

## **De la part de Bouguenais Avenir Solidaire Ecologique**

### INTRODUCTION

La décision de garder l'aéroport de Nantes-Atlantique a été prise en janvier 2018 par le président Macron, dont le Parti soutient la candidate de la droite bouguenaisienne.

Cette décision prise en 2018 l'a été après plusieurs décennies d'hésitation de la part des autorités politiques de l'Etat français. En effet, pour ne rappeler que ces dernières années, ce sont trois présidents successifs qui n'ont pas procédé au transfert.

-M. Sarkozy, président de droite, entre 2007 et 2012,

-M. Hollande, président socialiste entre 2012 et 2017,

-M. Macron, président depuis 2017 qui lui, a décidé son maintien à Nantes-Atlantique.

L'aéroport de Nantes-Atlantique s'il est situé sur les zones de Bouguenais et de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu est de fait partie intégrante de Nantes-Métropole, voire du département et de la région comme les citoyens ont pu le mesurer lors des différentes étapes de son maintien sur nos deux communes.

### **QUESTION 1**

#### ***Comment envisagez-vous la protection des habitants ?***

**12 mesures visent cet objectif, en fait 12 intentions qui ne reposent actuellement sur aucun texte réglementaire, à l'exception du droit de délaissement exceptionnel. L'Etat ne s'engage pas sur les montants nécessaires à leurs mises en œuvre et incite fortement les collectivités territoriales à intervenir, ce qui s'inscrit en faux sur l'affirmation que le maintien de l'exploitation de Nantes-Atlantique s'effectuerait sans recours à une participation des fonds publics, notamment locaux.**

### REPONSE

La protection des habitants réside dans une capacité des collectivités locales notamment de Nantes-Métropole à engager autour d'une plate-forme commune un rapport de force avec l'Etat pour l'amener à prendre dans les faits les mesures qu'il a engagées.

Si l'on prend la question des vols de nuit : cette mesure a été votée par l'ensemble des 24 maires de la métropole en 2019 et doit être effective avant la fin de l'année 2021, selon les informations données par la Direction Générale de l'Aviation Civile, rappelées aux garantes de la Consultation Nationale du Débat Public.

Nous entamerons, dès notre élection, une pression pour que celle-ci soit effective le plus vite possible et qu'elle soit élargie à la tranche horaire 22h-6H. Nous rappelons à cette occasion que c'est le groupe Bouguenais Agir Solidaires qui a déposé au conseil

municipal de Mai 2018 (le jeudi 24 mai, PV disponible en mairie) et que la majorité municipale (Parti Socialiste, Parti communiste, Europe Ecologie Les Verts) avait voté Contre. Représentée une seconde fois en Novembre 2018 (le jeudi 22 novembre, PV disponible en mairie), cette motion a été adoptée à l'unanimité, la majorité socialiste et communiste ayant exigé une réduction de la tranche horaire, passant de Minuit à 6h00am, au lieu de 22H-7H, demandé initialement par notre collectif citoyen aux autres formations politiques, et soutenue cette fois-ci par EELV.

En outre, nous ferons ce travail de pression sur l'ensemble des questions : trajectoires, descentes en approches desaxées lorsque les conditions météo le permettent, etc. Nous pensons que l'ensemble des techniques à disposition pour permettre un abaissement des nuisances sonores doit être mis en œuvre et que l'on doit obliger les compagnies aériennes à observer ces dernières sous peine d'amende, comme pratiquées dans d'autres aéroports internationaux.

## **QUESTION 2**

***Quelles seront vos exigences pour le contrôle de l'impact sanitaire ?***

**Lors de la concertation, il a été demandé de procéder à une étude de l'impact sanitaire des différentes alternatives afin que cette dimension soit prise en compte dans le choix de l'option. Malgré les fortes recommandations de l'OMS, malgré les récentes études de l'IFSSTAR montrant le lien entre une augmentation du bruit et l'hypertension artérielle, malgré les recommandations de l'ACNUSA, malgré le principe de précaution, aucune étude n'a été menée avant ce choix. La santé des habitants de votre collectivité est mise en jeu lors du survol à basse altitude, non seulement en lien avec le bruit mais également en raison des PUF (Particules Ultra Fines) émises par les aéronefs.**

