

Lorthiois Gauthier

Tête de liste de Bouguenais en Commun-s

contact@bouguenaisencommun-s.fr

**COLTRAN – ACSAN – COCETA – APO**

coltran.acsan.coceta.apo@gmail.com

## **Engagement sur les initiatives à prendre pour les populations qui subissent les nuisances aéroportuaires de Nantes Atlantique**

Madame, Monsieur,

Comme vous, nous avons été scandalisés par l'abandon du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique, au mépris d'un schéma national cohérent, des décisions de justice, de l'avis des élus locaux et de l'expression de la population consultée. Cette donne nous oblige à faire face, dans une durée que nous souhaitons la plus limitée possible, aux nuisances actuelles et à venir, le temps que les activités de Nantes Atlantique soient transférées sur un autre équipement. Pour ce faire, nous faisons preuve et ferons preuve de volontarisme, associant toutes les énergies allant dans le bon sens, comme le prouve le pacte de solidarité signé entre Engagés pour Saint-Aignan de Grand-Lieu et notre liste, tout simplement parce qu'ensemble nous serons plus efficaces et que des coopérations nouvelles seront à trouver pour répondre aux défis actuels et à venir.

### **I. 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'État 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.

#### **Quelle démarche, quelles exigences aurez-vous pour que ces mesures soient effectivement appliquées, le plus largement possible, avec un élargissement de leurs conditions d'application ?**

En ce qui concerne **les vols de nuit**, nous avons pris régulièrement position pour leur interdiction. Nous avons fortement insisté pour que les avions « embasés » soient concernés par cette interdiction. Les communes n'ont pas les moyens seules d'imposer cette interdiction, n'entrant pas dans leurs compétences. Pour autant nous serons exigeants au travers des différentes instances et en appui de vos associations pour les rendre effectifs. Nous exigeons également que plus un seul avion au sol soit alimenté en électricité de manière autonome type APU, ni par des GPU (ground power unit) conçus comme des groupes électrogènes, mais que l'alimentation soit réalisée par câble avec de l'électricité non fossile et donc beaucoup moins bruyante. Nous exigeons que l'État, dans son cahier des charges vers le futur concessionnaire, prévoit les modalités et les montants de pénalités fortement dissuasifs dans le cas de mouvements dans les plages horaires interdites hors urgence.

Sur **les engagements volontaires**, nous demandons à ce que ces derniers soient contractualisés, avec les compagnies. Nous demandons également que ces contrats aient l'aval des communes et des associations concernées. Nous demandons que ces contrats soient revus systématiquement et régulièrement pour aller dans le sens des améliorations. Nous demandons à ce que les compagnies voulant s'affranchir de ces dispositions soient fortement pénalisées.

En ce qui concerne la **TNSA**, la doubler est bien, pour autant ce n'est pas tant la collecte et son montant qui pose problème, mais son utilisation, et la possibilité de le faire. Nous avons toujours exigé les travaux d'insonorisations soient pris en charge à 100% de la totalité du logement sur présentation d'un devis et non sur

Le pourcentage d'un montant forfaitaire en excluant certaines parties. La TNSA et son utilisation étant définis par une loi de finance et le code de l'environnement, elles s'appliquent à toutes les plateformes soumises à cette taxe. Pour Nantes Atlantique et dans le cadre du maintien cela doit donner lieu à des mesures dérogatoires. Nous exigeons (bien que nos relais n'aient pas toujours bien fonctionné, ce ne sera plus le cas) que ces mesures dérogatoires soient effectives.

Ces mesures dérogatoires doivent donner lieu à des aides complémentaires, qui ne doivent pas être soumises à un bornage temporel, ni géographique sur la base d'un PGS antérieur, ni à un quelconque précédent d'insonorisation. Nous demandons à ce que tout logement puisse bénéficier, après diagnostic, d'aides couvrant la totalité de la dépense effective. Nous exigeons la simplicité de la démarche et de la procédure pour ne pas pénaliser les ménages moins à l'aise avec l'administration. Nous demandons également qu'un effort particulier soit fait en direction des bailleurs sociaux pour que la totalité de leur parc soit isolé. Le fond de compensation doit être régulièrement alimenté par l'État et par le concessionnaire pour qu'aucune aide ne soit différée faute de fonds.

Sur le **droit de délaissement**, il ne doit pas être limité dans le temps, et ce au nom de la protection des populations. Le bornage temporel, n'est pas acceptable. Il doit, sur diagnostic et éventuellement sur situation particulière pouvoir être étendu à certaines parties de la zone 3 du PGS.

En ce qui concerne **l'aide à la revente**, nous exigeons que la base de calcul ne soit pas celle de l'évolution du prix de l'immobilier sur la zone du PGS. Nous exigeons que ce soit un comparatif entre l'évolution du prix de l'immobilier dans les conditions d'équipement et de services similaires en première couronne nantaise et l'évolution du prix de l'immobilier sur la zone du PGS. La raison en est simple, aujourd'hui la rareté de l'offre de logements à Bouguenais fait monter les prix. Bouguenais est traditionnellement une commune où les prix des logements sont parmi les plus bas de la métropole. La baisse de valeur d'un bien lié au maintien de l'aéroport risque être masqué par d'autres facteurs. En conséquence la vente d'un bien ne permettra peut-être pas de financer un autre achat, car l'évolution sera plus faible qu'ailleurs, c'est bien pour cela qu'il faut comparer ce qui est comparable et ne pas léser une fois de plus les Bouguenaisiens.

Sur la **mise aux normes**, nous avons déjà partiellement répondu. Nous maintenons que les bornes temporelles ne sont pas acceptables. Les situations doivent être analysées au regard de la situation des riverains et de leur logement.

