



Territoires ... porteurs d'une dynamique et d'une attractivité spécifiques au service d'un développement harmonieux entre Economie et Qualité de vie

Le CINA est une association créée en 1992, regroupant plus de 300 professionnels de l'immobilier. Le club bénéficie de financements 100% privés.

« L'IMMOBILIER A 360° » : le CINA est le représentant de la filière immobilière en territoire, dont la parole d'experts est attendue des décideurs et des citoyens.

Des experts, forces de propositions et agitateurs d'idées, autour de métiers socles (habitat, immobilier d'entreprise et commerce) et de thèmes transversaux (data et immofutur).

Le club est un lieu d'agilité et de partage.

CINA

Centre des Salorges
16 quai Ernest Renaud,
44 100 Nantes
T. 07 77 75 82 30

<https://www.cina.fr/>

 CINA ClubImmo

 @CINA_ClubImmo

Le CINA maintient qu'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes aurait été un bon projet. Mais fidèle à son état d'esprit ouvert et à son approche constructive, le CINA prend acte de la décision de l'Etat de se recentrer sur le réaménagement de Nantes Atlantique. L'Etat doit désormais assumer ce choix et s'interroger sur les objectifs poursuivis, l'horizon retenu et les incidences globales pour l'Ouest, pour la Loire-Atlantique et les départements limitrophes, pour la métropole nantaise, pour les citoyens, usagers, habitants, riverains, travailleurs, d'aujourd'hui et de demain.

Par cette contribution, le CINA entend :

- Exprimer un besoin fort de notre territoire pour la **transparence, la fiabilité et l'honnêteté** des procédures et démarches à venir dans le cadre de ce projet de réaménagement ;
- Rappeler que le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique doit reposer sur une vision et des moyens à la hauteur de sa **double identité : un aéroport du Grand Ouest et une infrastructure faisant partie intégrante de la métropole nantaise.**
- Interpeler le maître d'ouvrage du projet de réaménagement, l'ETAT et plus globalement les décideurs du territoire, sur les **incidences, pour la plupart indirectes, des différentes options de réaménagement sur l'immobilier** au sens large (constructibilité de logements et bien plus : immobilier tertiaire et commercial, mobilité et donc enjeux écologiques et énergétiques, dynamisme économique).
- Apporter son **expertise immobilière et partager des données objectives et actualisées** : via ses Observatoires, le CINA recueille des chiffres fiables, s'appuyant sur la réalité des transactions ; il est au surplus capable de retranscrire les « **signaux faibles** » identifiés par ses adhérents, professionnels au quotidien sur le terrain.
- **Affirmer son attachement à ce territoire de l'Ouest, et plus spécifiquement de Loire-Atlantique, et son souhait de voir sa qualité de vie, son dynamisme et son attractivité croître.**

Nous espérons que cette mise en perspective étayée, ainsi que nos propositions concrètes, seront utiles aux débats et entendues du maître d'ouvrage.

 1 / 7

NOS PROPOSITIONS

#1 - L'URGENCE IMMEDIATE

Ne pas prendre en compte la saturation actuelle de l'aéroport, ses problématiques d'accès, de circulation et de stationnements, serait un non sens et une négation d'une réalité quotidienne bien réelle ... manifestement peu perçue au niveau national.

En URGENCE et dans de TRES COURTS DELAIS, l'ETAT se doit de négocier avec le groupement concessionnaire la réalisation des travaux indispensables provisoires, dont la reprise de l'amortissement (impossible avant fin de la concession actuelle) serait garantie par le même ETAT à l'issue du transfert vers le nouveau concessionnaire désigné.

