

CAHIER D'ACTEUR DES PARENTS D'ÉLÈVES DES ÉCOLES URBAIN-LE VERRIER, FRANÇOISE-DOLTO & CELESTIN-FREINET A BOUGUENAIS

Qui sommes-nous ?

Nous sommes un collectif représentant la section parents d'élèves de l'école élémentaire publique Urbain-Le Verrier (15 parents élus), la section parents d'élèves de l'école maternelle publique Françoise-Dolto (5 parents élus) et la section parents d'élèves de l'école maternelle publique Célestin-Freinet (8 élus), quartier des Couëts à Bouguenais. Les deux premières sections sont affiliées à l'Amicale laïque des Couëts.

Nous ne soutenons aucune catégorie socio-professionnelle, ni aucune formation politique, ni aucune association de riverains. Certains d'entre nous étaient favorables au transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, d'autres non. Notre présente démarche est motivée uniquement par la défense des intérêts des enfants scolarisés dans les écoles précitées. D'autres acteurs (habitants, professionnels, associations...), d'autres élèves, sont bien évidemment exposés aux nuisances aériennes mais nous n'avons pas légitimité à nous exprimer en leurs noms.

La situation des trois écoles

Le groupe scolaire Urbain-Le Verrier/Françoise-Dolto est, en effectif, le plus important de la commune de Bouguenais et l'un des plus importants de la métropole nantaise. L'école Urbain-Le Verrier compte 376 élèves âgés de 6 à 11 ans répartis sur 14 classes. L'école Françoise-Dolto compte 128 élèves âgés de 3 à 6 ans répartis sur cinq classes.

L'école Célestin-Freinet compte 106 élèves âgés de 3 à 6 ans répartis sur quatre classes.

La population fréquentant ces trois établissements, issue du grand quartier des Couëts, traduit une véritable mixité sociale, ce qui n'est pas chose si courante à l'échelle de la métropole nantaise.

Les trajectoires qui posent problème

Le groupe scolaire Urbain-Le Verrier/Françoise-Dolto se trouve à seulement 2700 m de l'aérogare et 2200 m de la piste. Lorsque les avions **atterrissent du nord au sud**, ils survolent précisément, à très basse altitude, la cour, les salles de classe et les bâtiments scolaires. Moins d'une minute plus tard, ils posent leurs roues sur le tarmac de Nantes-Atlantique. La proximité avec l'appareil est telle que l'on peut distinctement apercevoir les détails de la carlingue et compter les hublots. La scène suscite toujours un vif étonnement chez les nouveaux parents d'élèves et intervenants !

L'approche d'un avion débute par un bruit sourd et lointain, puis provoque un son strident et extrêmement désagréable lorsqu'il passe au-dessus de l'école. Le bruit se diffuse ensuite quelques instants. Au total, la séquence sonore dure environ 25 secondes et peut atteindre 70 db, selon nos mesures effectuées sur place.

L'école Célestin-Freinet se trouve à seulement 3100 m de l'aérogare et 2600 m de la piste.

Positionnée au cœur du couloir aérien, elle est également survolée à très basse altitude par les avions atterrissant du nord vers le sud. Le bruit ressenti est identique.

Comme si cela ne suffisait pas, il convient de noter que les **décollages**, eux aussi, sont sources de bruit. Les avions progressent plein gaz avec des trajectoires changeantes. Pour nos trois écoles, le bruit ressenti est moins agressif qu'un atterrissage mais la séquence sonore est presque aussi longue.

En moyenne, 161 avions atterrissent ou décollent chaque jour à l'aéroport Nantes-Atlantique (trafic 2018). En période de pointe, nous avons dénombré jusqu'à 104 atterrissages sur une seule journée (selon le tableau arrivées-départs du site Internet de l'aéroport Nantes-Atlantique). Ces chiffres donnent à eux seuls une idée assez effrayante de la répétition du bruit subi par les élèves.

