

Concertation publique - Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

CAHIER D'ACTEUR

des élu.e.s écologistes et citoyens / EELV Pays de la Loire

QUI SOMMES NOUS ?

Elu.e.s écologistes et citoyens à Nantes Métropole, au Conseil régional des Pays de la Loire, à la Carène/Saint Nazaire, responsables d'EELV Pays de la Loire, nous participons à la concertation publique préalable pour proposer un réaménagement responsable et cohérent avec la protection des riverains et les enjeux climatiques. Nous le faisons dans la continuité des positions que nous avons toujours défendues et avec le souci que le secteur aérien prenne sa part dans la lutte contre le dérèglement du climat.

La concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ouvre un débat sur les options de réaménagement mais elle doit aussi être l'occasion d'aborder la question essentielle du modèle économique sur lequel repose le développement de l'aéroport, essentiellement basé sur les vols low-cost, dans un contexte d'urgence climatique. La lutte contre les nuisances sonores des avions, lutte de court terme, ne doit en effet pas occulter la lutte de plus long terme contre le réchauffement climatique qui menace la survie même de notre planète.

En cela, le dossier de concertation présente un contenu et un périmètre trop restreint, manquant de chiffres et données indépendantes actualisés. Les questions de l'accessibilité de Nantes-Atlantique ou de la connexion avec les aéroports existants du Grand Ouest n'y sont pas suffisamment traitées. L'évocation de perspectives déraisonnables à 15 millions de passagers à long terme n'est pas non plus de nature à conduire un débat apaisé.

Malgré cela, retarder la concertation conduirait à retarder les améliorations, notamment pour les riverains. En cohérence avec les positions toujours défendues par les écologistes, la protection de l'environnement, des terres agricoles et naturelles, de la santé et des riverains, ce cahier d'acteur fait donc des propositions pour le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique autour de trois points :

- Proposer un projet de réaménagement de l'aéroport responsable et cohérent avec les enjeux climatiques et la protection des riverains.
- Repenser l'accès à l'aéroport et à la zone aéroportuaire en priorisant les transports en commun.
- Interroger le modèle économique de l'aéroport à l'heure du réchauffement climatique.

Proposer un projet de réaménagement de l'aéroport responsable et cohérent avec les enjeux climatiques et la protection des riverains

→ Limiter le développement de l'aéroport dans son emprise foncière actuelle et au niveau de fréquentation actuel.

Le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique doit se penser dans la perspective d'un modèle de croissance finie, en prenant en compte les enjeux de santé et de protection du climat et de la biodiversité. Le secteur aérien, en pleine croissance et parmi les moyens de transport les plus polluants, doit prendre sa part. Alors que la Loire-Atlantique est l'un des départements les plus touchés par l'artificialisation des sols selon les [chiffres](#) de la DREAL Pays de la Loire, il est donc nécessaire de préserver les terres agricoles et naturelles à proximité immédiate de l'aéroport. Le réaménagement doit donc être pensé dans l'emprise foncière actuelle de l'aéroport. De même, les perspectives d'une croissance sans limites du nombre de vols sont à exclure. La fréquentation actuelle, avec 6,2 millions de passagers en 2018 déjà insupportable pour les riverains et avec de forts impacts sur l'environnement et la santé, ne peut augmenter indéfiniment.

→ Exclure la construction d'une nouvelle piste et limiter l'agrandissement de la piste existante sans augmenter davantage les nuisances.

Quatre scénarios sont envisagés par la DGAC concernant la piste : un agrandissement de 400 mètres, un agrandissement de 800 mètres, une piste transversale et une piste en V. Ces quatre scénarios ne sont pas souhaitables car ils impliquent un agrandissement de l'aéroport en dehors de son emprise foncière actuelle. De plus, ces scénarios conduiraient à impacter davantage les habitants de Saint-Aignan (cas d'un agrandissement à 400 ou 800 mètres) ou de nouvelles populations comme celles de l'hyper-centre de Nantes, Bouaye, Les Sorinières ou Pont-Saint-Martin (cas de piste en V ou transversale). Un léger allongement de la piste, avec pour objectif d'optimiser la trajectoire d'atterrissage afin de limiter les nuisances, est cependant envisageable, s'il reste confiné dans l'enceinte actuelle de l'aéroport (soit environ 300 mètres maximum).

