

Réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique Concertation publique Cahier d'acteur de la Commune de Bouaye

Dans le cadre de la concertation publique initiée par l'Etat quant au réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique à l'horizon 2040, le Conseil municipal de la commune de Bouaye réuni exceptionnellement le lundi 8 juillet a adopté, à l'unanimité des votants, la contribution suivante pour la porter à connaissance de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Commission Nationale du Débat Public sous la forme d'un cahier d'acteur:

1 - Les modalités de la concertation ne permettent pas une information satisfaisante de nos concitoyens.

Sur un sujet aussi impactant pour les populations survolées, la concertation en cours se doit d'être exemplaire. Les éléments en notre possession nous amènent à juger qu'elle est loin d'être satisfaisante.

Les options retenues par l'Etat pour le réaménagement de Nantes Atlantique ont été divulguées le 27 mai 2019. La concertation s'achèvera le 31 juillet. Sur les deux mois d'ouverture de cette concertation, le mois de juillet verra une partie de nos concitoyens partir en congé. Quand on sait que lors des enquêtes publiques, c'est surtout en fin d'enquête que les observations sont portées, il est regrettable que la demande formulée auprès des représentantes de la CNDP par plusieurs élus, dont le Maire de Bouaye et les Conseillers départementaux du canton où est implanté l'aéroport, de **reporter la concertation après la période estivale n'ait pas été prise en compte.**

On attend pour le moins d'une concertation sur un sujet dont il est débattu depuis déjà plus de 40 ans qu'elle porte à connaissance des citoyens les éléments les plus fiables et les plus exhaustifs. Or les études d'impacts environnementaux de certaines des options proposées à la concertation ayant débuté en novembre 2018, leurs conclusions ne seront rendues, dans le meilleur des cas, après analyse du cycle annuel biologique de la faune, de la flore et celui de l'hydraulique, qu'en fin d'année 2019. **Pourquoi concerter et vouloir annoncer une décision aussi impactante en amont de la connaissance qu'apporteront les études environnementales?**

L'hypothèse d'une piste transversale, en soumettant la majeure partie du territoire des communes de Bouaye et de Pont-Saint-Martin à un futur Plan d'Exposition au Bruit qui en découlerait, aurait mérité que les populations concernées soient mieux informées et écoutées, tout au moins au même niveau que les autres communes impactées par les autres hypothèses. Or nous constatons qu'aucun des ateliers de la concertation n'a été proposé sur ces deux communes de Bouaye et Pont-Saint-Martin.

Le maire de Bouaye s'étant informé de pouvoir participer à l'atelier réunissant les corps constitués, cela lui a été refusé. Les associations dont certaines militent pour une piste transversale et qui ont pu participer à ces ateliers ont-elles une plus grande légitimité que les élus issus des urnes ? De même, l'impression de cartes au grand format laissée, dans un premier temps, à la charge de notre commune qui n'a pas en interne les moyens techniques adéquats, a été réalisée plus tardivement que pour d'autres communes. Ainsi, les cartes ont été livrées le mercredi 3 juillet en mairie de Bouaye, soit plus d'un mois après le début de la concertation. **Pourquoi cette différence d'information en notre défaveur ?**

Les documents de synthèse transmis au public pour la concertation contiennent des cartes où le nom des communes de Bouaye, de Brains et de Pont-Saint-Martin ne figurent pas et où aucune zone habitée n'est distinguée des zones non habitées (voir par exemple la carte page 6 du livret de synthèse), cela n'est pas

sérieux quand on sait l'impact qu'aurait sur ces trois communes l'hypothèse de la piste transversale pourtant, elle, bien dessinée, sur la carte. Un fond de carte IGN aurait pourtant pu facilement éclairer le citoyen.

L'information nous semble sélective et orientée. Ainsi, page 8 du livret de synthèse qui présente les principaux impacts de la piste transversale, est mentionné que les nuisances sonores réduiraient de 10 700, le nombre de personnes exposées à plus de 55 dB, il n'est pas précisé combien de nouvelles personnes se verraient exposées aux nuisances sonores puisque l'on ne parle ici que de différentiel entre la situation actuelle et l'option transversale.

Les faiblesses du dossier de concertation soulignées par l'autorité environnementale et nos propres constats nous amènent à préparer une action juridique dans l'hypothèse où les décisions de l'État seraient contraires aux intérêts des habitants que nous représentons.

2 - En éludant le transfert de l'aéroport, le cadrage de la concertation ne respecte pas la volonté démocratique des habitants de Loire-Atlantique.

En proposant quatre options de réaménagement uniquement sur le site même de Nantes Atlantique, l'Etat biaise d'emblée la concertation qu'il initie car il fait le choix, en n'étudiant aucune alternative de transfert, d'imposer de fortes nuisances à des populations qui en subissent déjà depuis de nombreuses années et en particulier depuis les cinq dernières où le trafic aérien a augmenté de 50 % à Nantes Atlantique. Une autre option mérite pourtant d'être soumise à concertation : c'est celle d'un transfert sur un secteur très peu urbanisé afin de répondre tant à la véritable protection des populations qu'à la volonté exprimée par certains acteurs économiques de développer la desserte aérienne du Grand Ouest.

