



Une rencontre débat sur l'aéroport de Nantes Atlantique organisée par Rezé Citoyenne s'est tenue en présence d'habitants et habitantes de Rezé Le samedi 3 décembre 2022.

Sont intervenus, les élus de Rezé, Agnès Bourgeais, Maire de Rezé, Claire Guiu adjointe à l'aménagement, aux paysages et à l'écologie, Jacques Pineau, élu à la métropole, et Jean Claude Le Masson, Maire de Saint Aignan de Grand Lieu, et Paolo Ferreira, Président du COCETA,

En introduction, Mme Bourgeais, a précisé qu'il ne s'agit pas de remettre en question la présence de l'aéroport plus particulièrement au niveau du territoire du Sud Loire , **en opposant santé et progrès économique**, mais qu'il fallait s'interroger sur la maîtrise des conditions de l'aménagement d'un tel équipement **rendant la vie à proximité difficile**.

En janvier, un concessionnaire devrait être désigné ; cependant les communes les plus directement concernées (Rezé, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Bouguenais) n'ont pas accès au cahier des charges, l'État n'ayant pas obligation de le communiquer. C'est plus qu'inquiétant au regard de la santé de leurs habitants et de l'environnement, d'autant plus qu'aujourd'hui :

Le couvre-feu interdisant les vols entre minuit et 6h n'est toujours pas respecté, et les amendes face aux infractions, réglées au bout de deux ans seulement (L'OMS recommandant 8h de sommeil). Quant aux aides à l'insonorisation, elles ne règlent pas la situation des riverains à partir du printemps, avec l'augmentation des vols.

Après études, l'allongement de la piste de 400m s'avérerait inutile.

Selon l'OMS les particules ultra fines (PUF) se révèlent être extrêmement nocives, mais contrairement aux particules fines, il n'y a pas de législation en vigueur pour les contrôler et les interdire le cas échéant.

Lors du débat, différents documents ont été présentés, sur le fonctionnement actuel de l'aéroport ainsi que des projections sur son avenir. Il est difficile de spéculer, mais peut-on réellement souhaiter 15M voyageurs, comme envisagé ?

Le public présent s'est légitimement interrogé sur cette croissance, la nuisance sonore et sa prise en charge, sur la qualité de l'air, sur les infrastructures, parkings et autres qui vont se rajouter à l'existant.

Une discussion ouverte avec le futur concessionnaire sera-t-elle possible ?

Un début de dialogue avec certaines compagnies semble s'instaurer.

Sera-t-il possible d'entériner la possibilité de remplacer un vol intérieur quand l'alternative avec un autre transport est envisageable ? Peu d'avions seraient concernés.

Il est aussi question de la rationalisation des aéroports : ne peut-on pas s'appuyer sur l'existence des aéroports de Rennes ou Angers ? Il semblerait qu'ils n'aient pas cette capacité technique.

Dans l'attente, afin d'avoir un maximum d'informations sur l'avenir de l'aéroport et la possibilité de refuser un fonctionnement contraire à l'intérêt des habitants, **il est souhaitable de repousser la signature de cette concession.**

Il est nécessaire de sensibiliser plus largement, en dehors des communes directement impactées, en réunissant les différents acteurs, associations, habitants, élus autour de cette problématique.

En début d'année, 24 maires de l'agglomération ont interpellé par courrier Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre des transports. Ils ont rappelé au ministre « les trois objectifs fixés par l'État dans le cadre du réaménagement de Nantes-Atlantique : protection des riverains, réaménagement de l'aéroport et ce dans le cadre d'une gouvernance transparente ». Ces points ne sont pas respectés comme escomptés.

Comment peser dans le débat ? En mobilisant la Région, la Métropole, et en local. On ne peut pas laisser l'État faire tout seul, il est nécessaire de monter une instance ; dans ce sens, un syndicat mixte pourrait rééquilibrer les modes de décision.

La Ville de Rezé intervient régulièrement sur ce dossier avec l'appui d'un chargé de mission travaillant à 80% sur ces questions ; la commune de Saint Aignan a engagé du contentieux sur divers points ; la commune de Bouguenais est également très investie, mais face à la prééminence de l'État, l'action des élus locaux ne saurait suffire .

l'action associative :

La principale association locale est le COCETA qui regroupe des citoyens exposés au trafic aérien sur l'ensemble du Sud Loire: <https://coceta.org/aeroport/>.

D'autres associations nationales ont pris des positions contre la trop forte évolution du trafic aérien comme Alternatiba qui a organisé un rassemblement « en pyjama » le 13 novembre 2022, à l'aéroport. Ce rassemblement avait pour but de demander le respect et un allongement du couvre-feu pour les décollages et les atterrissages.

La mobilisation est présente, elle ne demande qu'à grandir sous réserve de déterminer une stratégie commune et des objectifs bien ciblés.

La participation des riverains : pour visualiser le trafic aérien ainsi que le bruit associé et faire remonter les plaintes utiles pour le prochain plan de gêne sonore, il est possible de se rendre sur le site MAESTRO. <https://maestro.nantes.aeroport.fr/>

En lien, il est possible de signer la pétition d'ADVOCNAR, association de défense des nuisances aériennes : <https://www.advocnar.fr/2022/09/soutenez-la-petition-ufcna-sur-le-portail-petitions-du-parlement-europeen/>

Au niveau parlementaire, J.Laernos , députée NUPES de la 4ème circonscription a déposé le 4 octobre 2022 , trois questions écrites , *à ce jour sans réponse*, sur la création d'un conseil scientifique pour la prise en compte des particules fines , le respect du couvre-feu et sur un moratoire au futur traité de concession .

Conclusion : *Nantes Atlantique réaménagé : un bon exemple d'une autre approche de la conception des aéroports ?*

Pour le moment ,nous ne sommes pas dans une logique d'inflexion d'un développement exponentiel du transport aérien ; or la solution passe clairement par un plafonnement des capacités d'accueil de l'aéroport , du nombre de vols ; ce plafonnement constitue le principal levier pour limiter, les nuisances subies par les habitants, la consommation des terres agricoles et d'espaces naturels, les déplacements automobiles de et vers l'aéroport, et les superficies affectées aux parkings.

Plus largement, à l'heure de la sobriété énergétique, le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique pose de nombreuses interrogations sur nos comportements individuels et collectifs en matière de consommation du voyage en avion : avons-nous réellement toujours besoin de l'avion? N'existe-t-il pas d'autres possibilités de se déplacer, y compris pour nos vacances ?

Peut-être faudra-t-il repenser notre « dépendance ».

