pour les aéronefs (52 500 m²) ;
 - o un déplacement d'une voie « SSLIA » en dehors de la zone de plan de réflexion désignée ci-dessus (2 200 m²) ;
 - o un déplacement d'une voie « SPPA » (Service de prévention du péril animalier, notamment aviaire) en dehors de la zone de plan de réflexion désignée ci-dessus (550 m²) ;
 - o la création d'une voie d'accès au Glide depuis la piste pour les besoins de maintenance (200 m²) ;
 - o la création d'une dalle béton de volume 9*4,5*0,3 m³ (L*I*e) avec un abri pour héberger les équipements techniques pour rayonner le signal (surface de 40,5 m²) ;
 - o un massif support pour le mât des aériens de volume de 2,5*2,5*2 m³ (surface de 6,25 m²) ;
 - o un massif support pour une antenne de surveillance de rayonnement de volume de 10*1*0,3 m³ (surface de 10 m²) ;
 - o une dalle pour les opérations de contrôle en vol de volume de 2*2*0,15 m³ (surface de 4 m²) ;

- (2) pour le LOC,
 - o la création d'une voie d'accès, pour les services de la DGAC et de l'exploitant aéroportuaire, au LOC depuis la piste pour les besoins de maintenance (5 000 m²) ;
 - o la création d'une dalle béton de volume de 9*4,5*0,3 m³ avec un abri pour héberger les équipements techniques électroniques pour rayonner le signal (surface de 40,5 m²) ;
 - o la création d'une dalle béton de volume de 4,5*4,5*0,3 m³ avec un abri frangible pour héberger les équipements techniques distribuant ou alimentant les 2 antennes rayonnant le signal ILS/LOC (surface de 20,25 m²) ;
 - o un massif support pour le mât des 20 antennes de volume de 46*3*0,3 m³ (surface de 138 m²) ;
 - o un massif support situé devant les 20 antennes pour contrôler le rayonnement de 2*2*0,20*1*0,3 m³ (surface de 4 m²),
 - o une dalle pour les opérations de contrôle en vol de 2*2*0,15 m³ (surface de 4 m²) ;
 - o une voie de service carrossable en demi-cercle pour faire des mesures périodiques de vérification de rayonnement (1 400 m²).

Une fois ces travaux arrivés à leur terme, l'ILS 21 comprendra en phase d'exploitation :

- pour le GLIDE, l'abri modulaire, le mât avec ses aériens et une antenne de contrôle située devant les aériens, sa voie de service (accès), ainsi que la surface de réflexion végétalisée ;
- pour le LOC, les deux abris techniques modulaires, un ensemble d'antennes placées sur une dalle en béton, les voies de service pour accéder à la station ainsi qu'une zone de circulation en forme de demi-cercle permettant un accès aux véhicules techniques afin de vérifier le rayonnement du système LOC (mesures préventives mensuelles et obligatoires).

En parallèle et compte tenu de sa nature et de ses caractéristiques, le projet est soumis à une procédure de déclaration en application de l'article L. 214-1 du code de l'environnement (rubrique 3.3.1.0 relative aux zones humides).

Considérant l'état du trafic sur la plateforme, l'autorité de surveillance de la sécurité aérienne a estimé nécessaire dès 2017 l'installation d'un système de guidage vertical afin de rejoindre les standards de sécurité des plateformes nationales et internationales de même catégorie que Nantes.

Jusqu'à l'annonce de l'abandon du projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la mise en œuvre de cette exigence était différée compte tenu de l'imminence du transfert de l'activité de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers cette nouvelle plateforme. Avec l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, l'installation d'un système de guidage vertical à Nantes-Atlantique est impérative.

En l'état actuel (i.e. à court et moyen terme) de l'avionique embarquée des aéronefs desservant l'aéroport, **l'ILS est le moyen de guidage vertical assurant le plus haut niveau de sécurité au plus grand nombre d'aéronefs**, il est à ce titre utilisé très couramment sur les plateformes aéroportuaires nationales et internationales de même catégorie que Nantes. A titre d'illustration, les pistes des huit aéroports français les plus importants en termes d'accueil de trafic commercial ou d'affaires sont équipées d'ILS, et lorsque l'installation est possible, dans les deux sens d'atterrissage.

Le régime dérogatoire de la procédure satellitaire désaxée dont a bénéficié l'aéroport de Nantes-Atlantique jusqu'en 2021 a été prorogé jusqu'à la fin de l'année 2022 par l'autorité de surveillance de la sécurité aérienne du fait du projet en cours relatif à l'installation de l'ILS 21. Cette dérogation sera prochainement prolongée jusqu'à la mise en œuvre de l'ILS 21, moyennant des conditions d'exploitation en cours de définition, destinées à consolider la sécurité de l'utilisation de la procédure.

