

Aéroport de Nantes-Atlantique

Socle métropolitain – Contribution

Octobre 2023

Les attentes stratégiques du territoire :

- Une constante : Nantes-Atlantique ne sera pas Notre-Dame-des-Landes
- Une priorité : l'enjeu de la santé des populations doit être au cœur des préoccupations de tous
- Une nécessité : la plateforme aéroportuaire doit s'inscrire dans la trajectoire climatique portée par le territoire au travers des documents socles issus des politiques publiques métropolitaines :
 - Prévisions de trafic compatibles avec les enjeux sanitaires et environnementaux
 - Une modernisation qui vise à l'amélioration de la qualité du service rendu et qui doit préfigurer l'aéronautique de demain
- Une méthode : transparence – clarté - confiance

La modernisation de Nantes-Atlantique et la relance de l'appel d'offres doivent être guidées par quatre engagements :

1. Protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aéroportuaires ;
2. Co-construire la modernisation de Nantes-Atlantique ;
3. Améliorer la connectivité du territoire ;
4. Soutenir les dynamiques territoriales.

1. Protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aéroportuaires

Mesure 1 : Réécrire l'arrêté de restrictions d'exploitation en vue d'une meilleure exécution du « couvre-feu »

1.1 Exiger une modification rapide de premier niveau de l'arrêté ministériel du 28 septembre 2021 pour en affermir la portée auprès des compagnies aériennes et une meilleure application de celui-ci conformément aux dispositions de l'étude d'approche équilibrée.

1.2 Opter systématiquement pour le montant plafond prévu par le pouvoir réglementaire soit 40 K€ par manquement sanctionné et raccourcir les délais de recouvrement des amendes auprès des compagnies dans le cadre d'une évolution législative du dispositif qui permettra d'augmenter les amendes.

1.3 Abondement financier de l'État (via GIP FCNA) à hauteur des recettes perçues au titre des manquements sanctionnés en vue de renforcer le dispositif d'aides à l'insonorisation des logements et ce dans l'attente, d'une évolution législative, selon un principe « pollueur - payeur », permettant d'affecter les recettes perçues au territoire soumis aux nuisances.

Mesure 2 : Renforcer le dispositif d'insonorisation

2.1 Abondement financier de l'État via le GIP FCNA et réécriture de la convention cadre du GIP afin de couvrir le reste à charge trop élevé pour les riverains après les aides pour palier aux renoncements pour raisons budgétaires et favoriser l'accélération du programme d'insonorisation des logements dans la globalité de leur construction (fenêtres, portes, toiture, ventilation, etc.) pour l'ensemble des pièces.

2.2 Appeler le législateur à réviser l'arrêté du 23 février 2011 de plafonnement des travaux d'insonorisation devenu obsolète compte tenu du renchérissement des coûts de la construction, de la nature des travaux à engager, des critères fixés par pièces d'habitation et indexer l'évolution du plafond de travaux sur les indices actualisés du BTP.

2.3 Expérimenter le couplage des dispositifs de rénovation acoustique et thermique. Cette expérimentation également lancée sur d'autres plateformes n'a jamais réellement été poursuivie à l'issue d'une phase test conduite en 2021 sur 4 dossiers.

2.4 Supprimer le critère d'antériorité lié aux PEB pré-existants qui exclut de fait des logements des aides et permettre la reprise des dossiers antérieurs qui ne peuvent prétendre à une aide à l'insonorisation dans le cadre du Plan de Gêne Sonore arrêté en 2019.

Mesure 3 : Renforcer les restrictions pour satisfaire aux objectifs locaux de protection de la santé des populations

3.1 Actualiser les Cartes de Bruit Stratégiques selon les dernières hypothèses connues en anticipant les réglementations à venir (recommandations OMS sur les effets du bruit) de manière à mieux rendre compte de la nuisance aérienne réelle, préalable à l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique dit de « 4e génération » (période 2025-2029).

