



JANVIER 2019 - N° 63

La Newsletter

Ville & Aéroport

SPÉCIALE NANTES-ATLANTIQUE

Ville et Aéroport réunit les différents niveaux de collectivités territoriales afin de définir un plan d'action

Le 20 novembre dernier le conseil d'administration de Ville et Aéroport a souhaité organiser au siège de Villes de France à Paris une réunion de concertation et d'échanges sur le dossier de l'aéroport Nantes-Atlantique. A cette occasion, l'ensemble des collectivités adhérentes ou non de Loire-Atlantique étaient représentées (Région, métropole, département, communes riveraines de Nantes-Atlantique, ancien Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest). Suite à la décision du gouvernement d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et alors qu'une concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique sera conduite par la Commission nationale du débat public en 2019, cette rencontre avait un triple objectif : analyser les conséquences liées à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, examiner l'actualité du dossier Nantes-Atlantique et surtout formuler les compensations territoriales « exemplaires » servant de base au plan d'action commun au niveau local et auprès des pouvoirs publics. Depuis, le calendrier de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique est en suspens et il faudra attendre le 9 janvier 2019 pour qu'il soit précisé et l'ensemble des garants nommés par la CNDP. Ville et Aéroport y prendra toute sa part aux côtés des collectivités locales, en étant force de propositions et en veillant à transmettre son expertise.

Les conséquences liées à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Il ne s'agissait pas de revenir sur la décision d'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes par le gouvernement le 17 janvier 2018. Elle a laissé une très mauvaise impression quant à la méthode employée (mission de médiation) et la façon dont elle a été justifiée, vu les enjeux d'aménagement du territoire et la nécessité de désenclaver le Grand Ouest. Les conséquences liées à cet abandon sont négatives. Elles le sont aussi pour la région Ile-de-France qui va concentrer toujours plus de trafic, notamment à Paris-Charles-de-Gaulle (projet de nouveau terminal 4). La ministre des Transports, aussitôt la décision prise, a d'ailleurs annoncé qu'elle voulait mettre Nantes à deux heures de Paris et elle a missionné M. Rol-Tanguy sur les mobilités du Grand Ouest.

Sur le plan environnemental, les effets de cette décision se sont fait sentir dès l'été puisque de plus en plus de riverains adressent des plaintes auprès des communes, notamment Les Sorinières et Rezé, pour cause de nuisances aériennes. La réalité est là : Nantes-Atlantique, 9ème aéroport français, est celui qui a affiché la plus forte croissance en 2017. Les chiffres présentés en CCE Nantes-Atlantique du 27 avril 2018 parlent d'eux-mêmes : l'évolution entre le premier trimestre 2017 par rapport au premier trimestre 2018 est de + 18,60% pour le

nombre de passagers et +9,65% pour le nombre de mouvements. L'évolution du trafic passagers 2017 par rapport à celui de 2016 était de +14,87% et de +8,51% pour le nombre de mouvements. Quant aux vols de nuit, question sensible pour les populations riveraines, ils ont également augmenté entre 2010 et 2017 : +8,39% Avec 2376 mouvements annuels en 2017, ils représentent 3,21% des mouvements totaux.

Jacques Gillaizeau, Vice-Président de Nantes-Métropole, indique à juste titre que l'aéroport prend environ 1 million de passagers par an et que donc la question de sa saturation se posera à moyen terme. Prétendre qu'un réaménagement de Nantes-Atlantique va suffire est une erreur stratégique.

Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, indique qu'il n'y a plus d'Etat stratège et régulateur en matière de politique aéroportuaire depuis près de 20 ans. Il précise que dans le cadre des Assises nationales du transport aérien Ville et Aéroport a demandé un schéma aéroportuaire national traduisant les grandes orientations de l'État ainsi qu'un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport acnused assorti de 21 propositions sur les volets économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

Enfin, Freddy Hervochon, Vice-Président du conseil départemental de Loire-Atlantique, a rappelé le « désastre démocratique » que représente l'abandon de l'Aéroport du Grand Ouest suite au référendum du 26 juin 2016 où le oui l'emportait à 55,17%. Il ajoute qu'on ne mesure pas encore toutes les conséquences mais que les prochains scrutins électoraux seront de bons indicateurs.

Concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique : capacité opérationnelle, scénarios étudiés, coût estimé, calendrier en suspens

Il faudra attendre le début janvier 2019 pour connaître les dates et la durée précises de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Réunie en session plénière le 05 décembre 2018, la Commission nationale du débat public (CNDP) a en effet repoussé l'examen du dossier au 9 janvier. Saisie par la Direction générale de l'aviation civile, elle avait estimé le 7 novembre dernier que les conditions « n'étaient pas réunies » pour organiser un nouveau débat public sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, préférant opter pour une concertation préalable, moins lourde à organiser.