→ Optimiser la trajectoire d'atterrissage actuelle par le nord pour limiter les nuisances.

Décaler la trajectoire des atterrissages par le nord dans l'axe de la piste comme imposé par la DGAC dans le dossier de concertation occasionnera le survol de nouvelles populations à Nantes et conduira à opposer les populations les unes contre les autres. Associée à un léger agrandissement de la piste dans les limites de l'enceinte actuelle de l'aéroport, une optimisation de la trajectoire d'atterrissage par le nord est pourtant possible, avec l'objectif de limiter davantage les nuisances. Des pentes d'approches plus fortes pour les avions permettraient en effet de réduire de façon importante le bruit à travers un gain d'altitude à l'atterrissage des avions.

→ Etendre et faire appliquer le nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) en faveur de la protection des riverains.

L'adoption d'un nouveau PGS, qui n'avait pas été révisé depuis 2003, a permis d'augmenter le nombre de bénéficiaires de mesures d'insonorisation d'un peu plus de 5000 à près de 16 000

personnes. Toute extension du périmètre allant dans le sens d'une plus grande protection des populations en fonction des options définies dans le projet de réaménagement constituera donc une avancée. Egalement, compte tenu du nombre de demandes à traiter en lien avec son extension, les moyens nécessaires à un traitement rapide des demandes d'aide dans un délai raisonnable sont attendus. Par ailleurs, après l'élargissement du PGS, le périmètre du futur Plan d'Exposition au Bruit (PEB) devra être actualisé, même si le projet reste dans l'enceinte actuelle de l'aéroport.

→ Interdire tous les vols de nuit de 22h30 à 6h.

Un premier pas important a été franchi en janvier 2019 avec l'accord des 24 maires de la Métropole pour interdire les vols de nuit entre minuit et 6h du matin. Cet accord était nécessaire pour le maintien d'un aéroport en milieu urbain et la qualité de vie des habitants concernés. Pour mieux protéger la santé des populations survolées, il faut cependant aller plus loin et plus vite en demandant l'interdiction des vols de nuit dès 22h30 et en exigeant un calendrier pour une interdiction effective le plus rapidement possible et sans attendre la mise en œuvre du projet de réaménagement. Taxer de manière exemplaire les avions les plus bruyants est également une piste à explorer.

→ Mettre en œuvre au plus vite et sans attendre le réaménagement le fonds de compensation annoncé par l'Etat (insonorisation, déplacement d'établissements publics, compensation de moins-value sur la vente de maisons...).

Le Premier ministre Edouard Philippe avait annoncé en juillet 2018 la création d'un fonds de compensation pour dédommager les populations riveraines de Nantes-Atlantique. Ce fonds doit être notamment abondé par l'Etat et le futur concessionnaire. Or, près d'un an après cette annonce, la mise en œuvre du fonds et l'enveloppe financière associée restent flous : à ce stade, l'Etat se contente de lister les besoins sur le terrain, avec comme objectif de fixer sa participation au fonds en octobre. Les nuisances de l'aéroport sur les populations sont cependant déjà bien perceptibles. Le fonds de compensation doit donc pouvoir être rendu opérationnel et abondé de manière conséquente, à la hauteur de l'évaluation précise des besoins et au plus vite par l'Etat, sans attendre le réaménagement, afin de commencer à financer l'insonorisation de logements, le déplacement d'établissements publics ou la compensation de moins-value sur la vente de maisons. D'autre part, le financement du fonctionnement du Groupement d'Intérêt Public qui gère le fond devra bien être assuré par l'Etat et ne pas revenir aux collectivités.

→ Rattraper le retard pris pour investir dans des améliorations à très court terme pour la sécurité, l'accessibilité et le confort des usagers et personnels de l'aéroport.

Parce que beaucoup se projetaient dans un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, les investissements à Nantes-Atlantique avaient été limités au minimum. Pourtant, l'aéroport a connu ces dernières années une flambée de fréquentation liée au développement du low-cost qui n'avait pas été anticipée. 6,2 millions de passagers ont ainsi fréquentés l'aéroport en 2018. Des aménagements doivent donc être entrepris de manière urgente par le concessionnaire pour rattraper le retard pris. Ces investissements concernent notamment la sécurité (rampe lumineuse, radar), l'accueil des usagers et personnels (parkings, espaces dans les aérogares) ou l'accessibilité (desserte en transport en commun, accès cyclable sécurisé).