Ainsi, compte tenu de l'impératif de sécurité publique qui y est attaché, la mise en service de l'ILS 21 pour l'aéroport de Nantes-Atlantique dans les meilleurs délais est rendue d'autant plus nécessaire.

2. Argumentation

La décision de l'Autorité environnementale du 2 juin 2022 soumet à évaluation environnementale les travaux d'aménagement nécessaires à l'installation de l'ILS 21. Divers motifs, figurant dans le considérant traitant des incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine, et les mesures destinées à les éviter ou les réduire sont exposés.

Parmi ces motifs, figurent :

- l'absence de précisions apportées sur le devenir de volumes de terre végétale inerte issus de déblais des travaux, ainsi que l'absence d'indication s'agissant d'un mode de gestion adapté des espèces exotiques envahissantes (Vergerette du Canada et Vergerette annuelle) au regard de risques de dissémination (deuxième tiret de la décision¹) ;
- l'absence de détermination, à ce stade, des fonctionnalités des zones humides impactées par le projet et le fait que la compensation n'ait été estimée corrélativement qu'en termes de surface (quatrième tiret²) ;
- l'absence d'évaluation des incidences environnementales indirectes du projet (en termes de bruit, de polluants dans l'air et de gaz à effet de serre), en raison de la possible augmentation du trafic aérien, à laquelle l'ILS 21 contribuerait – comparativement à une situation caractérisée par une absence d'ILS (cinquième tiret³).

Des arguments complémentaires, présentés ci-après, permettront d'apporter de plus amples précisions aux développements figurant dans les pièces transmises à l'Autorité environnementale au titre de la demande d'examen au cas par cas du projet. Ces arguments devraient justifier le retrait de la décision du 2 juin 2022 visée en objet et la prise par l'Autorité environnementale d'une nouvelle décision de ne pas soumettre le projet à évaluation environnementale (motifs figurant ci-dessus).

Il conviendra pour ce faire, de démontrer en premier lieu, et à titre principal, l'absence d'incidence de l'installation d'un ILS sur d'éventuelles hausses du trafic aérien au sein de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique.

- o Sur l'absence de lien de causalité entre l'installation de l'ILS 21 et les prévisions d'augmentation du trafic aérien (5^{ème} tiret)

La décision du 2 juin 2022 établit en effet un lien de causalité entre, d'une part, les perspectives d'évolution du trafic aérien à long terme sur l'aéroport de Nantes-Atlantique, susceptibles d'engendrer des incidences environnementales indirectes notamment en termes de bruit, mais aussi de polluants dans l'air et de gaz à effet de serre, et, d'autre, part l'installation de l'ILS 21, notamment par rapport à une situation sans ILS.

Cette considération semble constituer le principal motif de la décision de l'Autorité (cf. notamment, dispositif de la décision n° F-052-22-C-0058, article 1, §1).

¹ « L'opération fait l'objet d'un déblai total de 5 670 m³, dont 1 200 m³ de voies en béton réutilisées, le restant étant de la terre végétale, dont le devenir n'est pas précisé. Suite au retour d'expérience avec l'ILS déjà en place, l'emplacement du GLIDE n'est pas drainé et est recouvert de 1 300 m³ de terre végétale réensemencée, permettant ainsi de maintenir une surface enherbée de type « prairie à jonc » et « prairie de fauche atlantique », habitat communautaire Natura 2000. Les incidences permanentes sont jugées faibles, au vu de l'absence de fréquentation du site et d'une fauche régulière. Des espèces exotiques envahissantes (Vergerette du Canada et Vergerette annuelle) sont signalées présentes sur site, sans indication sur un mode de gestion adapté, afin d'éviter toute dissémination. In fine, 7 800 m² sont renaturés en espaces naturels, pour 4 045 m² artificialisés ; »

² « Malgré les contraintes de positionnement, une délimitation de zones humides a permis d'aboutir à un décalage de 21 m du GLIDE et de réduire l'incidence sur les zones humides à une surface totale de 8 235m² impactés, soit 7 850 m² au niveau du GLIDE et 385 m² au niveau du LOC. À ce stade de l'opération, les fonctionnalités des zones humides impactées n'ont pas été déterminées et la compensation est estimée en termes de surface (pour l'emplacement du LOC, 385 m² regard du Sage de Grand-Lieu et pour celui du GLIDE, 15 700 m² au regard du Sage de l'Estuaire de la Loire) ; »