La CNDP a également précisé l'objectif de ce réaménagement, à savoir « développer un aéroport à 9 millions de passagers avec un potentiel d'agrandissement à 15 millions de passagers ». Le projet prévoit la création ou la rénovation « d'un ensemble d'aérogare(s) qui pourrait être différencié en deux aérogares ». Toutefois, la barre des 6 millions de passagers a été atteinte cette année et au rythme de la croissance actuelle, l'aéroport sera à 9 millions de passagers en 2021, 15 millions en 2026. Tel est précisément l'horizon de livraison du réaménagement de la plate-forme avec à la clé un réseau de voies de circulation des avions, des bâtiments annexes et des parkings pour les voitures. Le coût estimé du chantier est dans une fourchette entre 465 et 595 millions d'euros soit l'équivalent du coût lié à la réalisation de Notre-Dame-des-Landes.

Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint Aignan de Grand Lieu, fait le constat d'un calendrier de concertation jugé comme « difficilement tenable » et « risquant fortement de glisser ». On peut d'ores et déjà penser que les travaux ne commenceront pas dans les deux ans qui viennent comme l'avait annoncé le gouvernement. En effet, après la concertation préalable, il y aura les enquêtes publiques, les appels d'offres, les recours, ...

Dans le cadre de l'allongement de 800 mètres de la piste vers le Sud, quatre variantes sont à l'étude : l'allongement de la piste actuelle ; le non-allongement de la piste actuelle ; la création d'une seconde piste en V par rapport à la piste actuelle, maintenue en exploitation ; la création d'une piste transversale par rapport à la piste actuelle, maintenue en exploitation.

Jean-Claude Lemasson et Martine Le Jeune, Maire de Bouguenais, rappellent le rendez-vous avec la ministre des Transports acté, à l'été 2019, afin qu'ils soient associés au choix du scénario de réaménagement qui sera soumis à enquête publique. Depuis, une demande récurrente pour connaître le contenu de la concertation à venir a été faite. Il est notamment exigé que les quatre variantes soient étudiées au même niveau que le scénario principal, voire qu'une cinquième soit ajoutée comme le souligne Freddy Hervochon : le transfert de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs, les élus formulent plusieurs requêtes : la mise en place d'un collège d'experts par les garants nommés par la CNDP ; une attention particulière à apporter à l'expression du terme, du stade de saturation ultime de Nantes-Atlantique ; la mise en garde devant l'éventualité d'exposer des propositions de réaménagement déjà étudiées et rejetées lors du Débat public de 2003 ; les conséquences non mesurées d'un PEB révisé (court, moyen et long terme) : élargissement de la zone de bruit avec de nouvelles populations impactées et réactions de celles-ci.

D'autres sujets sensibles tels que la révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) et les vols de nuit ont été abordés. Le projet de PGS révisé a été présenté le 26 novembre. Il avait été transmis le 30 août pour avis aux communes mais il se basait sur des prévisions de trafic minorées. Certaines démarches ont été entreprises par les élus. Le maire de Saint Aignan de Grand Lieu a par exemple écrit à la ministre de la Santé pour lui demander une meilleure protection des riverains contre les nuisances sonores. Il rappelle les nouvelles lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement publiées par l'Organisation Mondiale de la Santé le 10 octobre dernier. Celle-ci recommande de « réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 décibels en journée (...) voir même à moins de 40 décibels la nuit ». Or le PGS actuel se base sur un niveau sonore oscillant entre 55 et 65 décibels. L'OMS indique qu'au-delà de 45 dB(A), le bruit des avions a un effet néfaste sur la santé des populations riveraines.

Sur les vols de nuit, il est rappelé qu'un arrêté pris en septembre 2018 a modifié les mouvements des avions les plus bruyants. A partir d'avril 2019, les décollages et atterrissages des avions mis en service entre 1978 et fin 2005 seront limités entre 22h30 et 06h ou 23h et 06h, selon leur niveau de bruit.

La demande de compensations territoriales exemplaires ou la nécessité de définir un plan d'action commun à porter au niveau local et auprès des pouvoirs publics

En annonçant le 17 janvier l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Premier ministre, Edouard Philippe, avait promis des « compensations exemplaires » aux collectivités territoriales et aux habitants subissant les nuisances aériennes. 11 mois plus tard, le bilan est maigre, outre la concertation à venir sur le réaménagement de l'aéroport existant.

Deux groupes de travail ont été constitués suite à l'abandon de Notre-Dame-des-Landes.