Repenser l'accès à l'aéroport et à la zone aéroportuaire en prioritant les transports en commun

→ A court terme, développer massivement l'accessibilité de l'aéroport et de la zone aéroportuaire par des navettes à haut niveau de service et à des tarifs attractifs.

A l'heure actuelle, l'aéroport est desservi par les transports en commun via une navette qui le relie en 20 minutes au centre-ville de Nantes et par le bus 48 depuis le terminus Neustrie de la ligne 3 du tramway. Une expérimentation à venir avec des navettes autonomes depuis le terminus Neustrie a également été annoncée en avril par la ministre des transports Elisabeth Borne.

Alors que les parkings voiture sont régulièrement saturés, la question de l'amélioration de l'accès à l'aéroport est primordiale. Dans un contexte d'urgence climatique et pour sortir du tout-voiture, la priorité doit être donnée aux transports en commun.

A court terme, il convient de développer massivement l'accessibilité de l'aéroport par des navettes à haut niveau de service depuis le centre-ville de Nantes mais aussi l'ensemble de la métropole, avec un temps de trajet garanti et à un tarif attractif. Aujourd'hui, l'aller/retour avec la navette aéroport coûte 18€ à un usager et représente un tarif dissuasif. Le trajet via le bus 48 manque lui de visibilité et nécessite une correspondance à Neustrie, de quoi dissuader les usagers d'y avoir recours. En lien avec l'impératif de réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports, cette navette devra également étudier l'intégration à terme d'une motorisation alternative.

→ A moyen terme, étudier et prioriser le développement de transports en commun structurants (train, tramway, tram-train) pour accéder à l'aéroport depuis la gare de Nantes, mais aussi depuis l'ensemble de la Métropole et sa zone de chalandise.

En plus des solutions à court terme à apporter concernant l'accès à l'aéroport via les transports en commun, des solutions à moyen terme doivent être développées pour faire de l'aéroport une véritable plateforme multimodale qui privilégie l'accessibilité via les mobilités les plus propres. Une étude, commandée par la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole, est en cours et doit présenter ses premières conclusions à la fin de l'année. Il est d'abord regrettable que les résultats de cette étude ne puissent coïncider avec le calendrier de la concertation. Cette étude devra cependant déboucher sur la mise en place d'une solution à moyen terme (train, tram-train ou tram) qui s'appuie sur un calendrier précis, un programme pluriannuel d'investissement et un engagement des collectivités et de l'Etat. La solution retenue devra permettre de rendre accessible la plateforme aéroportuaire depuis le centre-ville de Nantes mais aussi depuis le reste de la Métropole et plus largement, depuis l'ensemble de la zone de chalandise de l'aéroport.

→ Rendre l'aéroport et sa zone d'activités accessibles de manière sécurisée à tous les modes de déplacements doux.

Les mobilités douces dont le vélo ont toute leur place dans le réaménagement. L'aéroport et sa zone d'activités doivent bénéficier d'un accès sécurisé pour les cyclistes, ainsi que de possibilités de stationnement sécurisées. Au-delà des passagers, ce sont surtout les personnels de l'aéroport et de la zone aéroportuaire qui en seront bénéficiaires.

Interroger le modèle économique de l'aéroport à l'heure du réchauffement climatique

→ Repenser le modèle économique du réaménagement de l'aéroport pour respecter nos engagements internationaux pour le climat, avec des données réactualisées.

Le dossier de concertation annonce que le réaménagement de l'aéroport a vocation à répondre aux besoins de mobilités des habitants du Grand Ouest et à contribuer au rayonnement du territoire. Il nous informe également qu'un quart des passagers voyagent pour motifs professionnels et donc que l'écrasante majorité des voyageurs utilisent l'aéroport pour des raisons personnelles et de loisirs. C'est donc le secteur low-cost et ses vols vers des destinations de vacances qui portent la croissance de l'aéroport nantais et alimentent un trafic qui ne cesse de se développer.