Des DECISIONS et des ACTES sont à prendre et engager DE SUITE :

- Des **PARKINGS SILOS** (construction métallique plus rapide et **démontable**),
- Des **ACCES EN VOITURE REVUS** : doublement des voies d'accès, nouvelles voiries adaptées au trafic actuel et à venir,
- Une **OFFRE D'ACCES EN TRANSPORTS COLLECTIFS A HAUTE FREQUENCE** : prolongement du tramway dans l'immédiat depuis La Neustrie ; l'option navette autonome nous semble « anecdotique » car pas à la hauteur des besoins.
- Un **REAMENAGEMENT TEMPORAIRE DE L'AEROGARE**, pour fluidifier le trafic, limiter les temps d'attente, notamment en augmentant les Postes Inspection Filtrage.

#2 - LA PROTECTION DES POPULATIONS

- **LIMITER AU MAXIMUM L'IMPACT** en nombre d'habitants concernés. La solution piste transversale semble être la plus adaptée en ce sens.
- Prendre en compte **EN TOUTE TRANSPARENCE TOUS LES RISQUES SANITAIRES** : nous nous félicitons de l'engagement, même tardif, pris par le maître d'ouvrage de lancer une étude spécifique par un cabinet INDEPENDANT.
- **ACCOMPAGNER LES HABITANTS** (indemnisation sérieuse et à la hauteur des budgets à engager pour se reloger ailleurs ou pour financer l'insonorisation des biens, etc.).
- **ACCOMPAGNER LE DEPLACEMENT DES EQUIPEMENTS** (collège – écoles et autres équipements publics ou para publics) à hauteur de leurs coûts réels à neuf.

#3 - UN AEROPORT A LA HAUTEUR D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, INNOVANT ET RESPONSABLE

Un aéroport à 15 MPax nécessite des infrastructures entièrement repensées et adaptées. A ce propos, nous nous félicitons de la décision de nommer un cabinet INDEPENDANT sur l'évolution du trafic, trop longtemps largement sous-estimé.

Cette vocation Grand Ouest doit s'articuler avec la culture et les ambitions de notre territoire :

- un territoire qui n'oppose pas Développement Economique et Qualité de vie, Entreprises et Citoyens,
- un territoire très fortement irrigué de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE),
- un territoire qui aspire à ce que ses ENFANTS vivent et s'y développent harmonieusement,
- un territoire dynamique et attractif, et où l'on investit (cf. annonces d'investissements industriels privés à Saint-Nazaire à hauteur de 3 milliards d'euros et de 2,2 milliards d'euros à titre public sur le territoire Nantes – Saint Nazaire).

Ainsi, le territoire NANTES SAINT NAZAIRE (cf. chiffres NSD / INSEE / URSSAF / AURAN ...) se positionne comme :

N°1 de l'EMPLOI SALARIE PRIVE à + 11% entre 2012 et 2017 / + 16% d'établissements de 250 salariés et plus en Loire-Atlantique de 2012 à 2017

N°1 de l'évolution annuelle du nombre d'ETUDIANTS à 3,2 %

N°1 de l'évolution annuelle du nombre de DIPLOMES ESR à 4,6 %

N°1 du nombre d'équipements de LOISIRS pour 100 000 habitants à 22

N°1 au titre de la QUALITE DE L'AIR et du CADRE de VIE (83% de jours indice bon à très bon)

Le nombre d'emplois salariés évolue considérablement, notamment autour de l'innovation :

+10,8 % filière SANTE

+3,5 % dans l'INDUSTRIE

+ 18,8 % dans l'AERONAUTIQUE

+ 13 % dans les Industries Culturelles et Créatives (les ICC).

+20,6 % dans le NUMERIQUE

+ 17,4 % dans la CONCEPTION - RECHERCHE

Selon les chiffres de POLE EMPLOI à fin 2018, les taux de chômage s'élevaient à :

8,5 % en France Métropolitaine

7,2 % en Région Pays de la Loire

7 % dans le département 44

6,7 % sur Nantes Métropole ... près de 2 points en moins que au niveau national !

... faut -il compléter par les SOLDES MIGRATOIRES à + 44 323 habitants sur l'Aire Urbaine entre 2010 et 2015 ... ?