Il y a trois ans, en juin 2016, après que les arguments des partisans et des opposants au transfert à Notre-Dame-des-Landes aient été exposés et connus, les électeurs participants au vote démocratique auquel les avait convié l'Etat ont fait un choix clair : 55 % se sont exprimés favorablement au transfert, près de 60 % à Bouaye. Si le site de Notre-Dame-des-Landes semble aujourd'hui devenu un site tabou pour un projet aéroportuaire, d'autres sites sont à explorer : la presse s'est déjà faite l'écho de prises de paroles d'élus du Castelbriantais, au nord du département de Loire-Atlantique et plus proches de tous les départements bretons, favorables à ce que des études de faisabilité soient menées en ce sens sur leur territoire en zone non fortement urbanisée comme l'est le secteur nantais.

A ce propos, nous soulignons l'importance que l'aéroport qui dessert tout le Grand Ouest soit implanté au Nord-Loire car toutes les études ont toujours mis en évidence que la majorité (65 %) des usagers de l'aéroport actuel résidaient au nord de la Loire. Le maintien d'un aéroport en Sud-Loire contribue à augmenter inutilement les flux devant franchir la Loire alors qu'à certaines heures cela est déjà très problématique sur les ponts existants.

Le Conseil municipal de Bouaye attire l'attention de l'Etat sur le fait que la mémoire du scrutin du 26 juin 2016 et de ses résultats est encore vive et qu'il est fondamental, dans un état démocratique, de respecter la volonté citoyenne qui s'est exprimée dans les urnes. Tout autre scénario se heurtera inmanquablement à ce rappel des élus et des citoyens attachés aux valeurs de la République : un vote majoritaire soutenu par une majorité encore plus large d'élus de tout bord doit être traduit dans les faits et non pas contourné par une nouvelle concertation!

3 – L'optimisation des infrastructures existantes dans le Grand Ouest à travers une approche stratégique globale est une nécessité.

L'enjeu pour le Grand Ouest 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.

Dans l'immédiat, 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,
- 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 toutes les infrastructures existantes prime sur le développement sans limite de celles-ci.

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 a d'ailleurs, lui-même, suggéré 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.

4 – La maîtrise du développement et des capacités de l'aéroport pour la protection des habitants et de notre planète s'impose à nous.

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 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, scénario toujours dépassé dans les projections passées), nous n'acceptons et n'accepterons pas un développement illimité et non maîtrisé 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 d'avion.**

Il nous aurait semblé judicieux que soit également soumis à concertation l'objectif du nombre de mouvements commerciaux, en cas de maintien à Nantes Atlantique, c'est à dire quelle évolution du trafic voulons-nous accepter d'ici 2040. Nous récusons l'argument affirmant que puisque le trafic aérien obéit à la libre concurrence, rien ne pourrait le contraindre. Or, nous savons que la simple limitation des parkings avions est déjà une contrainte de fait limitant le potentiel de développement.

5 - Les options de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles doivent être rejetées.

Nous avons pour boussole la protection des habitants et 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.

Nous rejetons donc les quatre options proposées par la DGAC à la concertation en raison de l'augmentation des nuisances sur de nouvelles populations qui en découle : page 9 du livret de synthèse, il est souligné la "hausse très importante des nuisances sonores : 11 000 personnes en plus exposées à plus de 55 Db".

6 - L'option consistant à créer une piste transversale a déjà été écartée et reste catégoriquement rejetée par les élus et les populations concernées

Nous rejetons catégoriquement l'option de la piste transversale car son impact serait dévastateur pour les communes de Bouaye, Brains, Pont-Saint-Martin et leurs habitants.

Nous avons relevé dans le dossier de concertation que :

- 115 hectares de foncier et de terres agricoles seraient à acquérir ;
- le déboisement d'une partie de la forêt périurbaine reconnue et valorisée par Nantes métropole depuis plusieurs années ;
- 15 hectares de zones humides seraient impactés ;
- le corridor écologique principal entre le lac de Grand-Lieu et la Loire serait rompu ;
- le coût, estimé entre 300 à 350 millions d'euros supplémentaires à l'option de référence, est le plus élevé des quatre options, ce qui encouragera à des durées de concessions longues, et amènera inmanquablement le futur concessionnaire à augmenter le plus fortement possible le trafic aérien pour rentabiliser un coût aussi élevé. Cela rendrait illusoire toute tentative de limitation de la croissance du trafic.

Nous rappelons que l'hypothèse de piste transversale a déjà été étudiée, en 2006, par le Département de Loire-Atlantique avec les services de l'Etat. Il avait alors été démontré l'incohérence d'un tel scénario. 564 hectares de terres agricoles étaient alors impactés. Aujourd'hui, la DGAC ne parle que de 150 hectares dans son nouveau document soumis à la concertation, hors compensation. Pourquoi cet impact foncier est-il minimisé et laisse à penser que ce scénario pourrait être réaliste ? L'impact sur la biodiversité est crucial. Or, la DGAC, au moment où cette concertation a lieu, n'a pas pu mener les études environnementales à leur terme et donc en mesurer les impacts.