**Comment comptez-vous peser pour que votre collectivité et les associations de défense des riverains soient associées à cette procédure envisagée dans la mesure n°11\* (méthode de mesures, emplacements, nombre de points ...) ?**

## **REPONSE**

Cette question des impacts sanitaires est essentielle aux yeux de la population. Nous demanderons donc que l'étude de la société IFSTTAR, désormais Université Gustave Eiffel permette d'avoir des données sur cette zone géographique intégrant dans son espace les impacts sanitaires liés aussi au trafic routier. Nous exigeons que l'étude analyse les impacts distinctifs et cumulatifs de ces deux éléments (routier et aéroportuaire) pour avoir une idée précise des conséquences sanitaires de l'usage de ces moyens de transports.

Sur cet aspect de participation des riverains, nous pensons qu'un groupe de suivi au sein de la Mairie doit être constitué regroupant les différents acteurs, et bien évidemment les riverains. Nous défendons dans notre projet l'importance de la participation citoyenne aux

décisions et aux suivis de décisions ;

Ce groupe devra pouvoir faire entendre sa voix aux différentes étapes concernant la mise en place de l'étude d'impact. Nous tenons aussi à ce que cette étude ne soit pas renvoyée aux calendes grecques mais puisse être lancée dans les mois qui suivent l'élection de la nouvelle municipalité et concomitamment de la collectivité métropolitaine.

QUESTION 3

### **QUESTION 3**

***Quelles sera votre position concernant le financement de l'aménagement de l'aéroport et ses implications collatérales ?***

**L'Etat qui a décidé l'abandon de NDDL et l'aménagement de Nantes-Atlantique indique (mesure n°22\*) qu'aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire. Message sous-entendu à destination de la population : cela ne vous coûtera rien. Outre le fait que cette affirmation est fautive puisque les fonctions régaliennes de l'Etat lui imposent de prendre en charge la sécurité (tour de contrôle, ILS...), et que les travaux d'accessibilité de la plateforme seront à la charge des collectivités territoriales dont les électeurs de Loire-Atlantique se sont clairement prononcés en 2016 pour un transfert de l'aéroport. \*référence au dossier de la DGAC sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique.**

**Quelle exigence aurez-vous vis-à-vis du gouvernement pour que ces travaux d'accessibilité soient totalement financés par le responsable de la décision ?**

REPONSE

Comme vous le dites une partie des entretiens de l'infrastructure est prise en charge par l'Etat pour tous les aéroports de France, voire parfois aussi leur déficit de fonctionnement notamment pour les petits aéroports en France.

Le fait que Nantes-Atlantique soit maintenu et n'ait pas été transféré ne change rien à cette question. En cas de transfert celui-ci aurait été pris en charge par le contribuable au travers des investissements de l'Etat, ainsi que les collectivités territoriales au travers des subventions de la Métropole, du département et de la région pour ce qui concerne les infrastructures attenantes, notamment routières.

Si votre propos est de dire que l'Etat doit prendre à sa charge par exemple le fonds de compensation, le GIP FCNA mis en place le 2 août 2019, entre Nantes-Métropole, l'Etat, la ville de Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu, nous soutenons bien évidemment cette exigence, et nous n'avons manqué aucune réunion communale où était présente la majorité municipale, le Coceta, l'Atelier Citoyen, et Bouguenais Agir Solidaires, et la droite.

C'est aussi sur la question de transferts d'équipement publics comme le collège public de La Neustrie ou d'écoles publiques à Saint-Aignan-de-Grand-Lieu que se pose cette problématique de la prise en charge par l'Etat de son financement. A ce sujet le GIP-FCNA -groupement d'intérêt public du fonds de compensation de Nantes-Atlantique, créé le 2 août 2019 par Arrêté préfectoral- laisse bien entendre en effet que l'Etat sera un des contributeurs mais pas l'unique, les collectivités territoriales y participant aussi.

