

**DOSSIER DE REAMENAGEMENT DE LA PLATE FORME AEROPORTUAIRE NANTES ATLANTIQUE
NOTE DE CONTRIBUTION SLA AU PROJET SOUMIS À CONCERTATION.**

Suite à l'abandon du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, l'Etat a engagé une concertation. Voici en conséquence la contribution de l'association Sud Loire Avenir au débat.

Introduction : Présentation de l'association Sud Loire Avenir.

Sud Loire Avenir est une association créée au début des années 2010. Elle a la particularité de rassembler 12 communes du Sud Loire de sensibilités politiques diverses associés à des entreprises, des élus adhérents à titre personnel et des citoyens.

L'objectif de cette association est de promouvoir le Sud Loire sur les plans économiques, patrimoniaux, culturels et environnementaux et d'y favoriser le bien vivre. A l'occasion du transfert de l'Aéroport Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes, l'association voulait accompagner la mutation de la zone aéroportuaire.

La violence des opposants a fait obstacle à ce transfert pourtant validé par un vote positif lors de la consultation publique de 2016. L'association regrette donc que l'Etat français ait reculé face à cette violence. L'abandon du projet en janvier 2018 porte un coup au développement économique et touristique de notre département et au-delà de notre région. Il porte également un coup à la qualité de vie des riverains et indirectement à l'environnement.

I°) Nos trois principes fondamentaux

1 - La protection des riverains contre les nuisances et contre les risques sanitaires ;

2 - La protection de l'environnement, en assurant la préservation de la biodiversité, notamment celle du lac de grand lieu classé RAMSAR et Natura2000, ainsi que les communes limitrophes et ses rives protégées par la loi littorale ;

3 - Le développement économique en projetant tout le territoire dans la durée, y compris en assurant son positionnement à l'international.

II°) Protection des riverains

Aujourd'hui l'aéroport de Nantes-Atlantique affiche la meilleure progression des grands aéroports français. Cette forte croissance engendre par la même occasion une augmentation des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et des effets néfastes pour la santé de nombreux habitants.

Nous refusons que le trafic aérien dégrade le cadre de vie des riverains de l'aéroport. C'est pourquoi SLA signataire des 7 résolutions avec les élus du sud Loire sur le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique réaffirme qu'elle s'oppose solidairement à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles.

Suite aux propositions des 33 communes de Nantes Métropole et de la communauté de communes de Grand Lieu et des acteurs économiques du territoire, comme le premier ministre l'a demandé, nous demandons que l'instruction des mesures pour les vols de nuit entre 0h et 6h soit activée le plus rapidement possible et que soient mises en place des restrictions plus fortes en périodes d'endormissement et de réveil.

Il convient également de protéger les populations en agissant sur la source des nuisances (vols de nuit, suivi rigoureux des trajectoires) et en appliquant les compensations exemplaires promises aux populations survolées (PGS, FCNA).

Il faut que l'Etat abonde des fonds de compensations exceptionnels pour financer notamment des délaissements qui doivent être prévus pour les habitations les plus impactées. Les aides à l'isolation des bâtiments doivent prendre en charge 100% des travaux. Le FCNA doit également prendre en charge les déplacements d'équipements publics-ou privés et les réaménagements du territoire.

Il paraît opportun de faire coïncider le PEB, plan d'exposition au bruit, et le PGS, plan de gêne sonore.

SLA rappelle que le bruit favorise les accidents cardiaques. Il faut donc mettre en place une surveillance spéciale pour les riverains.

Les réacteurs des avions émettent lors de la combustion du carburant des particules fines qui peuvent favoriser des affections pulmonaires, même si les travaux scientifiques sont peu développés sur le sujet. Une surveillance spéciale s'impose également.

Le bruit retarderait les apprentissages scolaires et favoriserait un retard de l'ordre de 3 mois pendant les études primaires. Un renfort éducatif doit être prévu.

L'association demande la mise en application du (PPBE) plan de prévention d'exposition des bruits obligatoires pour tout aéroport de catégorie A.

L'association demande que toutes les mesures et tous les chiffrages et pour chacune des alternatives proposées soient abordés de façon équitable lors de la commission de concertation, y compris l'option du transfert.

L'association demande la mise place d'une communication accessible, objective et pédagogique permettant une bonne appropriation par le plus grand nombre

III°) La nécessité d'une réflexion globale sur le transfert et la réduction du trafic aérien

Il faut à l'évidence intégrer la question de l'aménagement de l'aéroport dans une réflexion plus large sur la localisation des aéroports, la réduction du trafic aérien au profit du train plus propre. Il convient donc d'aborder plusieurs sujets :

-La question du transfert.

Il faut mettre immédiatement à l'étude le transfert, car la situation est, d'ores et déjà, très difficile à supporter pour les riverains.

-La réduction du trafic aérien.

Il faut poser cette question de deux façons. Tout d'abord il faut réfléchir à la fois sur un plan national et sur un plan européen à la disparition des avantages fiscaux dont bénéficie le transport par avion. Il faut taxer le kérosène sur les vols intérieurs de façon à orienter une partie des déplacements vers le train et imposer une

TVA sur les billets d'avion. Ensuite il faut explorer la piste de la répartition des vols et donc peut-être des compagnies entre plusieurs aéroports de l'ouest, même si nous savons tous que le modèle économique des compagnies incite au regroupement sur un aéroport unique.