OUI ICI PUS QU'AILLEURS, il se « passe des choses », nous sommes différents, et la QUESTION TERRITORIALE y est prégnante.

Nous sommes dans un Territoire qui **RAYONNE** ... et bien au-delà du seul département Loire-Atlantique.

Notre culture et notre responsabilité nous impose également d'exiger un aéroport qui s'inscrit dans une démarche de **TRANSITION ENERGETIQUE & ENVIRONNEMENTALE**, à très faible impact Carbone.

Sans rappeler les **enjeux environnementaux très forts** de notre territoire ainsi que les **conséquences indirectes sur le développement urbain alternatif plus éloigné de Nantes** (incohérent avec lutte contre l'artificialisation des sols, mobilité, etc.), nous attendons également, comme il était prévu à Notre-Dame-des-Landes, un **AEROPORT AUTONOME EN ENERGIE**, et a minima conforme aux exigences mondiales en matière d'environnement.

Concernant les enjeux de **MOBILITE**, nous ne croyons pas que le train peut systématiquement remplacer l'avion : le GRAND OUEST a besoin de liaisons avec nombre de métropoles et capitales européennes, avec des AR dans la journée ... pas sur 2 ou 3 jours !

Apparaît essentielle une **DESSERTE TERRESTRE ADAPTEE** et entièrement repensée, pour absorber le trafic en continu et calibrée sur les heures d'affluences, dans une vision globale, par exemple :

- Des accès en transports collectifs à haute fréquence (train, tram, busway, etc.) ;
- Un « couloir dédié » TC – TAXI – VTC, entre Cœur de Ville – Gare Ferroviaire et Aéroport ;
- Des accès via périphérique à revoir : nouvelles voies supplémentaires à créer ;
- Un nouveau franchissement de Loire à étudier d'ores et déjà avec des échéances à court ou moyen terme.

Quant à la ligne TGV entre Nantes et Paris, nous demandons à ce que le trajet soit possible en **1H30** ... nous en sommes très loin aujourd'hui compte tenu des nombreux problèmes quotidiens sur la ligne ... qui n'a de TGV qu'entre Le Mans et Paris !

Toutes les solutions doivent être mises sur la table, en toute transparence. Les meilleures solutions, reflètes des meilleurs compromis, les moins impactantes sur les populations et l'économie, doivent être retenues, quelles que soient les options techniques, quel qu'en soit le prix.

Enfin, il est urgent de raisonner en terme de délais garantis et de privilégier toutes les solutions qui permettront de les raccourcir, compte tenu des enjeux et de la réalité ... Il sera notamment indispensable de se tourner vers les solutions capables de **limiter la fermeture de l'aéroport pendant les travaux des pistes** (*la solution piste transversale semble en ce sens la mieux adaptée*) ...

... avec une grande question à laquelle nous demandons au Maître d'Ouvrage de nous répondre :
*au vu des 20 000 passagers quotidiens, quelles solutions proposez vous ?
quelles alternatives « sérieuses » proposez-vous ?*

#4- IMPACT SUR L'IMMOBILIER DU TERRITOIRE

POPULATION DE LA REGION ET METROPOLISATION :

La **croissance du Grand Ouest** est confirmée par les études prospectives de l'INSEE, qui identifie le dynamisme démographique exceptionnel de ce territoire : croissance **de plus de 20 %** des populations concernées par l'aéroport comme infrastructure d'ici 2050. Cette tendance est incontestable, elle renforce les besoins de mobilité.

En parallèle, un phénomène de **métropolisation** se traduit par une augmentation de la population plus forte sur le département de la Loire Atlantique et en particulier sur la métropole centre. L'aire urbaine de Nantes est en effet particulièrement **attractive** grâce à son positionnement géographique, ces attraits naturels et son dynamisme de l'emploi, comme rappelé ci-dessus.