Nous avons d'autre part demander que le remboursement des frais d'insonorisation soient étendus aux constructions faites après la date d'entrée en vigueur, que les logements éligibles soient aussi ceux construits après 2004 (PEB) et acquis après la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest, c'est à dire Décembre 2010.

Les questions d'aménagements routiers sont eux aussi très importants et d'ailleurs ne concernent pas seulement la question de l'aéroport, mais aussi le Marché d'Intérêt National (MIN) et bien sûr la saturation du périphérique et du pont de Cheviré due au déficit d'emplois au Sud-Loire amenant une migration quotidienne vers le Nord-Loire. Un réaménagement de cet ensemble routier est donc indispensable et notre commune de Bouguenais doit faire entendre sa voix aux différentes instances d'une manière bien plus forte que celle entendue ces dernières années.

Dans ce cadre de rapport de force avec les instances pour obtenir des aménagements nécessaires, nous pensons que le lien avec les riverains et habitant-e-s est un élément indispensable.

Par ailleurs le concessionnaire actuel, VINCI doit être dans l'obligation de construire des Parkings-silos pour éviter la transformation d'espaces naturels en parkings privés comme on les voit se développer à Bouguenais et Saint-Aignan, de location de parkings l'été comme cela s'est fait aux Bélians à Bouguenais l'été 2019 ou sur les bords des routes ou dans les quartiers avoisinants. Nous avons dénoncé cette location en juin 2019 par la mairie PS, PC et Les Verts de Bouguenais, et avons voté Contre cette mesure lors du Conseil Municipal du 27 juin 2019, dénonçant le fait qu'AGO Vinci puisse utiliser le domaine public à moindre frais pour parfaire son enrichissement.

Nous savons depuis que VINCI, parce qu'il ne veut pas investir ne sachant pas s'il serait le prochain concessionnaire, a fait un parking-silo mais que celui-ci n'est pas pérenne, qu'il est démontable, ce qui est au regard des bénéfices encaissés depuis des années apparaît honteux. L'avidité pécuniaire de ces entreprises est sans fin.

#### **QUESTION 4**

##### ***Comment envisagez-vous l'avenir de Nantes-Atlantique ?***

La concertation du réaménagement de Nantes-Atlantique avait pour horizon 2040 (voir tableau ci-dessous). Et ensuite ? Sachant que la concession ira a minima jusqu'en 2062 ?

Les prévisions de trafic de la DGAC ont toujours été en deçà de la réalité. La médiation annonçait 6M de passagers en 2025 alors que nous avons atteint 6,2M en 2018, quelques mois après leur annonce ! Le trafic en 2019 est de 7,2M. L'évolution actuelle nous conduira probablement à 9M de passagers à brève échéance. La DGAC nous parle d'un

aéroport à 15M de passagers dans l'avenir. Cette situation serait absolument intolérable pour les populations survolées avec une fréquence de vols insupportable et des nuisances accrues.

Cet aéroport est enclavé dans l'agglomération et ce n'est pas en commençant à déplacer partiellement la ville, ses écoles, et donc la population, que l'on réussira à régler le problème.

**Appuiez-vous une demande d'étude effective de déménagement du site actuel afin de faire face aux enjeux de développement, aux besoins de foncier constructible, de rééquilibrage des territoires et de protection des populations ?**

Notre position est claire sur l'avenir de Nantes-Atlantique. Nous voulons que son développement ne dépasse pas les 60.000 mouvements annuels. Nous affirmons qu'à l'heure du réchauffement climatique la question du transport aérien doit être repensée.

En premier lieu, les lignes intérieures doivent être remplacées par l'emploi du Train ; 40% des vols à Nantes-Atlantique sont des vols intérieurs... On nous rétorque le prix du billet de train. C'est une réalité ; le prix de ce dernier par rapport au prix low cost est bien plus élevé.

