



COLTRAN-ACSAN-COCETA-APO

RÉPONSES 4 QUESTIONS (votre e-mail du 29/02/2020)

### Déclaration préalable

Ce questionnaire est adressé aux candidat(e)s de chaque commune impactée par Nantes atlantique ; or la preuve a été faite qu'un **maximum d'élus locaux doivent intervenir de concert** pour faire entendre la voix des habitants.

Il est vrai que la voix des Bouguenaisiens n'a pas ou trop tardivement été relayée par ses représentants de la majorité municipale sortante.

Notre première démarche, à Bouguenais, sera donc de nous rapprocher des équipes municipales des autres communes impactées (Saint Aignan de Grand Lieu, Bouaye, Pont Saint Martin, La Chevrolière, Rezé et bien sûr Nantes) mais aussi de la Métropole, du département et de la région.

Par ailleurs, le fait est qu'il n'y a pas eu, jusqu'à maintenant, toute la **coopération** nécessaire et indispensable entre les **communes** ci-dessus et les **associations** signataires de cette lettre ouverte. Le préalable à une meilleure collaboration est que **toutes les parties en présence fassent fi de leurs sensibilités politiques**, ce qui n'est hélas pas le cas actuellement.

Pourtant il est évident qu'aucune des problématiques soulevées dans ce questionnaire ne pourra trouver de solution sans **l'intervention concertée de toutes les collectivités** concernées, sachant que les véritables décideurs sont des représentants de l'Etat au plus haut niveau.

### Question 1

**Couvre-feu** : l'interdiction totale des vols dans une certaine plage horaire sera extrêmement difficile à obtenir, sachant qu'elle n'existe en Europe qu'à Orly (et pas à Roissy), Francfort et Genève ; nous militerons donc pour que l'« étude d'approche équilibrée » de la directive européenne 2002/30/CE ne débouche pas sur une simple restriction de quelques vols dits « les plus bruyants » mais bel et bien sur une **interdiction totale** des atterrissages et décollages entre minuit et 6 H et une interdiction des avions les plus bruyants entre 22 H et 6 H.

Nous veillerons à ce que l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes), la DGAC et le Secrétariat d'État aux Transport soient mis sous pression permanente jusqu'à la mise en place effective de ces dispositions.

**Compensations exceptionnelles** : les besoins évalués pour l'instant par la Métropole seraient de 150 M€ pour le moins alors que l'Etat propose 20 M€.

D'après le document officiel, 7100 logements seraient éligibles à l'aide à l'insonorisation ; si l'on part sur une hypothèse modeste de 5000 € d'aide par logement cela représente plus de 35 M€ à trouver.

Le plus gros des indemnités (80 % des dépenses) devraient être financé par la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes) ; Nantes Atlantique est déjà classé dans le groupe 1 (montants les plus élevés) ; sur une hypothèse de 35000 décollages par an et 20 € /décollage, la TNSA rapporterait 700.000 € /an ; à ce rythme, il faudrait une cinquantaine d'années pour boucler les indemnités ! Ce qui implique forcément d'autres sources de financement ; lesquelles ?

Or certains établissements publics devront être déplacés : à Bouguenais, il s'agit du collège de la Neustrie qui concerne donc le département mais il est inconcevable de ne pas déplacer également l'école primaire Urbain le Verrier tout aussi exposée et qui, elle, dépend de la municipalité.

Par ailleurs, concernant l'aide à la vente des logements, nous contestons la règle des deux ans pour constater la dévaluation ; en effet, le phénomène de dévaluation sera progressif et lié à l'augmentation du trafic aérien ; nous demanderons l'extension à 5 ans de la période d'observation ; en conséquence, l'aide devra pouvoir être sollicitée pendant une durée d'au moins 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.

Enfin, dans le document de la DGAC, il n'est pas fait expressément mention des professionnels soumis aux nuisances sonores ; or sur Les Couëts, certains cabinets médicaux ou paramédicaux, comme certains commerces sont pénalisés dans leurs activités par le passage des avions ; nous demanderons à ce qu'ils puissent eux aussi bénéficier d'aides à l'insonorisation.