C'est un élément marquant de notre territoire : le marché du travail se porte mieux ici qu'ailleurs, avec sans doute comme explication première une belle combinaison d'activités sur la métropole Nantes-Saint-Nazaire. **Le développement des entreprises se fait là où il fait bon vivre : qualité de la vie au quotidien, logements disponibles à prix et loyers accessibles, offres de mobilité forte.** Cette croissance en cours passe par cette offre de mobilité à courte distance (transport du quotidien) ou de moyenne à de longue distance : pour ce dernier aspect, **le développement de l'offre depuis Nantes Atlantique ces dernières années représente un critère très favorable pour attirer de nouveaux habitants ou retenir ceux qui sont présents sur le territoire.**

ACCELERATION SUR L'AIRE URBAINE ET LA METROPOLE NANTAISE :

L'Aire Urbaine de Nantes connaît ces dernières années un développement très fort qui n'a sans doute pas été suffisamment anticipé. On constate **une accélération autour de 2010** sur le territoire :

- avant cette date, l'aire urbaine connaît une croissance d'environ 8.000 habitants en moyenne sur la période 1990-2010 ;
- depuis 2010 cette croissance de population est passée à environ 13 200 habitants par an , **soit une progression de 65 % de la croissance de la population.**

L'AURAN identifie que cette forte croissance démographique est :

- **durablement installée sur l'Aire Urbaine de Nantes ;**
- portée à 56 % par le solde migratoire, à + de 7 500 personnes par an.

81 % des arrivées sur l'Aire Urbaine de Nantes se font sur la Métropole ... d'où des **besoins importants en matière d'HABITER et TRAVAILLER.**

BESOIN DE LOGEMENT NEUF SUR LA METROPOLE NANTAISE :

Il faut bien sûr accueillir ces habitants **sur la métropole et leur trouver un logement.** Ces évolutions nécessitent la construction de nouveaux logements, à la fois pour répondre à ces **nouveaux habitants** mais aussi aux **nouveaux besoins de logements** que génèrent différents phénomènes qui concourent à la réduction de la taille de ménage, que l'on regroupe sous le terme de « décohabitation » : allongement de la vie, évolution de la composition des ménage, diminution des nombres d'enfants.

Cette évolution est aujourd'hui dans les esprits de tous les acteurs. Le plan local de l'habitat (PLH) de Nantes Métropole a pris en compte ce besoin en faisant passer son objectif annuel de production de logements de 4.500 à 6.000 afin de répondre aux besoins ... non satisfaits, ce volume n'est pas suffisant et le chiffres de **7.000 logements à construire par an** est probablement le bon volume.

CONSTRUCTION NEUVE POUR REpondre AUX BESOINS :

La construction de logement neuf doit répondre à de nombreuses contraintes, notamment :

1. Répondre au besoin là où il se fait sentir,
2. Se confronter aux exigences d'acceptabilité des riverains,
3. Respecter les réglementations d'urbanisme en vigueur.

Les besoins se font sentir aujourd'hui et demain plus encore au **cœur de la Métropole**, là où sont les emplois, les services, les commerces et la mobilité fluide.

La réglementation en matière d'urbanisme vient d'évoluer de façon profonde pour l'ensemble des communes de l'agglomération avec l'instauration du PLUM (Plan Local d'Urbanisme métropolitain). Celui-ci comporte des évolutions importantes sur la forme et le fond. Les évolutions sur la forme vont nécessiter un rodage qui va **ralentir la délivrance** des autorisations de construire. Sur le fond, les évolutions vont dans le sens d'une **réduction d'environ 20 % de la constructibilité** à surface de terrain constant (étude FPI).