Ce qui nous inquiète et pourquoi

1) Le bruit perturbe les cycles d'apprentissage et fatigue

Les récits des enseignants et élèves sont unanimes : lorsqu'un avion passe, on ne s'entend plus parler pendant quelque secondes. C'est fatiguant et agaçant en récréation, où le bruit n'est pas atténué. « C'est assourdissant », considère même une enseignante à Françoise-Dolto. A l'intérieur des murs, c'est dérangeant en période de sieste pour les plus petits. Mais c'est surtout problématique en classe, lorsque le calme et l'écoute sont nécessaires. « On est **obligé de s'interrompre**. On attend que l'avion passe et on reprend ce qu'on est en train de faire. Et ça se répète ainsi dans la journée », explique une enseignante de CE1. « A partir du moment où il y a une interruption, à ces âges, il faut un petit moment pour les récupérer », complète un enseignant d'Urbain-Le-Verrier. Résultat : des élèves moins concentrés et des apprentissages perturbés. « C'est encore **plus pénalisant pour les élèves les plus en difficulté** et ceux ayant besoin d'un cadre », déplore ce même enseignant. « Il nous arrive de ne plus y penser. On est capté par la classe, notre cerveau fait des choix et occulte le bruit des avions. Mais c'est une pollution sonore supplémentaire pour nos oreilles déjà trop sollicitées. On ne se rend pas compte à quel point le bruit est important dans les écoles », rapporte une enseignante de Célestin-Freinet.

Le constat est d'autant plus inquiétant qu'une grande partie de ces élèves sont également exposés aux nuisances sonores chez eux ou dans leurs activités de loisirs. Le sommeil de certains est, de plus, perturbé par les atterrissages ou décollages nocturnes. Ce qui diminue ensuite leur capacité d'attention en classe. Un cercle vicieux.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit des avions est néfaste pour la santé au-delà de 45 db Lden. Or nos trois écoles se situent, selon la DGAC, dans une zone exposée à un bruit supérieur à 55 db Lden. Il s'agit donc, avant tout, d'un problème de santé publique.

2) La pollution, quelles conséquences ?

Chacun sait que les avions sont émetteurs de rejets polluants. Dans quelle mesure ? Quelle conséquence pour la santé des personnes survolées à basse altitude ? Ces questions nécessitent des réponses précises et il n'en existe pas dans le dossier versé à la concertation. Nous déplorons particulièrement l'absence d'une étude d'impact sanitaire.

3) La sécurité, l'angoisse de l'accident

Selon un rapport publié par Boeing en 2017, 63% des accidents d'avion surviennent lors des phases de décollage ou d'atterrissage. Et deux cas graves de trajectoires non maîtrisées ont été recensés à Nantes-Atlantique ces quinze dernières années (21 mars 2004 et 25 mai 2016). La proximité des écoles avec la piste est donc un facteur de **risque aggravant**. Par ailleurs, lorsqu'ils atterrissent par le nord et survolent Nantes puis Bouguenais, les avions ne disposent pas, contrairement aux atterrissages par le sud, d'un système d'aide à l'atterrissage (ILS) sécurisant. « Voir les avions passer si près de la cour, même si on est habitués, c'est impressionnant et c'est effectivement une inquiétude », commente une enseignante de Célestin-Freinet.

Témoignages

- ✓ *« En classe, quand il y a un avion et que je parle, personne m'entend alors je dois répéter encore »* Pacôme, 4 ans, Petite section
- ✓ *« Lorsqu'un avion passe, certains élèves vont passer à autre chose. Donc il faut les rappeler à l'ordre pour qu'ils se reconcentrent »* Une enseignante de CE1
- ✓ *« Lorsque un avion passe, que son bruit s'ajoute au bruit extrêmement aigu des enfants, je ressens comme une agression »* Une enseignante en maternelle
- ✓ *« Quand il fait chaud l'été et qu'on ouvre les fenêtres, c'est encore pire »* Une enseignante de CM2
- ✓ *« Ce que nous observons avec mes collègues ATSEM, ce sont des enfants qui parlent de plus en plus fort »* Une enseignante en maternelle
- ✓ *« Un jour, un avion est passé plus bas que d'habitude et a fait tellement de bruit qu'on a tous eu peur en récré. On est allé se cacher sous le préau ! »* Noé, 7 ans, CP
- ✓ *« Les avions, le bruit, ça fait partie de la culture de l'école. Les enfants, sont habitués, ils ne nous en parlent presque plus »* Un enseignant en élémentaire
- ✓ *« Ma plus grosse crainte, c'est qu'un avion s'écrase. L'école est en plein dans l'axe de la piste. Le jour où il y aura un problème, elle ne sera pas loin. Les autorités ne pourront pas dire qu'elles ne savaient pas »* Anne, mère de deux élèves

Notre regard sur les options soumises à la concertation

Si l'on en croit les estimations de la DGAC, l'allongement de la piste actuelle (400 m ou 800 m), la création d'une piste en V ou celle d'une piste transversale diminueraient, à des degrés divers, les nuisances sonores subies par nos écoles. Ces quatre scénarios supporteraient néanmoins des contraintes d'autres natures. Notre collectif ne souhaite donc exprimer aucune préférence pour l'un d'entre eux.