³ « Bien qu'il soit annoncé qu'en phase d'exploitation, l'opération « n'engendrera pas de déplacement ou de trafic spécifique », « ni de bruit », « ni de rejets dans l'air » le dossier évoque aussi que l'opération répond à « une exigence de sécurité liée à la forte progression du trafic commercial sur la plateforme ces dernières années » dans un contexte d'« évolution du trafic aérien à long terme sur l'aéroport de Nantes Atlantique », en vue de « répondre à la hausse prévisible des besoins de mobilité aérienne à horizon 2040 ». Cette évolution, qui n'est qu'une évaluation de la demande à venir, ne pourra néanmoins se concrétiser qu'avec le projet : la réalisation de l'ILS, qui conditionne également la dérogation pour tous les atterrissages, aura pour effet indirect une augmentation effective du trafic par rapport à la situation sans projet, qui induira des incidences environnementales indirectes notamment en termes de bruit, mais aussi de polluants dans l'air et de gaz à effet de serre, qui ne sont à ce stade pas évalués ; »

Elle est toutefois contestable dès lors qu'elle ne prend pas en compte :

- d'une part, l'impératif de sécurité aérienne attaché à l'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique (même avec un trafic aérien au niveau actuel) auquel contribue la mise en service de l'ILS 21 ;
- d'autre part, l'existence de facteurs tendant à limiter strictement d'éventuelles futures hausses du trafic aérien, tenant en particulier aux capacités d'accueil de la plateforme aéroportuaire.

Il convient de souligner, s'agissant de ce dernier point, que les projections d'augmentation du trafic aérien sont essentiellement dépendantes du rehaussement des capacités d'accueil de la plateforme aéroportuaire dans le cadre de son projet de réaménagement, lequel poursuit un objet propre et présente une finalité qui n'est pas identique à celle du projet d'ILS 21, dont l'objet et la finalité propres sont, pour mémoire, attachés à un seul impératif de sécurité aérienne.

Aussi, la nécessité immédiate d'un second ILS (en piste 21) sur l'aéroport de Nantes-Atlantique doit-elle être distinguée, en tout état de cause, du sujet des hausses prévisionnelles du trafic aérien sur la plateforme.

L'installation d'un ILS 21 constitue donc un préalable nécessaire à la garantie d'un meilleur niveau de sécurité aérienne, compte-tenu du trafic actuel de l'aéroport de Nantes-Atlantique, nonobstant une hausse à terme du trafic aérien par rapport à celui de l'année 2019 (année où l'aéroport a connu son niveau de trafic le plus élevé).

La DGAC précisait, à ce titre, dans les compléments apportés à l'Autorité environnementale au dossier versé à l'examen au cas par cas, que la mise en place de l'ILS 21 répondait à une exigence de sécurité liée à la forte progression du trafic commercial sur la plateforme ces dernières années (augmentation du nombre total de passagers de 16,6% entre 2018 et 2019, [trafic 2018 : 6 199 181 passagers ; trafic 2019 : 7 227 411 passagers], données exploitant et UAF⁴).

La perspective du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes a, plusieurs années durant, réorienté les investissements vers ce qui devait constituer l'exploitation de la future plateforme. Son abandon a nécessité dès 2018 de reconsidérer les conditions d'exploitation de Nantes-Atlantique avec une vision durable, et en particulier celles de la procédure désaxée sans guidage vertical.

Ainsi, l'aéroport de Nantes-Atlantique doit aujourd'hui rejoindre les standards de sécurité des plateformes nationales et internationales de même catégorie.

La DGAC précisait en outre qu'« *aujourd'hui, pour un trafic actuel aussi important que celui de Nantes, et en raison du survol de l'agglomération, l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile considère que l'installation d'un système de guidage vertical des avions qui atterrissent face au sud est devenue indispensable lorsque les conditions météorologiques sont dégradées* ».

Il convient par ailleurs de souligner que l'aéroport de Nantes-Atlantique est arrivé à saturation en termes de capacités d'accueil, avant même la survenance de la crise sanitaire. Ses équipements actuels ne sauraient donc accueillir les hausses de voyageurs prévues à moyen et long terme, quelles que soient les procédures de circulation aérienne.

⁴ Cf. <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique>

Les facteurs limitants pour l'augmentation de trafic de Nantes-Atlantique sont en effet les capacités de traitement de l'aérogare, des aires de trafic et de stationnement avions. Dans le contexte de l'aéroport de Nantes, L'ILS pour sa part n'aura qu'un impact négligeable sur la capacité à accueillir plus de trafic : l'amélioration des minima opérationnels qui lui est associée ne permettra d'éviter de dérouter que quelques vols par an (moins de cinquante) vers d'autres aéroports.

C'est donc bien le projet de réaménagement de l'aéroport (de son aérogare et des aires de trafic et de stationnement avions) qui permettra de répondre aux hausses prévisibles de trafic, et non le projet d'ILS 21.