IV°) Les compensations en matière de déplacements

(Projets pilotés par la Région PDL et Nantes Métropole)

La qualité de vie d'une partie des habitants du Sud Loire est obérée par les difficultés d'accès au territoire métropolitain. La réflexion sur la desserte de l'aéroport doit intégrer une réflexion sur les déplacements quotidiens.

En effet l'abandon du transfert a porté un coup au développement économique. Il y a donc lieu de penser à une compensation, notamment en matière de déplacements. Poser ces questions est d'autant plus important qu'améliorer les déplacements, c'est réduire la pollution. La circulation des voitures et des camions, surtout s'ils sont bloqués dans des encombrements quotidiens, produit du bruit et de la fumée encore plus que les avions.

Voici donc les questions que Sud Loire Avenir se pose et qui doivent être intégrées dans la réflexion sur l'aménagement et la desserte de l'aéroport, de la zone d'activités industrielles D2A et des centres de recherches et d'enseignements professionnels soit 15000 salariés et étudiants sur zone à l'horizon 2025:

- N'est-il pas possible de remplacer les actuels parkings au sol de l'Aéroport par des parkings en silo?
- Pourquoi ne pas lancer une étude sur l'articulation des transports métropolitains et des transports hors métropoles, départementaux et régionaux ? On peut penser à la prolongation du Busway jusqu'au centre-ville de Vertou, voire la gare de Vertou, la prolongation du C4 jusqu'au Taillis aux Sorinières, à la prolongation de la ligne 12 des cars Lila jusqu'à Machecoul...
- Peut-on autoriser la circulation des cars Lila devenus Aléop sur les bandes d'arrêt d'urgence ?
- Pourquoi ne pas lancer une étude sur tout le Sud Loire sur la rétribution des conducteurs qui font du co-voiturage et prennent à leur bord des passagers sur des trajets réguliers du domicile au travail ?

40 000 voitures circulent chaque jour sur la Route de Pornic. Dans chaque voiture il n'y a que 1,3 personne en moyenne (chiffre du PDU de Nantes Métropole) soit des dizaines de milliers de sièges vides. La mise en œuvre d'une application sur Smartphone permettrait peut-être de mettre en contact passagers et conducteurs pour ces courts trajets.

- Peut-on prolonger la future ligne de tramway (desservant le futur CHU et traversant la Loire au niveau du pont des Trois Continents) le long de la route de Pornic, à travers Rezé et Bouguenais jusqu'au l'échangeur de la Bouvre, voire jusqu'à la sortie vers Bouaye ?

La création de parkings relais éviterait l'entrée de nombreux véhicules dans l'agglomération.

- Pourquoi ne pas ouvrir une ligne de tram train pour desservir l'aéroport et la zone industrielle ?

La ligne Nantes Pornic Saint Gilles Croix de Vie passe très près de l'aéroport et un embranchement existe. Une desserte par le train faciliterait la venue des passagers venant de Bretagne, des Pays de Loire et du Poitou.

-Par ailleurs concernant cette ligne de train, ne peut-on pas l'améliorer en multipliant les fréquences grâce à la création d'une zone d'échange à Villeneuve en Retz, sur Bourgneuf ?

- Ne peut-on pas prolonger la ligne 3 jusqu'à Nantes Atlantique ?

La venue des passagers de l'agglomération serait facilitée, ainsi que les déplacements des employés de la zone industrielle.

- Peut-on se servir de l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Pont Saint Martin et la zone aéroportuaire ?

- Est-il possible de doubler les bacs de Loire aux heures de pointe pour soulager le pont de Cheviré ?

- Est-il possible d'expérimenter des véhicules autonomes (sans chauffeurs) sur l'emprise de l'ancienne voie Paimboeuf St Hilaire de Chaleons ?

-Peut-on accélérer les trains desservant Roissy en traitant le ralentissement du barreau Sud Francilien ?

Cet aménagement est prévu dans le contrat d'avenir entre l'Etat et les Pays de Loire en 2027, ce qui est assez lointain.

- Peut-on améliorer la circulation sur le périphérique ?

V°) Le développement économique

Ici encore, le projet devra répondre à toute une série de questions :

- Sur quels terrains Airbus, Daher et les sous/traitants ainsi que l'IRT Jules Vernes peuvent-ils se développer ?

- Peut-on réaliser la voie ferrée préconisée par le sénateur Yannick Vaugrenard dans son rapport sur

le port de Nantes Saint Nazaire pour transporter le fret entre le port de Saint Nazaire et Vierzon ?

- Peut-on renforcer l'axe industriel Nantes Saint Nazaire, tout en recherchant des alternatives au transports routiers, en développant le fret par le transport fluvial et le ferroviaire « Ligne Nantes le Croisic » ?

Voici l'état de notre réflexion sur le sujet. Évidemment nous continuons à travailler et à essayer d'élaborer le compromis acceptable entre tous les intérêts en cause sur ce difficile sujet.