

Nantes, le 18 juillet 2019.

Cahier d'acteur du groupe Socialiste, écologiste, radical et républicain au Conseil régional des Pays de la Loire relatif à la consultation sur le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique

Le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, pôle majeur pour l'accessibilité, la connexion et la dynamique de la Métropole et l'ensemble Loire-Bretagne, doit mobiliser largement les acteurs engagés dans le développement de nos territoires.

Nous appelons à une véritable concertation, complète, approfondie et inclusive, seule méthode qui puisse permettre de ne pas revivre les épisodes douloureux déjà traversés par les populations et les élu.e.s de notre territoire. Il est notamment indispensable d'apporter une réponse globale aux attentes des habitant.e.s impacté.e.s et aux besoins des territoires du Sud-Loire. Ne pas le faire serait prendre le risque d'une nouvelle situation de blocage.

Nous tenons à rappeler le devoir d'exemplarité qui est celui de l'Etat dans ce domaine, et souligner le rôle des collectivités, dont le Conseil régional, qui ont déjà exprimé leur soutien au Sud-Loire et devront le concrétiser par des actes, dans les champs qui leur incombent.

Plus largement, la Région, en raison de ses compétences, a un rôle spécifique à jouer afin d'être pleinement actrice de ce projet et contribuer à la construction d'une politique ambitieuse.

Le seul réaménagement de l'aéroport ne peut constituer une fin en soi mais doit résulter de choix collectifs. Nous appelons donc à une réflexion résolument prospective qui fasse du futur aéroport de Nantes Atlantique l'outil d'une politique de mobilité et de connexion qui l'englobe et le dépasse.

I. Aménager tout en protégeant davantage les riverains et l'environnement

Nous souhaitons tout d'abord affirmer notre parfaite solidarité avec les maires de Nantes Métropole et notre soutien à l'ensemble des principes qu'ils ont énoncés dans leur contribution « Cahier d'acteurs de Nantes Métropole et des Maires », qui nous semble présenter une position équilibrée et ambitieuse pour Nantes Atlantique.

Nous reprenons également à notre compte la contribution de l'association « Sud-Loire Avenir » qui accorde une attention toute particulière à la protection des riverain.e.s et aux enjeux de mobilité du Sud-Loire.

En préalable, nous considérons que le modèle économique de gestion de l'aéroport doit être réinterrogé et toutes les hypothèses examinées. Si le choix retenu était celui d'une nouvelle concession, le cahier des charges de celle-ci devrait explicitement prévoir, et cela de manière contraignante, la répartition de la valeur ajoutée créée par la concession entre la rémunération du concessionnaire et la contribution aux futurs travaux et aménagements de toute nature.

Nous considérons également que la réactivation du débat sur le transfert n'aurait pas de sens si l'échéance envisagée se situait dans les trente ans à venir. Une telle relance de ce débat serait illusoire, elle freinerait les nécessaires aménagements de Nantes Atlantique et nous ferait prendre à tous.tes le risque de rouvrir les plaies mal cicatrisées de Notre-Dame-des-Landes.

Nous contestons enfin l'autre illusion que constitue l'idée d'une répartition de la hausse du trafic sur les autres aéroports de l'ouest. Cette option n'est pas économiquement crédible si nous avons la volonté de diversifier les destinations. Elle nous semble également être un non-sens écologique car entraînant des travaux d'agrandissement de ces autres aéroports.

Le temps des échappatoires et des manœuvres dilatoires est derrière nous. Il convient désormais d'affronter les difficultés et de construire les meilleures solutions possibles.

1.1. Réduire l'exposition des populations

Comme les Maires de Nantes Métropole et l'association « Sud-Loire Avenir », nous sommes tout particulièrement attaché.e.s au principe de la protection des riverain.e.s.

Les sources et les niveaux des nuisances, notamment sonores, devront être clairement identifiés tout comme les solutions permettant d'en limiter l'impact. La réduction de l'exposition au bruit doit être une priorité. Ainsi, nous rejoignons Sud-Loire Avenir, les Maires de Nantes Métropole et de la Communauté de communes de Grand Lieu sur leur demande concernant l'activation, dans les meilleurs délais, d'une restriction sur les vols de nuit entre minuit et 6h.

L'adoption d'un nouveau plan de gêne sonore (PGS) révisé, entré en vigueur le 1^{er} juillet dernier, a permis d'ouvrir le droit à une aide pour davantage de riverain.e.s de l'aéroport afin qu'elles et ils puissent insonoriser leurs logements. Pour autant, des fonds exceptionnels devront être débloqués, et notamment ouvrir un droit au délaissement pour les propriétaires des habitations les plus exposées. La définition du périmètre et du volume du fonds de compensation annoncé par l'État est urgente et doit constituer une priorité.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) et le PGS doivent coïncider, et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), obligatoire pour les aéroports de catégorie A, doit être mis en application pour Nantes Atlantique.