À titre complémentaire, des précisions seront apportées à divers éléments présentés à l'Autorité dans le cadre de la saisine au titre de l'examen au cas par cas. Il s'agit des points suivants :

- o Sur le devenir de terres végétalisées inertes issues de déblais (2^{ème} tiret)

L'opération fait l'objet d'un remblai net d'environ 5 670 m³ et non d'un déblai. Les volumes déblayés correspondent à de la terre végétale (entièrement réutilisée sur site), des matériaux de purge et de la chaussée béton déconstruite (à évacuer), tandis que les volumes remblayés consistent en l'apport de GNT (graves non traitées) drainantes et en la réutilisation des terres végétales extraites couplée à un apport supplémentaire d'environ 1 300 m³.

Concernant les déchets inertes générés par le projet, les documents de la consultation préalable à la signature du marché de travaux prévoient la production par l'entreprise qui aura été désignée titulaire d'un Plan de respect de l'environnement (PRE) comprenant notamment un Schéma d'organisation et de gestion de l'élimination des déchets (SOGED). Ce dernier prévoit à la charge de l'entreprise le tri puis l'évacuation des déchets dans des lieux dédiés pour un traitement adéquat. Un contrôle qualité pouvant s'exercer à tout moment, l'entreprise titulaire établira un suivi de la gestion des déchets au moyen de bordereaux de suivi. Une réutilisation des matériaux à évacuer sur ce chantier ou des chantiers proches sous gestion du futur titulaire est en outre étudiée.

- o Sur le mode de gestion adapté des espèces exotiques envahissantes (2^{ème} tiret)

L'espèce exotique envahissante concernée est la Vergerette du Canada, qui se développe préférentiellement dans les milieux fortement perturbés et anthropisés (comme à titre d'exemples les délaissés routiers, les décombres et zones industrielles, les coupes forestières, etc.). Pour le projet d'ILS, il s'agit d'une présence marginale en bord de piste. La gestion préconisée est une fauche précoce pour éviter la floraison sur ces espaces limités.

- o Sur la détermination des fonctionnalités des zones humides impactées par le projet (4^{ème} tiret)

Un dossier de déclaration répondant aux exigences légales et réglementaires au titre de la loi sur l'eau et des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement a été adressé à la Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique (DDTM 44) le 19 mai 2022 pour le projet d'installation d'un ILS 21 à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Ce dossier ainsi que son résumé non technique sont joints en annexe au présent recours et détaillent notamment les fonctionnalités des zones humides impactées et celles des zones projetées pour les mesures compensatoires.

En conséquence, il n'est pas établi de lien de causalité entre l'installation d'un ILS justifiée par des motifs de sécurité, compte tenu des niveaux de trafic actuels, et d'éventuelles incidences sur l'environnement ou la santé humaine résultant d'une augmentation du trafic aérien.

Ces arguments, tenant notamment de la nature du projet ILS 21, justifient qu'il ne soit pas soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122.1, II, du code de l'environnement.

Cette démonstration est encore appuyée par le besoin d'une mise en service rapide de l'ILS 21 pour des motifs tenant d'impératifs de sécurité publique, que la soumission du projet à évaluation environnementale devrait dégrader, en raison des retards de réalisation qui seraient engendrés le cas échéant.

À toutes fins utiles, il convient de préciser que le projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire permettant un rehaussement de ses capacités d'accueil, et en conséquence une éventuelle augmentation du trafic aérien susceptible d'engendrer des incidences sur l'environnement et la santé humaine, sera spécifiquement traité par le futur concessionnaire de l'aéroport dans le cadre d'études environnementales qui lui seront propres.

Si toutefois l'Autorité environnementale confirmait sa décision de soumettre le projet d'ILS 21 à évaluation environnementale, des précisions portant sur son périmètre, tel qu'exprimé dans la décision, s'avèreraient nécessaires.

Dans sa décision, l'Autorité décide en effet de soumettre à évaluation environnementale « *l'ensemble des opérations indissociables de l'ILS, en particulier la dérogation envisagée pour tous les atterrissages quelle que soit leur direction, mais aussi les autres travaux au sol nécessaires pour répondre aux augmentations de trafic permises.* » (art. 1^{er})

Le maître d'ouvrage s'interroge sur la nature « *[des] autres travaux au sol nécessaires pour répondre aux augmentations de trafic permises* » susceptibles d'être inclus dans le périmètre de l'évaluation environnementale, et attendrait en conséquence des précisions de l'Autorité sur ce point.

En vous remerciant de l'attention que vous portez à ma demande, et dans l'attente de votre décision, je vous prie de croire, monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Le directeur du transport aérien
Marc Borel