Enfin, les conséquences sur les habitations et infrastructures scolaires ont été passées sous silence dans cette option de piste transversale. Pourtant, l'étude de 2006 montre que les deux lycées (1200 élèves à ce jour, 1400 programmés en 2023 par la Région) et les deux collèges de Bouaye, les écoles de Brains, de Pont-Saint-Martin et une école nouvelle programmée à Bouaye à proximité du lycée seraient fortement impactés. Il faut ajouter que 30 villages disparaîtraient et une centaine seraient impactés, sans compter les travaux de déviation de la ligne SNCF Nantes-Pornic à prévoir et non chiffrés !

En décembre 2017, les médiateurs écrivent à nouveau dans leur rapport, page 35 : "*Cette solution a été suggérée à la mission de médiation. L'analyse faite par la DGAC en 2013 démontre que les obstacles à ce projet seraient rédhibitoires, d'autant que **les zones impactées ne sont pas exemptes de toute urbanisation. L'audition par la mission des élus des communes potentiellement affectées par un tel projet a confirmé ce diagnostic. La DGAC a par ailleurs remis à jour le dimensionnement d'une telle piste, qui pose des problèmes multiples : acquisitions foncières de près de 150 hectares, construction d'une piste neuve de 2900 m sur des zones humides et naturelles, fortes contraintes de circulation des avions au sol, déviation probable d'une voie ferrée ou d'une route départementale, délaissement de hameaux, exposition de nouvelles populations de riverains aux nuisances. Les surcoûts par rapports à l'aménagement de la configuration actuelle seraient de l'ordre de 300 millions d'euros et le calendrier de réalisation extrêmement étendu (entre 6 et 10 ans). Ainsi, (...) la mission a été conduite à écarter cette solution.***"

7 - Quelles options d'exploitation ? Sans hésitation, l'interdiction des vols programmés de nuit doit être validée au plus vite pour protéger la santé des habitants.

Au vu des enjeux de santé publique et de qualité de vie des riverains soumis aux nuisances sonores, nous demandons l'interdiction de programmation de vols de nuits et le lancement immédiat de *l'étude d'approche équilibrée* afin que cette mesure de restriction soit mise en œuvre au second semestre 2021 comme indiqué page 9 du livret de synthèse.

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_{en} 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, 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.

Enfin, alors que la métropole nantaise est engagée fortement dans la transition énergétique, ne faudrait-il pas joindre les actes au discours en incluant la limitation du trafic aérien comme un objectif à atteindre dans le cadre des conclusions de cette concertation ?

8 - Quelles options pour réaménager l'aérogare actuelle ?

Plusieurs points sont soumis à concertation :

Emplacement de l'aérogare :

La mention page 9 du livret de synthèse nous indique que le choix de la création d'une nouvelle aérogare à l'ouest ne serait pas compatible avec la piste en V et la piste transversale ; cela nous encouragerait à retenir cette option pour mettre fin définitivement à tout projet de nouvelles piste en V ou transversale. Bien que son coût soit plus important, cette option peut permettre l'économie de la construction d'une desserte en transport en commun, en utilisant la ligne TER existante à l'ouest des pistes pour une connexion intermodale intéressante.

Niveau de service unique ou différencié pour des terminaux:

Nous considérons que l'utilisateur des transports aériens n'a pas à être différencié dans les terminaux selon la compagnie avec laquelle il voyage. Un terminal unique qui garantit à tous le même niveau de service et qui limite le développement de l'offre low-cost, est, à nos yeux, la seule solution conforme à notre volonté de lutter contre une société à deux vitesses où même le choix d'une compagnie aérienne pourrait fractionner et opposer les citoyens en deux catégories dès le temps des formalités et de l'embarquement : d'un côté, les usagers du low-cost et de l'autre, les bénéficiaires des prestations de service plus élevées apportées par les compagnies régulières.

Aménagement des abords de l'aérogare :

Les fonctions attendues par une esplanade urbaine doivent pouvoir être remplies même si un ou plusieurs parkings en silo étaient construits devant la gare. Les difficultés actuelles générées par la saturation régulièrement déjà constatées de stationnement automobile à Nantes Atlantique ainsi que la nécessité d'économiser le foncier, plaident pour le choix de la construction rapide de parkings en silo.

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

9 – Il est impératif de mesurer la réalité des nuisances et de 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 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 les trajectoires, 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.

10 – Nous demandons la mise en place d'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. Il est nécessaire de soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire.

11 – Nous demandons la mise en place de compensations à la hauteur des nuisances vécues et constatées par les riverains tout en agissant 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 TNSA, 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'OMS¹ 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 européen³ : 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.

³ 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