3.2 Conduire un dialogue renforcé avec les collectivités y compris les communes en dehors de la Métropole et les acteurs économiques, au premier rang desquels les compagnies aériennes, notamment basées à Nantes-Atlantique, pour les inciter à formaliser et respecter leurs engagements et accélérer le renouvellement de leur flotte vers des aéronefs moins bruyants.

Mettre en place la communauté aéroportuaire chargée de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets conformément au Code des Transports.

3.3 Étudier de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic – vols – passagers, etc.) selon une approche réellement équilibrée visant à en mesurer les incidences socio-économiques, climatiques et santé sur les populations. La mesure des incidences devra également faire apparaître les effets positifs escomptés liés à la santé et à l'environnement. Concernant le couvre-feu, engager l'étude visant à l'augmentation des contraintes dans et de part et d'autre de la plage horaire minuit – 6h, qui pourrait notamment s'appuyer sur la prise en compte de la performance des aéronefs suivant l'indicateur de bruit certifié et non la marge acoustique – non adaptée en milieu urbain.

Mesure 4 : Mesurer les impacts en santé sur les populations riveraines

4.1 Augmenter significativement le nombre de stations de mesure de bruit, notamment en dotant les communes qui en font la demande, et mandater un organisme indépendant et neutre pour parfaire l'analyse des données brutes en vue de co-construire les actions du futur PPBE Nantes-Atlantique. Assurer la transparence des données et leur bonne diffusion (trajectoires, infractions...) à travers l'observatoire OTANA.

4.2 Engager et financer des démarches d'étude indépendante santé visant à objectiver les effets cumulés (enquête populationnelle etc.) des projections de développement de la plateforme s'agissant du trafic escompté en s'appuyant sur l'ARS et tirer les enseignements du programme d'étude DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). Le projet devra faire l'objet d'une Évaluation d'Impact en Santé (EIS).

4.3 Poursuivre les démarches de mesure des particules ultra-fines (PUF) au-delà de 2023 afin de favoriser l'enrichissement des connaissances, assurer un suivi sur le temps long et tirer les enseignements des premiers résultats (importance du couvert végétal et boisements) en vue de la relance du futur Appel d'Offres.

4.4 En cohérence avec les ambitions métropolitaines (PAQAM – PPBE – PCAET), exiger de l'État (PPA – PPBE) les objectifs de réduction des émissions de l'activité aéroportuaire (sol et air) par la mise en œuvre d'un Plan de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques dont il doit engager la révision.

2. Co-construire la modernisation de Nantes-Atlantique

Mesure 5 : Planifier les investissements critiques nécessaires à l'amélioration de la qualité du service rendu

5.1 Réaliser avant la désignation du futur concessionnaire les travaux de mise en conformité de la plateforme à la réglementation Loi sur l'Eau au titre des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 17 octobre 2019 avec prise en compte de l'ensemble des bassins versants et exécutoires.

5.2 Accélérer l'engagement des études et travaux d'électrification côté piste de manière à permettre des moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs (APU) afin que Nantes-Atlantique ne soit pas moins disant sur le plan environnemental et climatique que les autres plateformes en agissant à la source des émissions et pollutions en respect des directives européennes.

5.3 Engager les études de rationalisation des parkings usagers et les travaux d'électrification afin de déployer des bornes de recharge électrique à usage des voyageurs et salariés de la plateforme et favoriser le déploiement des actions issues du Plan de Mobilités Inter-Entreprises (PMIE 2023-2026).

5.4 Moderniser les outils du contrôle aérien et examiner les possibilités d'optimisation des procédures opérationnelles dans le cadre du moratoire quant aux évolutions de trajectoires jusqu'en 2027 (navigation satellitaire, recul du point de touché de piste – mise en œuvre de la mesure « 16 » des engagements de l'État issus de la concertation, descente continue, certification des aéronefs, etc). S'appuyer davantage sur la COHOR – association pour la coordination des horaires - pour la programmation des vols.

