

7 résolutions des élus et des citoyens sur le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Signataires

Nom		Fonction
Gérard	Allard	maire de Rezé
Laure	Beslier	maire de Brains
Myriam	Bigéard	conseillère départementale du canton de Rezé 1
Johann	Boblin	maire de La Chevrolière
Serge	David	maire d'Indre
Yannick	Fétiveau	maire de Pont Saint Martin
Jacques	Garreau	maire de Bouaye
Patrick	Gavouyère	maire du Pellerin
Pierre	Hay	maire de La Montagne
Serge	Hégron	maire du Bignon
Freddy	Hervocho	conseiller départemental du canton de Rezé 1
Samuel	Landier	conseiller départemental du canton de Rezé 2
Martine	Le Jeune	maire de Bouguenais
Jean-Claude	Lemasson	maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
Karine	Paviza	maire de Geneston
Dominique	Raimbourg	président de l'association Sud Loire Avenir
Christelle	Scuotto	maire des Sorinières
Ina	Sy	conseillère régionale
Malika	Tararbit	conseillère départementale du canton de Rezé 3
Laurent	Turquois	maire de Saint-Sébastien-sur-Loire conseiller départemental du canton de Saint-Sébastien-sur-Loire

Nous, élus et citoyens, reconnaissons l'importance pour notre territoire d'un aéroport facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi. Pour autant un aéroport situé en milieu urbain, enclavé, à proximité de dizaines de milliers d'habitants ne pourra se développer comme celui qui était envisagé à Notre-Dame-des-Landes, compte tenu des contraintes environnementales, des nuisances et des pollutions qu'il génère. En tout état de cause, la santé des habitants demeure notre principale préoccupation.

Aujourd'hui, l'aéroport de Nantes-Atlantique affiche la meilleure progression des grands aéroports français. En 2018, près de 6,2 millions de voyageurs ont pris l'avion et/ou ont atterri à Nantes-Atlantique, soit 13 % de passagers de plus qu'en 2017. Les premiers mois de 2019 présentent déjà une augmentation de 20% par rapport aux premiers mois de 2018, et la barre des 7 millions de passagers pourrait être atteinte en 2019, soit à nouveau 13% d'augmentation.

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. **Qu'est-ce que ce trafic laisse présager pour l'avenir du cadre de vie dans les communes riveraines ?**

Si on peut lui reconnaître d'avoir démocratisé l'accès au transport aérien et facilité la mobilité internationale, le trafic croissant des charters et des compagnies low-cost questionne. **Alors quel modèle de développement imaginer aujourd'hui pour faire de Nantes-Atlantique un aéroport du futur ?**

Enclavé entre la ville et le lac de Grand Lieu, le développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne pourra ignorer ce contexte contraint. **Comment adapter l'infrastructure dans le respect du territoire et de ses habitants ?**

L'activité économique aéroportuaire a nécessairement des impacts nombreux et variés sur un bassin de vie (nuisances quotidiennes, mais aussi emploi). **Nous n'imaginons pas qu'elle se développe sans associer le territoire et les citoyens concernés à sa gouvernance, et sans études approfondies** : études épidémiologiques, études d'impacts environnementaux sur les communes (en particulier étude des impacts sur la biodiversité des réserves naturelles du lac de Grand Lieu), étude des retombées économiques locales, etc.

C'est pourquoi nous défendons les 7 résolutions suivantes.

1. Rejeter les options de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles

Nous prenons pour boussole la protection des habitants.

Nous sommes soucieux de ne pas opposer les populations entre elles sur le territoire de notre bassin de vie.

Aussi nous nous opposerons solidairement à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles.

2. Maîtriser le développement et les capacités de l'aéroport pour la protection des habitants et de notre planète

Les communes riveraines de l'aéroport comme leurs habitants découvrent régulièrement par voie de presse les ouvertures de lignes projetées à l'aéroport de Nantes-Atlantique. Cela entretient la perception d'une infrastructure hors-sol, déconnectée des impacts qu'elle génère auprès des riverains.

De plus l'accord de Paris de 2015 et les engagements internationaux de la France conduisent à penser que le transport aérien devra, comme d'autres secteurs, s'inscrire dans des changements tendanciels profonds.

Alors que le dossier soumis à la concertation estime les besoins de mobilité aérienne à l'horizon 2040 entre 9,1 (scénario bas) et 14,2 millions de passagers (scénario haut), nous n'acceptons et n'accepterons pas un développement illimité et non maîtrisé du développement du transport aérien sur notre territoire.

Aussi nous demandons que le développement et les capacités de l'aéroport soient maîtrisés. A ce titre, une étude d'approche équilibrée doit pouvoir être engagée pour appréhender finement les enjeux économiques, le fonctionnement de l'aéroport et les enjeux de maîtrise du trafic, **en imposant une limitation du nombre de mouvements.**

3. Mettre en place une gouvernance associant les territoires et les habitants survolés.

Le développement économique et l'évolution du trafic doivent impérativement prendre en compte la santé et l'acceptabilité des nuisances de l'infrastructure. Aussi demandons-nous la mise en place d'une gouvernance associant les élus et les citoyens concernés par le survol de leur territoire, de manière à construire ensemble une évolution du modèle aérien.

Pour cela nous demandons d'intégrer toutes les collectivités territoriales qui sont, ou qui pourraient être impactées par le survol et les nuisances sonores des avions à la réflexion sur la stratégie aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Et de soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire.

