



CAHIER ACTEURS

L'association OLOMA compte à ce jour 95 membres. Tous acteurs du logement neuf des Pays de la Loire, ces membres sont des Collectivités, des aménageurs publics, des promoteurs immobiliers, des aménageurs privés, des banquiers. Tous réunis autour d'un observatoire de la construction de logements neufs dans la région. Son rôle est de mutualiser les informations concernant l'activité du secteur afin d'apporter une vision claire et précise de l'activité du secteur. Sa mission passe par la diffusion la plus large de cette information à ses membres, aux abonnés, aux décideurs locaux et au grand public, par le biais de : conférences, documents techniques détaillés, communiqués de presse. L'association compte aussi plus de 35 abonnés, professionnels en lien direct avec le logement neuf, qui assistent aux conférences trimestrielles. Les informations concernant l'association sont disponibles sur le site www.oloma.fr

Or, pour les membres du bureau de l'association, il a semblé indispensable d'exprimer la position d'un acteur du logement neuf face aux questions posées dans le cadre de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Notre association, dans son action au quotidien, doit permettre de construire un avenir meilleur pour notre région et ses habitants. C'est le sens de cette contribution.

Bertrand MOURS

Président d'OLOMA

OLOMA ASSOCIATION LOI 1901

4bis rue du Général Leclerc de Hauteclocque – 44000 NANTES - Tel. 06 34 69 79 14

Contribution de l'observatoire OLOMA à la concertation portant sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique :

Une piste Est Ouest pour une métropole durable, attractive et apaisée en 2050.

L'observatoire OLOMA regroupe les acteurs du logement neuf du territoire des Pays de la Loire (collectivités, aménageurs publics, promoteurs, bailleurs, aménageurs privés, partenaires bancaires et professions associées). Sa vocation est de donner à l'ensemble des acteurs une vision juste et précise des éléments de marché afin de permettre l'intervention de tous au profit du développement harmonieux et durable de la région.

C'est en cela que notre observatoire souhaite apporter au débat une contribution qui se base sur les évolutions de la population, de la construction et aussi des modes de vie. En cela, notre contribution portera sur le point sur lequel nous pensons avoir une légitimité, à savoir les options pour la piste. Les options d'exploitation portant sur le couvre-feu est évidemment un point qui a un impact sur le territoire et pour lequel nous pouvons aussi prendre position, en revanche les deux derniers points (options pour l'aérogare et ses abords) portent sur des questions pour lesquelles l'observatoire n'a pas de légitimité particulière.

Equipement du Grand Ouest :

La question posée est celle de « *Concevoir un aéroport modernisé qui satisfasse les besoins de mobilité aérienne du Grand Ouest¹* » et « *en inscrivant ce projet dans l'ambition de rayonnement et d'essor que portent Nantes Métropole, la Loire-Atlantique, les Pays de la Loire et, au-delà, le Grand Ouest et de protéger au mieux les populations²* ». Comme toujours lorsque l'on parle d'un équipement de cette importance, il y a la volonté de répondre au mieux à un besoin tout en réduisant les nuisances générées par la réalisation et le fonctionnement de l'équipement.

Selon le dossier de concertation, il apparaît que 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**. Il est donc incontestable que **Nantes Atlantique apporte une réponse au désir de mobilité du grand ouest**.

Equipement impactant son environnement proche :

La question posée aujourd'hui intervient **après l'abandon du projet de Notre Dame des Landes** et nécessite de ne pas être traitée en laissant de côté les questions portant sur les **enjeux de qualité de vie des habitants** de notre métropole. **Un équilibre doit être trouvé entre qualité de service et réduction des nuisances de proximité**.

Il est aussi incontestable de dire qu'un aéroport représente aussi des nuisances, certaines de proximité, implantation des équipements, flux de transports à proximité qui ont un impact de proximité, dont l'étude est forcément nécessaire.