Mesure 6 : Co-construire le cahier des charges du futur Appel d'offres

6.1 Obtenir de l'État clarification et transparence quant à la décision d'abandon de l'allongement de la piste de 400 m et prendre acte de la décision attendue de l'État.

6.2 Exiger de l'État des précisions quant aux modalités de co-construction de l'Appel d'Offres. Les intentions telles que fixées par la DGAC dans son Appel d'Offres initial ne nous sont pas connues. A minima, il serait souhaitable que l'État dans le cadre de cette phase de dialogue précise dans les meilleurs délais, les modalités de co-construction de l'Appel d'Offres et les items sur lesquels le territoire a vocation à formuler des propositions.

6.3 Les items de l'Appel d'Offres intéressant directement le territoire méritent une totale transparence et une association réelle dans leur formulation en vue du futur Cahier des Charges :

- La vision stratégique de la plateforme et son développement dont les perspectives de trafic et leur affectation qui conditionneront l'établissement du plan d'affaires du futur gestionnaire.

- Les services rendus en terme de destinations stratégiques et connectivité aérienne en lien avec les besoins du territoire, les acteurs économiques et les compagnies notamment basées en lien avec avec la stratégie aéroportuaire régionale.
- La prise en compte des enjeux santé, environnementaux et de transition énergétique et climatique à travers l'accès aux clauses environnementales et la réalisation d'une évaluation d'impact en santé, au regard de la déclinaison de nos politiques publiques métropolitaines.
- Un projet d'aménagement d'ensemble dont le projet architectural, urbain, paysager et programmatique (aménités – diversification des fonctions) inscrit dans la réflexion programmatique et urbaine du grand secteur.
- Une accessibilité tous modes, une intermodalité renforcée et facilitée, une organisation rationnelle du stationnement pour interfacer la plateforme aux projets portés par les collectivités dont le BHNS et le RER métropolitain.
- Un périmètre foncier et la durée de la nouvelle concession.
- La gouvernance du projet visant la mise en œuvre d'une communauté aéroportuaire.

3. Améliorer la connectivité du territoire

Mesure 7 : Améliorer la liaison ferroviaire Nantes-Paris et le maillage vers les aéroports parisiens - respect des objectifs du Contrat d'Avenir

7.1 Sécuriser les temps de trajet et augmenter le cadencement des TGV via la réalisation de l'ERTMS et du barreau sud Massy-Valenton en vue d'une meilleure connexion aux aéroports parisiens ; respect des objectifs fixés dans le Contrat d'Avenir (février 2019).

La gare Massy TGV sera reliée à l'aéroport d'Orly en 2027, via la ligne 18. L'État doit soutenir à partir de la période 2023-2027, les études du projet de gare TGV Orly - Pont de Rungis qui serait connectée avec la ligne 14 du Grand Paris Express.

Il convient de demander à l'État de poursuivre l'enclenchement des études et travaux et conserver l'objectif de déploiement à 2027 en suivant les avancées de la SNCF sur ce sujet. A ce stade, montant de 1,3 M€ d'études engagées au regard des 10,5 M€ actés en 2019.

Par ailleurs les alternatives via une offre renforcée en train de nuit doivent être explorées.

Mesure 8 : Engagement financier et calendrier pour l'activation du Service Express Régional Métropolitain (CPER et relèvement du plafond du Versement mobilité)

8.1 L'inscription dans la liste des premiers RER doit être confirmée et se traduire par l'inscription d'études au CPER. Aucune amélioration substantielle de l'offre de trains ne sera effective avant 10 ans. Il y a lieu de demander des moyens supplémentaires pour que Région, Métropole et les EPCI concernés dont CARENE puissent préfigurer ces lignes par des cars express et des infrastructures de multi-modalité.