En conclusion, la notion de « mesures de compensation exceptionnelles » paraît pour le moins floue et nous pouvons déjà constater que le compte n'y sera pas ; nous nous battons donc aux côtés des autres collectivités concernées pour que l'état assume sa juste part du fardeau financier induit par sa décision.

## Question 2

**Mesure de la pollution** : pour disposer d'éléments significatifs il faut prendre des mesures **en continu** des éléments polluants les plus importants : le bruit, le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules fines (< 10 microns), l'ozone (O<sub>3</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et le monoxyde de carbone (CO).

Il existe actuellement quatre stations de mesure du bruit permanentes à Nantes, Rezé, Bouguenais et St Aignan de Grand Lieu ; la pollution de l'air n'est mesurée qu'une fois par an en un seul endroit ; de plus les particules ultrafines (< 0.1 microns) qui sont les plus dangereuses pour la santé ne sont pas du tout mesurées.

Nous demanderons à l'ACNUSA et à Air Pays de la Loire à ce qu'il existe, sur un site référence, comme en Ile de France, une **station permanente de mesure de la pollution de l'air** prenant en compte également les particules ultrafines.

Les résultats (bruit et qualité de l'air) devront être présentés, à intervalles réguliers, sous une forme synthétique et en référence à une norme « acceptable » et mis à disposition sur les sites internet des mairies concernées.

## Question 3

**Financement des travaux d'accessibilité** : les chefs d'entreprises situées au voisinage de l'aéroport se plaignent de ce que leurs salariés ont des temps de déplacement souvent trop longs ; des projet tels que le prolongement de la ligne 3 du tramway ou encore l'aménagement de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic, qui pourrait inclure également la création d'un arrêt à Bouguenais (secteur Ville au Denis), auraient des effets structurants pour notre commune ; là le financement pourrait logiquement être multipartite entre État et collectivités.

Au contraire pour ce qui est de multiplier les liaisons entre Nantes-gare et l'aéroport ou de faciliter l'accès par route à celui-ci (idem pour le stationnement des voitures), c'est à l'État d'assumer le fait qu'un aéroport soit condamné à se développer à cet endroit.

## Question 4

**Déménagement de l'aéroport** : à bientôt 8 millions de passagers et 70000 mouvements / an, la situation pour au moins soixante mille d'habitants est déjà difficilement supportable ; elle le deviendra totalement dans une dizaine d'années avec 10 millions de passagers / an.

Or, sauf crise mondiale majeure ou évènement imprévisible, cette évolution est inéluctable.

En effet, ce sont les compagnies aériennes low cost qui produisent la quasi-totalité de l'augmentation de trafic et elles ne font que répondre à une demande qui s'emballe.

Sachant que pour des raisons techniques, économiques ou juridique (droit européen) ni la mutualisation avec les aéroports voisins (Angers, Rennes) ni la limitation du trafic ne sont réalistes, la **seule alternative** reste le **déménagement de l'aéroport** dans un endroit beaucoup mieux adapté (Notre Dame des Landes n'étant plus une option).

Le nouvel emplacement devra répondre à une batterie de critères : géographie (proximité de la zone de chalandise), géologie, densité de la population, orientation par rapport aux vents dominants, surface suffisante, impact environnemental etc... ; il semblerait néanmoins que des possibilités existent encore et que certains élus soient même demandeurs.

En conséquence, **nous appuierons toutes démarches** auprès de la DGAC, le Secrétariat au Transport, les collectivités locales afin qu'une **étude** sérieuse soit conduite dans les meilleurs délais en vue de confirmer la **faisabilité du projet de transfert**.

Conscients qu'il s'agit d'un projet à long terme (10 à 15 ans), nous prenons acte de la nécessité de travaux d'aménagement sur le site actuel, essentiellement pour des raisons de sécurité : rénovation de la piste sans allongement, installation d'une deuxième balise d'atterrissage aux instruments(ILS), amélioration du guidage des avions au sol et du contrôle des bagages de soute.

A cela devra s'ajouter la construction de places de stationnement pour les voitures car les parkings sauvages deviennent un réel problème pour beaucoup d'habitants des Couëts (même si la location d'emplacements est parallèlement devenue une activité lucrative pour certains).