4. Protéger la santé des habitants en interdisant les vols programmés la nuit

L'explosion du trafic aérien a également entraîné une forte augmentation des vols de nuit (23h00-6h) : + 8,39 % entre 2010 et 2017. En moyenne, cela représente 6,5 vols par nuit sur la période¹ et près de 30 vols certaines nuits d'été pendant la période dite de restriction actuelle (22h30-6h00).

Pour les riverains de l'aéroport, ces nuisances sonores génèrent un stress et une fatigue constants qui ont des impacts sur leur santé. D'autant plus si le corps ne connaît pas de répit et que le sommeil s'en trouve affecté.

Parmi ses lignes directrices, l'OMS² « recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien [nocturne] à moins de 40 dB L_{night} car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. »

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.

5. Mettre en place des compensations à la hauteur des nuisances vécues et constatées par les riverains et agir sur la réduction du bruit à la source

Bien que l'aide à l'insonorisation ne suffise pas à protéger les riverains du bruit au quotidien nous prenons acte du doublement de la TNSA³, taxe qui abonde le fonds d'aide à l'insonorisation.

Nous prenons acte également de l'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019 du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA), afin d'apporter des compléments d'aide à l'insonorisation pour les logements situés à l'intérieur du PGS.

Le Plan de gêne sonore (PGS) est le premier outil de protection des riverains élaboré et approuvé après la décision du maintien de l'aéroport Nantes-Atlantique. Mais sa surface, quoiqu'elle ait presque doublé, restera insuffisante pour protéger convenablement toutes les populations exposées au trafic aérien.

L'OMS établissait le 10 octobre 2018, des lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne : « En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB L_{den} car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé. »

C'est pourquoi il convient d'agir spécifiquement sur la réduction du bruit à la source dans le cadre de la mise en place d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) régi par le droit européen⁴ : mise en place d'outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires, réduction du bruit au sol, de manière à améliorer le cadre de vie des populations survolées et des proches riverains des pistes.

Nous demandons que les compensations exemplaires promises aux populations survolées (PGS, FCNA), soient dotées d'un budget à la hauteur de l'ambition d'exemplarité annoncée par l'Etat, et soient appliquées avec la plus grande rigueur et rapidité. Il convient également de protéger les populations en agissant sur la source des nuisances.

¹ Source : Aéroports du Grand Ouest

² Organisation mondiale de la santé, Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne, 10 octobre 2018

³ Taxe sur les nuisances sonores aériennes

⁴ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

6. Optimiser les infrastructures existantes à travers une approche stratégique globale

L'enjeu est de proposer un territoire accessible bien connecté à toutes les échelles. L'aéroport de Nantes-Atlantique doit donc, comme les autres infrastructures, être un outil au service d'un projet de territoire, et non une fin en soi.

Par ailleurs, pour s'intégrer dans notre projet de territoire, la mobilité doit être repensée à plusieurs échelles :

- Aux échelles régionale et nationale, en donnant la priorité aux connexions ferroviaires et en proposant un développement équilibré de l'aéroport ;
- En travaillant les mobilités quotidiennes et la desserte des zones économiques au sud-ouest de l'agglomération nantaise, en s'appuyant sur des connexions multimodales ;
- En améliorant la desserte au moyen d'un transport structurant reliant les territoires à l'aéroport, et en reconfigurant les espaces de stationnement nécessaires à l'aéroport.

Dans une logique d'approche raisonnée du développement aérien, l'optimisation de l'existant prime sur le développement sans limite des infrastructures.

Une approche pragmatique axée sur les services attendus (affaires, tourisme, fret, etc.) des différents aérodromes (Nantes-Atlantique, Angers-Marcé, Rennes Saint-Jacques, Saint-Nazaire Montoir) est préférable à des stratégies de développement indépendantes. D'autant que l'aire de chalandise de ces aérodromes est régionale.

Cette approche raisonnée porte l'ambition du respect du territoire et de ses habitants.

Le Premier ministre suggère de mettre les aérodromes de l'ouest en réseau pour répartir le trafic et les services. Nous demandons à l'Etat de le démontrer et de l'organiser.

7. Mesurer la réalité des nuisances et rendre les données accessibles pour tous

La transparence et la confiance entre acteurs sont primordiales pour avancer vite et sortir d'une éventuelle nouvelle impasse.

Cette transparence passe notamment par l'accès en ligne et pour tous aux trajectoires et mesures de bruit des avions.

Nous prenons acte de la mise en place d'un observatoire portant sur le suivi des paramètres comme le bruit, la qualité de l'air, l'environnement, le foncier.

Le partage de ces données en toute transparence est essentiel pour objectiver les ressentis, contribuer aux réflexions prospectives et évaluer les actions mises en œuvre.

Nous attendons également de cette démarche qu'elle permette de mailler le territoire à l'aide d'un nombre significatif de stations de mesure du bruit, en plus grand nombre qu'aujourd'hui et couvrant un territoire plus important. Elles sont en effet encore trop peu nombreuses au regard de l'étendue du territoire soumis aux nuisances sonores des avions.

Pour que la transparence soit totale, nous souhaitons que l'ensemble des nuisances ainsi mesurées fassent l'objet d'études épidémiologiques afin de connaître et de suivre leurs effets sur la santé de la population.