Les compagnies bénéficient toutes de multiples avantages fiscaux comme l'exonération totale de taxes sur le kérosène. Un taux zéro de TVA sur les billets internationaux et un taux de TVA réduit sur les vols nationaux. Ce qui représente un manque à gagner de 500 millions d'euros par an rien que pour les vols intérieurs et 3 milliards d'euros si l'on prend en compte tous les vols au départ et à l'arrivée sur le territoire français. Autrement dit, chaque foyer fiscal donne 80 € pour le transport aérien

D'un point de vue environnemental, l'empreinte carbone d'un avion est supérieure à celle d'une voiture, et 40 fois plus importante que celle d'un TGV.

En finir avec les aides pour la création de nouvelles lignes régulières.

*Par décision de la Commission Consultative Economique du 10/11/2011—approuvée par la D.G.A.C. le 29/12/2011—a été créée la possibilité, pour la Société Aéroports du Grand Ouest, d'accorder des «aides au lancement de toute nouvelle ligne régulière de transport de passagers».*

*Toute compagnie aérienne mettant en place un vol régulier répondant aux critères d'éligibilité, bénéficie d'un abattement sur la redevance d'atterrissage et la redevance passager. (80% la première année 70% la seconde),*

[https://www.nantes.aeroport.fr/sites/nantes2017/files/pages/brochure\\_tarifs\\_services\\_publics\\_aeroportuaires\\_nantes\\_au\\_01\\_04\\_2019.pdf](https://www.nantes.aeroport.fr/sites/nantes2017/files/pages/brochure_tarifs_services_publics_aeroportuaires_nantes_au_01_04_2019.pdf)

Le prix du train est donc trop cher et doit être revu à la baisse par une politique écologique incitative qui compenserait le différentiel de prix entre les deux moyens de transport.

En second la mutualisation des aéroports de l'Ouest. On nous rétorque que les compagnies low cost n'iraient pas ailleurs... et pourquoi ? Les lignes aériennes à prix bradé sont bien installées dans de plus petits aéroports que celui de Rennes Saint Jacques, comme à Beauvais-Tillé par exemple. C'est donc une politique publique puissante que nous voulons, qui doit mener à une coopération entre différents aéroports du grand ouest.

Le rééquilibrage des territoires ne passe pas en tout cas par un déménagement de l'aéroport du Sud-Loire, sauf à vouloir perdre encore des milliers d'emplois de proximité. La question d'Airbus serait aussi posée, avec ses plus de 3 milliers d'emplois directs et indirects.

Pourquoi l'Etat qui avait toute la possibilité de déplacer l'aéroport le ferait-il demain ? Il avait toutes les données en mains pour le faire comme vous le dites, il connaissait les évolutions de Nantes-Atlantique. Certains aujourd'hui à Bouguenais -liste PC-PS et Respiration démocratique- demandent le transfert. Certes la démagogie en politique est un procédé très employé, mais cela rend-il plus fortes et vraies les idées émises par ceux qui l'emploient ? Comment ces deux listes peuvent-elles aujourd'hui en appeler au transfert quand leurs responsables nationaux ne l'ont pas fait quand ils étaient au pouvoir ?

A Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, une liste municipale d'opposition de droite s'est constituée avec des personnes ayant ou appartenant encore au COCETA ne mettant pas en avant le transfert de l'aéroport.

Alors ce débat sur le transfert de l'aéroport reste un sujet mais en tout état de cause, l'aéroport est à ce jour sur notre commune et sur celle de Saint-Aignan, et ce pour au moins les quinze prochaines années.

Si nous voulons obtenir rapidement un maximum d'aménagements conséquents, il nous faudra faire front uni sur toutes ces questions.

Nous travaillerons à **l'élaboration d'une plate forme commune de revendications sur les communes de Bouguenais, Saint-Aignan et de Rezé**, ce qui nous permettra d'avoir une voix plus forte à la Métropole et face à l'Etat.

**Nous formaliserons la création d'un groupe spécifique** (comme énoncé à la question 2) **sur l'aéroport réunissant la municipalité, les groupes politiques et les associations de riverains**, qui aura pour tâche de suivre les évolutions et de construire une position forte à porter devant l'Etat, nos députés, SNCF réseau et tous les acteurs économiques ou politique ayant le pouvoir effectif d'agir, afin qu'une politique écologique, moderne, tournée vers l'avenir et respectueuse des riverains puisse être mise en place.