4. Soutenir les dynamiques territoriales

Mesure 9 : Accompagner les acteurs de la filière et le Pôle Industriel et d'Innovation Jules Verne

9.1 Un pôle économique métropolitain majeur dans le rééquilibrage Nord-Sud, d'envergure internationale se construit, en proximité de la plateforme aéroportuaire, reposant sur :

- la poursuite de la dynamique de développement de l'industrie de demain, créatrice de nombreux emplois, initiée depuis plus de 10 ans par l'État et les collectivités locales en partenariat avec de grands groupes industriels de la filière (Airbus, Naval Group, etc.) ;

- la recherche (IRT, CEA, etc.) et la formation pour toutes et tous (aussi bien les écoles d'ingénieurs que les formations professionnelles CAP +) ;
- l'affirmation d'un pôle de 10 000 emplois, constitué notamment de services en lien avec le Pôle Industriel et d'Innovation Jules Verne (commerces, loisirs, services, activités tertiaires, etc.), adossé à la plateforme aéroportuaire ; équipement structurant pour le territoire et devant faire destination avec une montée en gamme de l'hôtellerie notamment.

9.2 Un pôle économique d'activités et de recherche en plein développement devant à terme devenir quartier. Ce quartier mérite des moyens supplémentaires notamment pour l'accompagnement du pôle industriel et d'innovation Jules Verne et de Nantes Métropole dans sa candidature « territoire d'industrie »

Mesure 10 : Soutenir les communes et les politiques publiques métropolitaines

10.1 Adapter la mise en œuvre du droit de délaissement aux réalités locales

Réécrire la convention de portage : les biens acquis par l'État au titre du droit de délaissement doivent être cédés gratuitement aux collectivités locales lorsqu'elles manifestent leur intérêt (droit de priorité) pour qu'elles puissent développer des projets (services, ESS, artisanats...). Favoriser les cessions auprès des porteurs de projet privés au prix le plus favorable incluant les marges de négociation DRFIP pour éviter les AMI infructueux et les délais de procédure. Subventionner l'ingénierie dédiée à l'accompagnement et l'émergence de projets d'intérêt général auprès des communes et des acteurs.

10.2 Réécrire le décret portant application du Droit de Délaissement

Réécriture du décret afin notamment d'en élargir la cible et revoir les critères d'éligibilité pour les riverains qui en sont exclus et qui sont aujourd'hui les plus exposés en zone B du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) du 17 septembre 2004.

10.3 Poser le cadre d'une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB / PAC) pour envisager le devenir prospectif des communes concernées et demander à l'État une doctrine d'instruction et d'autorisation au vue des contentieux juridiques subis par les communes ; le Porter A Connaissance (PAC) du 5 octobre 2021 étant aujourd'hui obsolète.

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) étant élaborées pour 5 ans, compléter celles-ci en prenant en compte l'objectif maximal de mouvements attendus afin de préparer l'avenir des zones urbanisées et/ou urbanisables en proximité. Évaluer en continu les évolutions urbaines et démographiques sous PEB avec les collectivités concernées.

10.4 S'assurer que les dispositifs permettant l'amélioration du cadre de vie des populations (DSIL) et l'accompagnement de la transition (Fond Vert) seront mobilisés financièrement à la hauteur des besoins en vue de soutenir les projets d'équipements publics et les politiques publiques métropolitaines dans le cadre de l'alliance des Territoires :

- Études, travaux et animation visant la reconquête et la redynamisation des espaces agricoles du Sud Ouest en résonance avec l'Atelier des Territoires ("vivre et travailler auprès de l'aéroport et autour du lac") avec pour objectif de favoriser la transmission des exploitations et la remise en culture des terres défrichées et la reconquête des friches.
- Études, travaux visant l'Étoile verte dans sa branche de la Loire au lac de Grand-Lieu et de la forêt urbaine sud-ouest.
- Abondement du plan de relance métropolitain en faveur du logement notamment en cédant, à Nantes Métropole, certains fonciers stratégiques dont l'État est propriétaire et qu'il a prévu de vendre.