D'autres sont perçues de façon plus large : la plus importante et impactante étant bien sûr celle liée à la zone touchée par les trajectoires d'atterrissages et de décollages, parfaitement illustrées par les cartes d'exposition

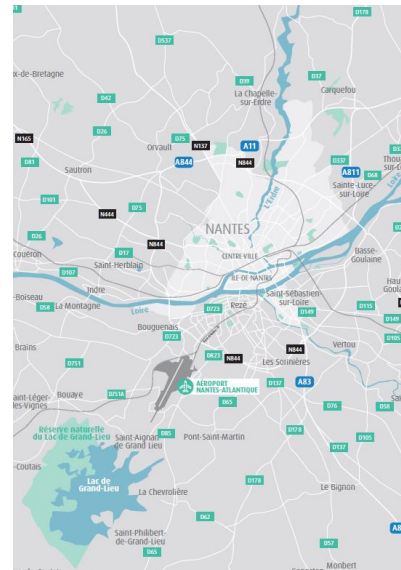
au bruit (plan de gêne sonore). Outre les questions de bruit sont en jeu aussi celles de la pollution plus largement et de l'air notamment.

Les politiques d'aménagement peuvent être prisonnières de l'histoire, des contraintes de sites et de décisions prises dans d'autres circonstances.

Il n'en est pas moins édifiant de regarder avec un œil neuf, la carte ci-jointe qui pourrait être celle d'une autre métropole de taille européenne qui bénéficie d'un espace naturel majeur (NATURA 2000 de 6 300 ha), situé à 16 km de son cœur historique. Sa population sera supérieure à 900 000 habitants en 2050.

La décision de la construction d'un équipement de mobilité d'envergure régionale pour près de 15 000 000 passagers en 2050 est prise : Quelle réponse peut être apportée pour tenir compte des données connues ?

Quel esprit torturé pourrait proposer d'implanter cet équipement à **égale distance entre le cœur de cette métropole et l'espace naturel majeur**, en prenant soin de faire en sorte que **l'axe de cette piste relie le centre de ces deux pôles de nidification** (des oiseaux d'un côté et des humains de l'autre) ?



Malheureusement, ce n'est pas la question qui est formulée aujourd'hui. C'est évidemment regrettable, mais il nous faut avancer et composer avec l'histoire et les différentes contraintes.

Mais la position **de la piste et son orientation étant un point du débat** avec une possibilité de faire en sorte que celle-ci ne passe pas sur le territoire de la métropole, il est important de regarder quelles conséquences peut avoir cette hypothèse (version 4) qui semble de bon sens au regard de la qualité de vie du plus grand nombre des habitants de la métropole qui supportent directement ces nuisances. Cette question est d'autant plus importante que moins d'un tiers des usagers de l'équipement habitent la métropole.

Population de la région et métropolisation :

La dynamique de développement du grand ouest est une constante de ces dernières années. Les indicateurs de croissance de la population (50 % de plus que France entière) et ceux de l'emploi (-1.5 % de chômage en moins) décrivent un bassin de vie plus actif et attractif que le reste du territoire métropolitain.

Cette dynamique trouve son reflet dans celle de l'équipement de l'aéroport de Nantes Atlantique qui a été sous-estimée par le passé. Il est d'ailleurs intéressant de souligner que la question de la sous-évaluation de la croissance du trafic de Nantes Atlantique était déjà pointée dans le rapport établi en mars 2016 à la demande du MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER à propos des alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest : « *Ce constat d'une sous-évaluation de l'augmentation du trafic d'un équipement de transport est assez rare pour être signalé.* ».

Si l'on porte notre regard vers l'avenir, le développement du territoire du grand Ouest (Bretagne – Pays de la Loire) fait l'objet de nombreuses études prospectives dont celles de l'INSEE, qui en identifient le dynamisme démographique exceptionnel : près d'un million et demi de nouveaux habitants vont venir renforcer la population, **la portant à 8 500 000 pour les deux régions en 2050**, soit une croissance **supérieure de 60 % à celle de la France entière**.

Cette tendance est incontestable, elle renforce les besoins de mobilité. Il faut aussi observer que cette croissance n'est pas uniforme sur le territoire, et sa répartition permet **d'observer un phénomène de métropolisation**, qui se traduit par une **augmentation de la population plus forte** sur le département de la Loire Atlantique (voir page 74 du dossier de concertation) et en particulier sur la **métropole centre** que dans le reste de la région. Cette évolution déjà constatée ces dernières années mérite **d'être regardée plus finement pour la métropole nantaise**.