En revanche, toujours si l'on en croit les estimations de la DGAC, le maintien de l'aéroport et de sa piste dans leur configuration actuelle n'apporterait aucune amélioration pour nos écoles. Pire, la mise en place annoncée d'un système de guidage ILS au nord de la piste en 2021 permettrait de réduire l'espacement entre les avions et favoriserait, de fait, l'augmentation du trafic. Voilà pourquoi **nous ne pouvons nous satisfaire d'un statu-quo**. Nous rejetons donc cette hypothèse d'un réaménagement a minima sans autre intervention qu'une réfection de la piste actuelle (scénario appelé « option de référence » dans le dossier de concertation) et réclamons des prises de décisions claires au bénéfice des élèves et personnels concernés.

Ce que nous préconisons

Nos préconisations s'adressent parfois aux services de l'État, parfois à la Ville de Bouguenais, parfois à Nantes Métropole. Nous n'ignorons pas que les compétences des uns ne sont pas celles des autres. Nous pensons néanmoins qu'il ne s'agit pas d'un obstacle majeur à leur mise en œuvre.

- **Geler ou maîtriser le trafic aérien**, seul remède pour éviter que la situation s'aggrave inévitablement. A ce titre, notre collectif observe avec intérêt la demande de moratoire sur le développement du trafic aérien déjà formulée par plusieurs cahiers d'acteur.
- Réaliser des **travaux d'isolation phonique significatifs pour l'ensemble des bâtiments scolaires**. Nous prenons acte avec satisfaction de la programmation d'une première tranche dès l'été 2019. Nous souhaitons que l'ensemble des espaces scolaires en bénéficient à terme, y compris la salle de restauration.
- **Limiter le nombre d'enfants par classe à 25**, comme dans les établissements du Réseau d'éducation prioritaire (REP). Cette mesure, dont les bénéfices dans les établissements concernés ne sont plus à démontrer, favoriserait la concentration des élèves et atténuerait les effets négatifs des ruptures d'apprentissages.
- **Adapter la carte scolaire afin de ne pas augmenter les effectifs** des écoles Urbain-Le Verrier, Françoise-Dolto et Célestin-Freinet. Cette proposition n'a rien d'idéaliste : un autre groupe scolaire (Le Fougan-de-mer) nettement moins exposé au bruit des avions se trouve dans le grand quartier des Couëts. Il est d'ailleurs regrettable de constater qu'à la rentrée 2019 une classe d'élémentaire supplémentaire ouvrira à Urbain-Le Verrier tandis qu'une autre fermera au Fougan-de-mer.
- Mise en place d'une **climatisation pour les salles de classe**. L'isolation phonique n'est plus efficace lorsque la chaleur en classe nécessite d'ouvrir les fenêtres pour faire entrer un peu d'air. Or on sait que les pics de chaleur et périodes de canicule seront probablement de plus en plus fréquents en raison du réchauffement climatique. En juin et en septembre, la température peut atteindre 30°C dans les salles les moins isolées. Lors du dernier épisode de canicule, le mercure est monté à 34°C en classe. Si l'on fait exception des initiatives salutaires prises par certains enseignants (ventilateur, brumisateur...), le choix se limite donc à : conserver les fenêtres fermées et suffoquer, ou les ouvrir en subissant un bruit accru des avions. Les enfants ne méritent-ils pas mieux ?
- Installer une ou plusieurs **stations de mesures du bruit dans les écoles** Urbain-Le Verrier, Françoise-Dolto et Célestin-Freinet.
- Réaliser une **double étude d'impact** sur le survol à basse altitude des écoles par les avions : impact sur la santé des élèves, impact sur les apprentissages. Il est regrettable que ces deux études essentielles n'aient pas déjà été produites au moment de la concertation.
- Mesures de **compensations symboliques**. Paradoxalement, un grand nombre d'enfants exposés quotidiennement aux nuisances sonores aériennes n'auront pas la chance d'approcher un avion en tant que voyageur. Pourquoi ne pas systématiser un baptême de l'air annuel pour les effectifs de CM2, en partenariat avec le concessionnaire de l'aéroport et les compagnies aériennes ? Pourquoi ne pas organiser une sortie pédagogique annuelle sur le fonctionnement d'un aéroport et les métiers de l'aviation ? Bien entendu, ces propositions sont, à nos yeux, périphériques et ne sauraient nous satisfaire à elles seules.

Pour nous contacter : *parentsleves@alc-44340.fr*