Ces différents facteurs laissent **présager une difficulté majeure** à venir sur les prochaines années afin de répondre aux besoins de logements neufs dans la métropole, **dans un marché du logement qui est déjà tendu** comme en atteste un indicateur que les professionnels suivent avec attention, à savoir le taux de vacance du marché locatif privé. C'est en effet un excellent indicateur de la tension sur un marché car le locatif libre représente la **variable d'ajustement** (dans un marché où le locatif social est au maximum de ses possibilités). Notre observatoire ONILOCA analyse tous les trimestres le marché de Nantes Métropole sur la base d'un échantillon de 14.000 logements. Il présente notamment le **taux de vacance** en année glissante, celui-ci est en baisse maintenant depuis 5 ans et est **passé sous la barre des 2 % fin 2018**.

DISPONIBILITE FONCIERE ET ETALEMENT URBAIN :

Dans ce contexte, **le risque est de voir un effet d'étalement urbain** pour répondre à ces évolutions, étalement urbain néfaste à l'environnement (artificialisation) et à la qualité de la vie des populations concernées, qui s'éloignent de la métropole sous la contrainte, en subissant les problématiques de transport.

Rappelons également que les grands projets métropolitains (Ile de Nantes, Pirmil, etc.) sont pour une part très importante impactés par le survol dans les Options 1, 2 et 3.

ETAT DES LIEUX EXPOSITION AU BRUIT :

L'agglomération nantaise est dès aujourd'hui concernée au premier chef par l'orientation de la piste. Près de 23.500 habitants sont situés dans des zones à LDEN > à 55 dB signifiant qu'ils habitent des zones où les constructions sont impossibles ou extrêmement réglementées. 74.000 habitants sont dans des zones où les constructions sont autorisées mais subissent une contrainte d'isolation complémentaire. C'est donc **près de 100.000 habitants qui vivent dans des logements concernés par le bruit.**

Accessoirement cette zone de bruit couvre des espaces extérieurs de vie pour lesquels il n'est par définition pas possible de faire quoi que ce soit pour réduire les nuisances.

CONCLUSION

Au vu de ces éléments, l'option « piste transversale » nous interpelle comme réunissant de nombreux critères de satisfaction aux besoins du territoire, les autres options n'apparaissant pas à la hauteur des enjeux :

- Cette option fait chuter les populations impactées de près de 66.000 personnes,
- Elle n'impacte presque plus la constructibilité de Nantes,
- Son coût direct et indirect au regard de la métropolisation est positif,
- Elle conduirait à une fermeture limitée de l'aéroport pour travaux.

En complément des propositions argumentées et précisées ci-dessus, le CINA émet les suggestions suivantes :

- Renommer le sujet **Aéroport Nantes Atlantique** en « **Aéroport du Grand Ouest** » ou « Aéroport Ouest Atlantique » pour acter de son empreinte et de sa vocation régionales ...

En effet, les régions Bretagne et Pays de la Loire comptent 8 aéroports offrant des liaisons régulières. En 2017 Nantes Atlantique voyait passer les 2/3 des passagers de ces 8 aéroports et 62 % de ses passagers ne sont pas des habitants de la Loire Atlantique.

- **La réalisation d'études sérieuses concernant les impacts et coûts indirects induits par les différentes options (libération de foncier, mobilité, attractivité économique).**

Le CINA dispose des compétences et réseaux pour appuyer de telles études.

- **La mise en place de dérogations et expérimentations en matière d'urbanisme et de construction (constructibilité, hauteur des constructions, etc.), en vue de ne pas « geler » les terres constructibles présentes sur la Métropole et autour, et l'établissement une « carte du territoire » (hors PEB), avec augmentation de la constructibilité en matière de logements, bureaux, services, hôtellerie, activités, etc.**
- **La définition et la mise en œuvre d'un MODUS OPERANDI entre les acteurs du territoire, en vue d'engager un démarche PARTENARIALE et POSITIVE avec les professionnels de la filière immobilière, et ainsi éviter la parachutage d'idées « d'en haut », éloignées du « terrain » et en décalage avec les réalités et les besoins.**

Pour le Club Immobilier Nantes Atlantique
Le Président
Alain RAGUIDEAU