Ce phénomène de **métropolisation** est constaté partout à travers le monde de façon plus ou moins marquée, il touche sans doute **plus encore l'aire urbaine de Nantes**, dans la mesure où le territoire est particulièrement attractif grâce à son positionnement géographique, ces attraits naturels et son **dynamisme de l'emploi**.

C'est un élément marquant de notre territoire : le marché du travail qui se porte mieux qu'ailleurs, avec sans doute comme explication première une **belle combinaison d'activités sur la métropole Nantes-Saint-Nazaire**. Il est toujours difficile de connaître la recette miracle pour tirer l'emploi dans un territoire, mais outre la prise en compte de la qualité de la formation et de la main d'œuvre, **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 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.

Accélération sur l'aire urbaine et la métropole nantaise :

L'aire urbaine nantaise 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/an en moyenne sur la période 1990-2010. Depuis 2010 cette croissance de population est passée à environ 13.200 habitants, **soit une progression de 65 % de la croissance de la population**.

Un constat encore plus frappant est celui de la comparaison des chiffres du recensement que livre chaque année l'INSEE : ces 3 dernières années la croissance moyenne de la population sur 5 ans a augmenté. (Voir document ci-joint de l'AURAN). Il présente bien ce phénomène d'accélération démographique que connaît l'aire urbaine et particulièrement Nantes Métropole, passant de 7416 habitants/an en 2017 à 8 983 habitants / an en 2019.

Année de livraison	Millésime livré							Rythme annuel moyen	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Aire urbaine	Métropole
1 ^{er} janvier 2017								+ 12 467 hab/an	+ 7 416 hab/an
1 ^{er} janvier 2018								+ 13 234 hab/an	+ 8 570 hab/an
1 ^{er} janvier 2019								+ 13 394 hab/an	+ 8 983 hab/an

Besoin de logement neuf sur la métropole 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 ménages, diminution des nombres d'enfants, ces différents phénomènes génèrent sensiblement un besoin de logements représentant environ 0,5 % du parc chaque année.

Cette évolution est aujourd'hui dans les esprits de tous les acteurs. Le plan local de l'habitat (PLH) 2019-2025 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 lors de son approbation en 2019. Mais afin de répondre aux besoins, ce volume n'est sans doute pas suffisant et le chiffre de **7.000 logements à construire par an** est probablement le bon volume.

Construction neuve pour répondre aux besoins :

La construction de logement neuf doit répondre à de nombreuses contraintes. Entre autres points, elle doit :

1. Répondre aux besoins là où ils se font 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 l'agglomération**, à l'intérieur du périphérique, là où sont les emplois, les services, les commerces et la mobilité fluide.

L'acceptabilité de la construction neuve est une question en débat, car elle porte sur des questions très diverses et oppose souvent intérêt général et particulier. Elle est en tout cas rarement facteur de densification en zone peu dense. **Elle pousse à l'intensification de la ville dans des secteurs centraux**. C'est d'ailleurs la volonté de Nantes Métropole de construire 50 % des logements en ZAC.

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** en terrain diffus (étude interne FPI du 18/08/2017 faisant apparaître une réduction de la constructibilité allant de 15 à 30 %).

Le marché locatif comme indicateur de tension :

Voilà déjà beaucoup de contraintes imposées à la production de logements sur la métropole, **dans un marché du logement qui est déjà tendu** comme en atteste un indicateur que les professionnels suivent avec attention.

Il s'agit de 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). L'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**.

Disponibilité foncière et étalement urbain :

En l'absence **d'offre foncière et de logements suffisantes** au sein de la métropole, **le risque est de voir un effet d'étalement urbain** pour répondre à ces évolutions, étalement urbain **néfaste à la qualité de vie** des populations concernées. Pour beaucoup il s'agit d'un **éloignement du centre de la métropole** qui n'est pas volontaire mais **sous contrainte**, il touchera particulièrement les **ménages les plus fragiles** dans la mesure où les prix seront corrélativement en hausse. Enfin, ils **subiront plus fortement les effets néfastes** en lien avec les problématiques de transport et de congestion automobile aux heures de pointes.