Nous tenons également à relayer les préconisations des acteurs du territoire quant à la mise en place d'une surveillance spéciale des populations concernant les risques cardiaques, accentués par les nuisances sonores, d'une attention spécifique aux sources de pollution

aux particules fines et ses effets sur les riverain.e.s, sous la tutelle de l'ARS, et d'un renfort éducatif pour les enfants dans l'enseignement primaire.

1.2. *Protéger les écosystèmes naturels et ruraux*

La zone à proximité immédiate de l'aéroport Nantes Atlantique comporte des espaces naturels et ruraux particulièrement sensibles et exceptionnels (zones humides du Lac de Grand-Lieu, estuaire de la Loire,...). Tout aménagement, agrandissement ou expérimentation devra se faire dans le respect absolu d'un cahier des charges strict en termes de protection de l'environnement et des espèces végétales et animales. La nécessité de régler la question du ruissellement des eaux des pistes s'impose.

Dans ce contexte, un « contrat biodiversité Sud-Loire Nantes Atlantique » pourrait être conclu entre les partenaires afin de spécifier les engagements et les responsabilités de chacun.e, de veiller à la protection des écosystèmes et de permettre leur valorisation.

II. Élaborer une stratégie régionale des mobilités et des connexions pour un usage raisonné de l'avion

Le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique ne peut être envisagé sans s'inscrire dans une approche globale des mobilités et des connexions, qui inclut bien entendu la question de l'accessibilité à cet équipement qui en constitue un des enjeux les plus essentiels.

La connexion de cet équipement avec son environnement doit être envisagée à différentes échelles, qu'elles soient métropolitaines, régionales ou suprarégionales.

2.1. *Affirmer le principe de liberté des mobilités tout en raisonnant le recours à l'avion*

Nous souhaitons réaffirmer le principe de liberté dans la mobilité, qui correspond à la fois à une réalité humaine, à un fondement de l'émancipation, à une valeur positive de découverte et d'ouverture aux autres et à un élément incontournable des parcours professionnels et de formation ainsi que des dynamiques culturelles et économiques.

Nous refusons donc l'idée d'un plafonnement arbitraire du niveau du trafic aérien à Nantes Atlantique. Pour les mêmes raisons nous refusons de limiter *a priori* l'emprise foncière de l'aéroport réaménagé.

Il est en revanche essentiel de débattre de la place de l'avion dans nos déplacements et d'en faire non pas un réflexe mais un recours ultime et raisonné quand aucun autre moyen de mobilité ou de connexion n'est mobilisable.

Il est également nécessaire d'aller vers une vérité des prix de l'aviation civile. La mise en place d'une écocontribution sur les billets d'avion pour le trafic intracommunautaire en constitue une première étape que nous appelons de nos vœux.

2.2. *Définir une stratégie régionale des mobilités et des connexions*

Nous devons sortir le débat sur l'avenir de Nantes Atlantique de la polémique stérile dans laquelle il s'enfonce sur les prévisions de la DGAC. Ces prévisions ne sont que le reflet d'hypothèses qui ne sont pas seulement techniques mais intègrent des choix politiques. Nous devons maîtriser par nous-mêmes le choix des scénarios d'évolution du trafic aérien.

Nous demandons donc l'élaboration, en urgence et dans le cadre du SRADDET, d'un schéma régional des mobilités et des connexions qui ne se limite pas à la question des infrastructures mais l'englobe. Il s'agit en effet d'identifier les besoins de mobilité présents et futurs, de caractériser leur utilité sociale et leurs impacts environnementaux, de définir leur niveau de priorité et d'acceptabilité pour fixer des objectifs cibles raisonnés de mobilité et de connexion. La question des connexions vers les autres aéroports utiles aux populations des différentes villes de la Région devra ainsi être intégrée aux réflexions.

Le niveau et la nature des mobilités est le résultat de choix de société, individuels et collectifs. Dans le contexte de la crise climatique actuelle et de la nécessaire mobilisation générale contre le changement climatique, la maîtrise collective et démocratique des trajectoires et modalités des mobilités est un impératif absolu.

Cette stratégie doit traiter à la fois les mobilités et connexions locales, régionales, au sein de l'ouest Atlantique et à l'échelle nationale, européenne et internationale. Elle doit fédérer l'ensemble des acteurs nationaux, régionaux, départementaux et intercommunaux. Celle-ci permettra d'établir les besoins et les enjeux liés à la mobilité, dont l'aérien, afin de fixer les priorités d'investissement.