En ce qui concerne la **relocalisation des équipements**, en dehors du collège de la Neustrie, nous exigeons également le déménagement du groupe scolaire Urbain le Verrier – Françoise Dolto, de même, un diagnostic doit être fait pour l'école du Fougan de Mer. Le financement doit être assuré intégralement par l'État. Détourner des fonds de politiques publiques utiles par ailleurs pour réparer les conséquences d'une décision d'État ne nous semble pas opportun. Nous exigeons également la relocalisation de l'aire d'accueil des gens du voyage, dont le mode de vie ne permet pas de bénéficier d'une isolation phonique efficace.

Sur la **politique tarifaire**, nous avons en partie déjà répondu, pour autant la modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit nous apparaît comme un doux euphémisme. Nous sommes pour des fortes pénalités en cas des vols de nuit.

En ce qui concerne **l'état initial de l'environnement**, ce dernier a bien été fourni, en décembre 2019, pour autant, l'aire d'analyse nous semble fort limitée, les particules ultrafines non analysés, notre commune et notre programme s'engage à promouvoir encore plus une agriculture bio à débouchés locaux. Nous sommes donc sensibles à la qualité des sols, de l'air et de l'eau. Nous exigeons un suivi annuel de l'état de l'environnement et cela rejoint les impacts environnementaux et sanitaires. Nous exigeons un plan de prévention des bruits dans l'environnement qui aurait déjà dû être produit. Nous exigeons qu'en fonction des zones de ce PPBE soit étendu les possibilités de délaissement et d'aide à l'isolation phonique. Nous exigeons des stations de mesure de bruit et de qualité de l'air supplémentaires, intégrant les mesures des particules ultrafines, nous exigeons de connaître l'impact sur la qualité des sols, et de l'eau.

## **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'IFSSSTAR 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 ...) ?**

L'approche doit être globale, nous devons pouvoir mesurer efficacement le bruit, tous les bruits, ceux des mouvements d'avions, des aéronefs au sol, ceux des trains, du trafic routier, fluvial et les bruits issus des autres activités humaines. C'est pour cela que nous exigeons un plan de prévention des bruits dans l'environnement et que nous nous engageons à participer aux actions en justices menées avec Saint-Aignan de Grand Lieu pour l'obtenir. Doit y être associé un outil de mesure de ces bruits par des stations réparties en concertation avec vos associations sur le territoire et en fonction des zones impactées. Le nombre de points et les emplacements ne peuvent se décréter à priori. Le nombre et l'emplacements de ces derniers doivent être définis au travers d'études confrontées à l'expertise citoyenne. Mais cela ne suffit pas il faut aussi des campagnes de mesures mobiles permettant d'affirmer ou d'infirmer les résultats du PPBE. De même en ce qui concerne la qualité de l'air, les stations de mesure doivent être disposées de manière à rendre compte de l'état réel. Nous avons déjà évoqué notre exigence sur la qualité de l'eau et des sols avec les dispositifs adaptés. Nous exigeons tous les ans un compte rendu exhaustif sous format d'un document préparatoire et d'une réunion avec éventuellement des ateliers thématiques. Mais cela n'est pas suffisant, nous demandons que notre territoire fasse l'objet d'études sanitaires, et de doter l'université d'une unité de recherche spécialisée dans les nuisances liées aux transports. La nouvelle université Gustave Eiffel pourrait être utilement saisie du sujet.

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

L'État 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'État 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 ?**

Concernant l'aménagement de la plate-forme (que nous souhaitons à minima et sans impliquer l'augmentation des capacités d'accueil d'aéronefs), les financements ne peuvent venir que du maître d'ouvrage qui est l'État ou du titulaire de la concession. Nous estimons les besoins locaux à environ 150 millions d'euros en incluant les déménagements (collège de la Neustrie, écoles, etc.) les dessertes mais aussi les compensations, les aides pour les riverains ainsi que les études et réparations sanitaires, environnementales. Clairement, compte tenu de l'impréparation et de l'improvisation évidente d'un État surpris lui-même des conséquences de sa décisions, ce doit être aux collectivités appuyées par les associations d'être décisionnaires mais l'argent doit venir de l'État,

seul responsable de la situation subie. Nous l'avons déjà dit, il ne peut être envisageable de détourner des fonds destinés à des politiques publiques locales pour pallier les erreurs de l'État. Ce dernier doit assumer sa décision financièrement. De plus nous nous sommes prononcés pour qu'il n'y ait aucune extension et que les travaux doivent être uniquement destinés à la mise aux normes et à la protection des riverains. Nous ne voulons pas obérer l'avenir d'un transfert, aussi l'engagement de fonds supplémentaires ne doivent être mobilisés que dans le cadre d'une délocalisation de cet équipement.

#### 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 à 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.

Restant à votre disposition pour tout échange sur ces sujets, je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur l'expression de mes chaleureuses salutations et tous mes remerciements pour les actions que vous menez.

**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 ?**

Il n'y aura pas d'Aéroport de Notre Dame des Landes à Nantes Atlantique » : ce n'est ni souhaitable, ni faisable. Depuis longtemps déjà les nuisances n'étaient tolérées que dans la perspective d'un transfert de l'actuel aéroport. La seule position de responsabilité est d'envisager la progression des besoins de mobilité aérienne, quoique l'on pense de cette dernière. En conséquence, les infrastructures existantes ne pourront être qu'autant ou plus utilisées. Dans les infrastructures nous y incluons les moyens pour les passagers d'aller, de partir à l'aéroport. Le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique est donc irrémédiable et il est nécessaire d'entamer au plus vite toutes les démarches qui iront dans ce sens.

Restant disponible pour échanger avec vous sur les réponses apportées, je vous prie, au nom de ma liste, de recevoir nos plus chaleureuses salutations.



Le 2 mars 2020  
Gauthier Lorthiois