Lien entre piste et étalement urbain :

Avec l'impact du survol de la métropole, on comprend aisément que les **scenarios 1,2 et 3 vont encore renforcer** cet effet de façon significative. Comme le précise le dossier de consultation, *«Nantes Métropole porte plusieurs projets urbanistiques d'envergure, les plus concernés par l'aéroport étant situés sur l'Île de Nantes et à Pirmil - Les Isles. La réponse au besoin en logement s'appuie par ailleurs sur des projets de renouvellement et de densification urbaine répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain. En matière de renouvellement urbain, des développements importants sont prévus sur les communes de **Rezé et de Bouguenais**. »*

La difficulté réside bien dans le fait que ces projets urbains d'envergure **seront fortement impactés par les survols** (Nantes, Rezé, Bouguenais) dans les hypothèses 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 phoniques 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.

Les conclusions :

Les options 1, 2 et 3 réduisent les premières zones (LDEN > 55 dB) respectivement de 5 400, 7 800 et 4800 personnes.

Les options 1 et 2 réduisent l'incidence pour moins de 10 000 personnes.

L'option 3 touche au total 40 000 personnes.

La N°4 fait chuter cette la population touchée par des nuisances supérieures à 55 dB (constructions impossibles ou extrêmement règlementées) de près de 18 000 personnes et au total (LDEN>à 50 dB) de 84 000 personnes soit plus de 85 % de la population.

Le principe de la solution N°4 pour la piste conjuguée de très nombreux avantages pour le territoire :

- Elle **réduit les nuisances pour 85 %** de la population existante de la métropole,
- Elle **préserve la construction de la ville sur la ville** et donne la possibilité d'accueillir dans la ville centre les nouveaux habitants,
- Elle renforce les projets d'aménagement public,
- Elle **conforte la biodiversité en limitant l'étalement urbain**,
- Elle diminue les nuisances sur les **espaces publics extérieurs** de la métropole,
- Elle réduit l'effet des polluants sur la ville et ses habitants.
- Elle apporte du calme dans ces zones fortement urbanisées

Cependant, si elle apporte une très grande qualité de vie à beaucoup d'habitants de la métropole, la solution de la piste 4 en l'état **génère des contraintes pour certains habitants du sud Loire** et pour certains équipements publics. Il y aura lieu de **travailler finement le positionnement de l'axe de la piste nouvelle** pour réduire ces effets et des mesures compensatoires seront nécessaires.

Enfin, le sujet de **l'économie du projet** est sans doute à regarder en pointant **les conséquences indirectes** des options 1, 2 et 3 : ces options vont **accélérer inexorablement l'étalement urbain**, alors que la solution 4 va le limiter. L'étalement urbain va générer des **équipements supplémentaires** et particulièrement de transports en commun qui ne sont pas comptabilisés dans l'évaluation des coûts des solutions proposées. Cet aspect nous semble important à prendre en compte. Les solutions 1, 2 et 3 vont par ailleurs générer de surcoûts conséquents sur les travaux de protection phonique de l'ensemble des bâtiments directement impactés par les survols. Enfin, un dernier point que nous ne pouvons quantifier est celui des **surcoûts** des solutions 1, 2 et 3 par rapport à la solution 4 en terme **sanitaire**, une étude complémentaire nous semble nécessaire pour identifier cette incidence.

Nuisance sonore, développement des territoires et qualité de vie, quels bons choix :

La **compétition** des métropoles est **permanente**, Nantes n'y échappe pas. C'est un fait qui doit être pris en compte dans toute stratégie de développement des territoires, non pas pour le seul plaisir d'être en bonne place dans tel ou tel palmarès. C'est en revanche un élément **qui force l'exigence** et pousse à **faire les meilleurs choix pour le territoire**.

Pour l'ensemble de la région, nous devons pousser les arguments en faveur de l'attractivité de Nantes Métropole : **son effet « locomotive » n'est plus contestable** sur toutes les aires urbaines de la région et leur développement. L'attractivité de Nantes Métropole est donc un enjeu pour toute la région. Dans cette compétition, **son positionnement de métropole « où il fait bon vivre »** peut se dégrader très vite si cette notion qualitative n'est pas prise en compte, avec la persistance du survol d'une grande partie de sa population.

Enfin, outre les arguments déjà développés, **faire le choix de la solution N° 4** (éventuellement adaptée finement), c'est faire un choix qui est un **message fort de prise en compte des différents enjeux d'attractivité et de qualité de vie** pour cette métropole, pour ses habitants et plus largement **pour ceux de la région et de ses futurs habitants**.