A l'heure du réchauffement climatique, quand les engagements de l'Accord de Paris cherchent à limiter la hausse de température à 1,5°, cette façon de faire n'est plus envisageable. Cette forme d'économie basée sur l'attractivité, prédatrice des ressources et productive d'émissions de gaz à effet de serre se situe à l'opposé de ce que nous recherchons dans l'animation économique de notre territoire. De plus, le projet ne s'appuie sur aucune donnée actualisée concernant l'impact économique recherché par le réaménagement et l'accroissement du nombre de passagers.

Le modèle économique, basé à 60% sur le low-cost à Nantes-Atlantique, doit donc être interrogé et s'appuyer sur des chiffres actualisés. Un développement sans limites de l'aéroport sur le modèle actuel est incompatible avec l'urgence climatique. Nous demandons un moratoire du développement des lignes dans l'attente des réponses à ces questions.

→ Inclure dans ce modèle le travail sur la complémentarité avec les autres aéroports de Bretagne et Pays de la Loire.

L'hyper-métropolisation tend à affirmer la compétition entre les grandes métropoles sans prise en compte des impacts d'un tel développement. Est-ce que l'aéroport de Nantes a vocation à assurer tout type de liaison aérienne vers le maximum de destinations possibles ? Au lieu de cela, un travail sur la complémentarité avec les autres aéroports de Bretagne et Pays de la Loire et le report de certains trafics peut être inclus dans les réflexions autour du modèle économique de l'aéroport et de son réaménagement.

→ Payer le juste prix du billet d'avion.

Le transport aérien bénéficie d'une fiscalité et d'avantages des plus attractifs : exonération de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits énergétiques (TICPE) et exemption de TVA sur le kérosène, exonération de TVA ou TVA à taux réduit sur les billets, avantages sociaux pour les compagnies low-cost et parfois subventions publiques pour attirer ces compagnies. Avec l'application d'une fiscalité équitable par rapport aux autres modes de transport, les billets d'avions coûteraient leur « juste prix ». Nous pourrions ainsi mettre un terme à cette concurrence déloyale avec le train, sachant que l'empreinte carbone d'un avion est jusqu'à 40 fois plus importante que celle d'un TGV.

→ Construire le futur contrat de concession pour respecter nos engagements sur le climat.

Un nouveau concessionnaire pour l'aéroport doit être désigné en 2021. C'est lui qui doit mener et financer les travaux de réaménagement.

Ce modèle de traité de concession doit être interrogé de façon à pouvoir encadrer notamment le développement des lignes low-cost et les vols intérieurs au territoire métropolitain.

Dans le cas d'une future concession sur le modèle actuel comme présenté à la page 23 du dossier de concertation, celle-ci devra intégrer des clauses RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) exigeantes afin que l'aéroport soit réaménagé de manière exemplaire et responsable, en prenant en compte les impératifs environnementaux et sociaux. Cela concerne par exemple la gestion des déchets, la construction de nouveaux bâtiments, les émissions de CO2 ou l'emploi et les conditions de travail sur le site.

→ Prioriser les transports alternatifs à l'aérien pour les déplacements nationaux au départ de Nantes et du Grand Ouest.

Plus largement, la réflexion autour du réaménagement de l'aéroport ne peut faire l'impasse sur la priorité à accorder au développement des transports alternatifs au transport aérien dans les déplacements depuis Nantes et le Grand Ouest, pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effets de serre. Si l'industrie aéronautique annonce des progrès en termes de réduction de ses émissions de CO2, l'« avion propre » n'est pas pour demain et les perspectives d'augmentation de trafic sont contradictoires avec la lutte contre le réchauffement climatique.

En effet, d'après des chiffres de l'ADEME, l'avion est de loin le mode de transport le plus polluant (145 gCO2/km) devant le TGV (3,5 gCO2/km), le bus (20 gCO2/km) ou la voiture (80 gCO2/km). Le secteur aérien est responsable aujourd'hui de 2 à 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre mais son impact risque de s'alourdir considérablement dans les années à venir si le doublement annoncé du trafic prévu d'ici 2050 se réalise.

Si le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, aujourd'hui à saturation, est nécessaire, il convient donc de garder en tête la nécessité d'investissements prioritaires dans les mobilités durables et notamment le transport ferroviaire.

CONTACT – RESPONSABLE DE LA CONTRIBUTION:

Franck Nicolon – Conseiller régional

Email : ecologiste-citoyen@paysdelaloire.fr

Téléphone : 02-28-20-61-28