Le groupe de travail des élus des communes riveraines de Nantes-Atlantique

Il s'agit notamment d'un travail mené par les maires de Saint Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais sur les conséquences environnementales liées au maintien de Nantes-Atlantique. Cette démarche vise à préciser la vision du devenir de l'aéroport et à demander des compensations exemplaires sur différents volets du dossier. Certaines mesures doivent faire l'objet d'un accompagnement spécifique assuré par Ville et Aéroport :

→ Une régulation du transport aérien
→ Une évolution du champ de la réglementation sur le dispositif d'aide à l'insonorisation couvert par la TNSA
→ Une déclinaison des dernières valeurs-guides de l'OMS (45 décibels) dans les documents relatifs au bruit aéroportuaire (PEB, PGS, PPBE)
→ Une agrégation des études épidémiologiques et études sur des paramètres de santé environnementale conduites autour d'autres plateformes aéroportuaires
→ Une augmentation du nombre de stations de mesures (bruit, air) autour de la plate-forme sur le modèle francilien (Bruitparif, Airparif)
→ Une limitation du trafic de nuit (mesure de restriction opérationnelles)

Il existe également un groupe de travail mis en place au sein de Nantes-Métropole

Il y a une difficulté à partager un discours et un objectif communs. C'est pourquoi un travail collaboratif est actuellement mené afin d'aboutir à une plateforme commune en vue des élections municipales. Ces deux groupes de travail ont vocation à se rejoindre, et à associer la région Pays de la Loire et le département de Loire-Atlantique. Ville et Aéroport encourage la finalisation d'un plan d'action partagé par l'ensemble des élus. Le sujet principal devant être la protection des populations riveraines.

Les services de l'Etat ont, en parallèle du PGS, proposé de mettre en place un fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA), comme traduction des compensations exemplaires. Le travail sur ce volet du dossier en est au démarrage. A ce stade, le FCNA représenterait 20 millions d'euros, financé pour moitié par l'Etat et par l'exploitant. Le FCNA servirait à compléter le financement d'opérations d'insonorisation, du droit de délaissement, d'opérations de renouvellement urbains en zone C du PEB, etc.

Ville et Aéroport juge le montant du FCNA insuffisant et met en garde contre l'idée qu'il suffirait à compenser tous les besoins sur le territoire.

Ville et Aéroport propose la définition d'un plan d'action commun à porter au niveau local et auprès des pouvoirs publics

Pour nous élus représentant les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent la croissance de l'activité aérienne devra être régulée et aucune régulation économique ne pourra se faire sans régulation environnementale et sociale. Autrement dit si l'on prend acte du développement aéroportuaire nous disons qu'il doit faire l'objet d'une stratégie nationale, être rigoureusement encadré et accompagné de compensations économiques, sociales et environnementales pour nos territoires.

A l'heure où l'Etat privatise ses principaux aéroports dont Aéroports de Paris et où les Assises nationales du transport aérien doivent trouver leur traduction réglementaire et législative dans la loi d'orientation sur les mobilités, nous demandons la mise en place d'une vraie politique aéroportuaire en phase avec le respect de nos territoires, la santé et la sécurité des populations survolées.

Ce plan d'action se déclinerait de la façon suivante :

→ Inventer une nouvelle gouvernance territoriale et favoriser le dialogue entre acteurs

Il s'agit de définir ensemble un nouveau mode de gouvernance à travers une instance de concertation et de décision compétente en matière d'emploi, de transports, d'urbanisme, d'environnement, d'information. La communauté aéroportuaire présidée par le président de région et réunissant l'ensemble des acteurs du transport aérien et les différents niveaux de collectivités territoriales est un mode de gouvernance qui a été proposé il y a 14 ans dans la loi du 23 février 2004. Nous considérons qu'il faut faire évoluer la loi de 2004 dans le cadre de l'examen de la loi d'orientation sur les mobilités.

Cette instance fondée sur l'engagement volontaire des différents acteurs concernés se saisira des différents sujets intéressant les rapports entre l'activité aéroportuaire et aérienne et le territoire, en particulier les questions de déplacements, d'emploi et de formation, d'habitat, de logement et d'aide à l'insonorisation, d'environnement et d'information.

Les enjeux sont clairement identifiés : garantir la libre expression des parties prenantes pour favoriser le dialogue et la transparence de l'information, protéger la qualité de vie des populations riveraines, assurer l'émergence d'une vision stratégique partagée par tous les acteurs, veiller à la cohérence dans le temps et dans l'espace des actions de cette instance sur le territoire.

→ **Mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national et un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour les aéroports sous contrôle de l'ACNUSA**

Ce sont les conditions sine qua non pour que l'État puisse assumer ses missions de stratège et de régulateur.

