

7 résolutions des élus et des citoyens sur le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Nous, élus et citoyens, reconnaissons l'importance pour notre territoire d'un aéroport facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi. Nous ne souhaitons pas opposer le développement économique et la santé des habitants. Pour autant un aéroport situé en milieu urbain, enclavé, à proximité de dizaines de milliers d'habitants ne pourra se développer comme celui qui était envisagé à Notre-Dame-des-Landes, compte tenu des contraintes environnementales, des nuisances et des pollutions qu'il génère.

Aujourd'hui, l'aéroport de Nantes-Atlantique affiche la meilleure progression des grands aéroports français. En 2018, près de 6,2 millions de voyageurs ont pris l'avion et/ou ont atterri à Nantes-Atlantique, soit 13 % de passagers de plus qu'en 2017.

Cette forte croissance engendre par la même occasion une augmentation des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et des effets néfastes pour la santé de nombreux habitants. **Qu'est-ce que ce trafic laisse présager pour l'avenir du cadre de vie dans les communes riveraines ?**

Si on peut lui reconnaître d'avoir démocratisé l'accès au transport aérien et facilité la mobilité internationale, le trafic croissant des charters et des compagnies low-cost questionne. **Alors quel modèle de développement imaginer aujourd'hui pour faire de Nantes-Atlantique un aéroport du futur ?**

Enclavé entre la ville et le lac de Grand Lieu, le développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne pourra ignorer ce contexte contraint. **Comment adapter l'infrastructure dans le respect du territoire et de ses habitants ?**

L'activité économique aéroportuaire a nécessairement des impacts nombreux et variés sur un bassin de vie (nuisances quotidiennes, mais aussi emploi). **Nous n'imaginons pas qu'elle se développe sans associer le territoire et les citoyens concernés à sa gouvernance, et sans études approfondies** : études épidémiologiques, études d'impacts environnementaux sur les communes (en particulier étude des impacts sur la biodiversité des réserves naturelles du lac de Grand Lieu), étude des retombées économiques locales, etc.

L'avenir de notre territoire est étroitement lié au devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique. C'est pourquoi nous défendons les 7 résolutions suivantes.

1. Mettre en place des compensations à la hauteur des nuisances vécues et constatées par les riverains

Le Plan de gêne sonore (PGS) sera 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. De même l'aide à l'insonorisation ne suffit pas à protéger les riverains du bruit au quotidien. Nous demandons l'augmentation de la TNSA, taxe qui abonde le fonds d'aide à l'insonorisation.

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. »

Nous demandons que le PGS soit complété par un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) exemplaire, qui tienne compte des recommandations de l'OMS concernant les valeurs limites d'exposition aux nuisances sonores et qui soit doté d'un budget à la hauteur de son ambition d'exemplarité.

2. Protéger la santé des habitants en interdisant les vols programmés la nuit

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 période (Source : Aéroports du Grand Ouest) et près de 30 vols certains jours 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.

D'après une étude présentée en 2016 par le Conseil national du bruit (CNB), plus de 25 millions de français sont affectés significativement par le bruit des transports, dont 9 millions exposés à des niveaux critiques pour leur santé. Les populations proches des aéroports sont durement touchées.

Parmi ses lignes directrices, l'OMS « recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40 dB L_{den} car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. »

Nous affirmons que la santé des habitants est une priorité et nous demandons une interdiction des vols programmés la nuit à Nantes-Atlantique et des restrictions plus fortes (marge en EPNdB) en périodes d'endormissement et de réveil.

3. Maîtriser le trafic aérien pour la protection des habitants et de notre planète

Au cours de l'automne 2018, les communes riveraines de l'aéroport comme leurs habitants ont à plusieurs reprises découvert par voie de presse les ouvertures de lignes projetées pour 2019 par Transavia, EasyJet et Volotea. A elles seules, les trois compagnies annoncent une augmentation de trafic de plus d'un million de passagers supplémentaires annuels. Soit plus de 7 millions de passagers fin 2019.

¹ Organisation mondiale de la santé

Alors que la DGAC² envisage de «développer un aéroport à 9 millions de passagers, avec un potentiel d'agrandissement à 15 millions», nous n'acceptons et n'accepterons pas un développement illimité et non maîtrisé du développement du transport aérien sur notre territoire.

4. Optimiser les infrastructures existantes à travers une approche stratégique globale

Dans une logique d'approche raisonnée du développement aérien, l'optimisation de l'existant prime sur le développement sans limite des infrastructures.

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 suggère 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.

5. Rejeter les hypothèses de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles

Nous prenons pour boussole la protection des habitants.

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 hypothèses qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles.

6. Mettre en place 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.

Pour cela nous demandons d'intégrer toutes les collectivités territoriales impactées par le survol et les nuisances sonores des avions, et en particulier les communes riveraines, à la réflexion sur la stratégie aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Et de soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire.

² Direction générale de l'aviation civile

7. Mesurer la réalité des nuisances et 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 et pour tous aux trajectoires et mesures de bruit des avions.

Aujourd'hui les stations de mesure du bruit sont trop peu nombreuses au regard de l'étendue du territoire soumis aux nuisances sonores des avions. Ces nuisances sont modélisées et non mesurées pour élaborer le Plan de gêne sonore et le Plan d'exposition au bruit. Pour « objectiver » les nuisances et couper court aux débats sur les hypothèses de calculs, il est nécessaire de mailler le territoire à l'aide d'un nombre significatif de stations de mesures.

Au-delà de la seule station de mesure envisagée lors de la dernière CCE, nous demandons donc de garantir le maillage du territoire avec des stations de mesures du bruit supplémentaires et de rendre accessible en ligne les données de trajectoires et de bruit pour tous les citoyens.

Pour un parfait suivi des paramètres affectant la santé, un suivi de la qualité de l'air dans l'aire d'influence de l'aéroport est également indispensable.

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.