Dans cette perspective, deux questions qui en sont aujourd'hui absentes doivent être remises au cœur du débat :

- Réactiver la réflexion autour de la création de nouvelles infrastructures ferroviaires permettant d'absorber les besoins de mobilité et de pallier la saturation du sillon existant. Maîtriser la croissance du trafic aérien serait une illusion en l'absence de nouvelle infrastructure ferroviaire.
- Construire un plan régional « territoires connectés ». Nous préconisons la constitution d'un maillage régional de lieux de visioconférence, publics et privés, mutualisés, équipés des technologies de pointe permettant la tenue de réunions à distance et limitant les déplacements inutiles. Rationaliser le trafic aérien, mais aussi routier et ferroviaire, c'est notamment proposer aux Ligérien.ne.s de nouvelles façons de vivre le territoire et d'y travailler au quotidien, entre elles et eux mais aussi avec leurs partenaires partout dans le monde.

2.3. *Mieux accéder à l'aéroport depuis Nantes*

Il est impératif de créer des infrastructures de transport respectueuses de l'environnement et à la mesure des besoins de mobilité des usager.e.s. Inventer l'aéroport de demain, durable et intelligent, nécessite des réponses nouvelles et le recours aux technologies les plus innovantes en termes de déplacements, de gestion des aires de stationnement et des flux,

de transports en commun, d'applications performantes permettant la mise en réseau et l'information des voyageurs notamment.

L'actuel système de navettes par bus doit être complètement réinventé : transports collectifs en site propre de type busway, prolongement de la ligne de tramway, accès direct par le chemin de fer depuis la gare de Nantes, aménagements du trafic routier et aires de stationnement pour les véhicules partagés (covoiturage, VTC, autopartage...), création de pistes cyclables protégées, constituent des pistes de réflexion qui devront être explorées sans exclusive.

III. Faire du Sud-Loire un territoire d'expérimentation de la mobilité durable et intelligente

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) donne naissance à un nouveau cadre qui peut permettre de repenser totalement des réponses globales et coordonnées aux besoins de mobilité. Nous plaillons pour un partenariat systématique entre la Région, les Départements et les intercommunalités dans tous les territoires des Pays de la Loire pour inventer ensemble ces réponses nouvelles.

Les attentes du Sud-Loire dans ce domaine sont très fortes. Il ne serait pas acceptable pour les populations que les principaux efforts se concentrent sur le réaménagement de la plateforme sans apporter de réponse complète aux besoins du territoire. Nous proposons donc que le Sud-Loire (*a minima* Nantes Métropole et le Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays-de-Retz) soit le premier territoire expérimental de déploiement de cette approche.

Nous souhaitons insister tout particulièrement sur l'importance de la démarche de co-construction dans ce dossier : la Région se doit d'y prendre toute sa part tout en favorisant un travail collectif associant l'ensemble des parties prenantes – Métropole, ville de Nantes, département, communes impactées, État, associations d'utilisateur.e.s, acteurs privés...

IV. Faire du chantier de réaménagement de Nantes Atlantique une plateforme de recherche et d'innovation

Les enjeux sont cruciaux, les montants investis seront considérables, dans de nombreux domaines nous avons besoin de solutions innovantes pour assurer la durabilité de la plateforme aéroportuaire dans un espace contraint au cœur de la Métropole. Cela justifie de mobiliser toutes les intelligences et les talents créatifs pour faire de ce projet un formidable chantier de recherche et d'innovation.

La Région doit jouer dans ce domaine son rôle de chef de file en partenariat étroit avec la Métropole, et lancer sans délai un programme massif de recherche et d'innovation pour contribuer au succès du réaménagement de la plateforme.

Ce programme devra comporter :

- Un volet tourné vers la conception et les fonctionnalités de la plateforme aéroportuaire. Le réaménagement de l'aéroport et de l'aérogare, ainsi que l'évolution des aires de stationnement, constitueront le cœur du projet. Il sera donc nécessaire de mobiliser des compétences sur le *design*, la gestion des flux, les espaces d'attente et de circulation, la haute qualité environnementale et de service des bâtiments et des différentes surfaces.
- Un volet mobilités et connexions de demain. La plateforme doit devenir un espace de démonstration des mobilités durables et innover dans l'intermodalité et les interfaces avec l'ensemble des systèmes d'échange et de transport qui lui sont connectés. La stratégie régionale des mobilités et des connexions que nous appelons de nos vœux implique des efforts d'innovation qui ne sauraient se limiter à la question du véhicule électrique.
- Un volet aérien. Si le transport aérien ne représente qu'environ 1,5% des émissions mondiales des gaz à effet de serre, ce mode de déplacement reste actuellement l'un des plus polluants. La recherche s'intéresse donc de très près à la réduction du poids des avions et de leur consommation de carburant. Les innovations attendues sur la réduction du bruit, les carburants ou les modes de propulsion des appareils devront être accompagnées et encouragées. Ce volet est d'ores et déjà le plus structuré dans notre région.
- Un volet environnement et biodiversité. Mise en œuvre de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser), protection des écosystèmes voisins, gestion des espaces enherbés de la plateforme... Il est possible de faire plus et mieux pour inscrire le réaménagement de la plateforme dans une véritable stratégie de développement durable.