Ce schéma aéroportuaire national doit poser les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'Etat en matière de politique aéroportuaire, notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée) ne nécessitant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité. Cela permettrait de rééquilibrer notre système aéroportuaire national. Dans ce cadre il faut mettre par exemple en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et sa capacité environnementale. A l'avenir il y aura plus d'avions et plus de mouvements. Les hausses de cadence de production sont déjà prévues par Airbus et Boeing (plus de 1000 avions chacun), le taux d'emport moyen va atteindre un seuil. Il faut donc traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés. Les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité.

Au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport sous contrôle de l'ACNUSA sera négocié et signé selon les cas entre l'Etat, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aidera les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

→ **Protéger davantage la santé des populations riveraines des aéroports**

Nous demandons à ce que les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS portant sur l'impact sanitaire du transport aérien soient enfin publiées. Elles confirmeront les résultats d'études menées chez nos voisins européens : trouble du sommeil, maladies cardiovasculaires, risques d'hypertension artérielle, etc.

Au-delà de cette étude il convient de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour des aéroports. Il faut en effet répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé vient de publier des lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur à des effets néfastes sur la santé ». Les cartes de mois de vie en bonne santé perdus produites par Bruitparif démontrent que les zones où l'impact sanitaire est le plus fort sont précisément les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly. Cette analyse est confirmée par le bilan national sur l'impact environnemental des aéroports publié par l'ADEME cette année. Il faut maîtriser les risques sanitaires spécifiques aux aéroports liés à la pollution de l'air, particulièrement sous les trajectoires d'approche et de décollage.

Pour Nantes-Atlantique, l'abaissement de 10 à 15 décibels des niveaux sonores de jour comme de nuit est une compensation environnementale demandée dans le cadre de la révision du PGS de l'aéroport.

→ **Appliquer des mesures de restriction opérationnelles du trafic dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique**

Dans le cas de Nantes-Atlantique, il s'agit notamment d'instaurer un couvre-feu la nuit sur une plage horaire à définir (22h-06h ou 23h-05h).

→ **Répartir plus équitablement l'emploi sur le territoire aéroportuaire, mieux adapter l'offre de formation aux métiers aéroportuaires**

Force est de constater que les territoires aéroportuaires se sont paupérisés. Le taux de chômage est important alors que ce sont aussi des territoires d'emploi. Les emplois directs qui résident sur les plates-formes ne profitent pas suffisamment aux populations riveraines. Réduire l'éloignement entre emplois et travailleurs constitue un des enjeux majeurs de la transition écologique. Il faut que les opérateurs économiques et l'Etat se remobilisent. L'offre de formation pour nos jeunes doit être mieux adaptée aux métiers aéroportuaires. C'est une réponse à la précarité de l'emploi qui se généralise (emplois peu qualifiés, recours à la sous-traitance, etc.).

→ **Consolider les opérations de renouvellement urbains en zone C du PEB afin d'éviter la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale**

L'équilibre économique du marché immobilier est perturbé dans les zones exposées au bruit par la dévalorisation du foncier, ce qui décourage aussi bien l'entretien du bâti existant que le renouvellement urbain. De plus les territoires aéroportuaires subissent des contraintes de construction très fortes (Loi de 1985 – PEB).

Actuellement pour répondre au phénomène de dégradation urbaine des opérations de renouvellement urbain sont autorisées en zone C des PEB. Il convient de réviser le 5° de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain en zone C des PEB. La possibilité de création de ces opérations serait envisageable sur une durée de 10 ans renouvelable une fois à compter de la promulgation de la loi. Elle s'inscrit dans le cadre d'une évaluation et d'un contrôle strict de l'augmentation de la population exposée aux nuisances sonores au terme d'un contrat négocié entre le représentant local de l'Etat et le maire.

Le droit de délaissement envisagé par le gouvernement ne saurait être une réponse en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

→ **Réformer le dispositif d'aide aux riverains**

Il faut par principe assurer la réparation à 100% (et non 80%) de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Le dispositif d'aide aux riverains doit être étendu au soutien des opérations de renouvellement urbain rendues indispensables du fait de l'activité des aéroports et qui ne sont pas financées par l'État.

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) il faut prévoir une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux

gestionnaires d'aéroports. Les communautés aéroportuaires auraient à gérer le dispositif avec plus de moyens. C'est pourquoi, outre la TNSA, nous sommes pour l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéroportuaire des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs d'aéroports à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

→ **Elaboration d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour Nantes-Atlantique**

C'est obligatoire pour les aéroports comptant plus de 50000 mouvements par an. Le Conseil d'Etat vient d'accéder à la requête de la commune de Saint Aignan de Grand Lieu en obligeant l'État à le mettre en œuvre.

→ **Mener la bataille juridique sur certaines questions liées à la santé environnementale, aux vols de nuit (droit au sommeil), etc.**





Agenda Ville & Aéroport





Agenda Ville & Aéroport