

mars 2024

CAHIER DES CHARGES DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE

pour un aéroport sans concession

Publié par Alternatiba Nantes

CAHIER DES CHARGES DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE

pour un aéroport sans concession

Contexte	3
Titre I - Impact de l'activité de l'aéroport sur le climat	4
Article 1 - Plafonnement du trafic aérien	4
Article 2 - Réduction des émissions de l'infrastructure aéroportuaire	4
Article 3 - Information du public sur les impacts environnementaux	4
Article 4 - information sur les alternatives à l'avion	5
Article 5 - Information mutuelle du concessionnaire et des transporteurs aériens	5
Titre II - Impact de l'activité de l'aéroport sur l'environnement	6
Article 6 - Préservation de la biodiversité	6
Article 7 - Lien avec le péril animalier	6
Article 8 - Qualité des eaux de ruissellement	6
Titre III - Impact de l'activité de l'aéroport sur la santé	7
Article 9 - Mesure sanitaire concernant les nuisances sonores	7
Article 10 - Mesures sanitaires concernant la qualité de l'air	7
Article 11 - Prévention sanitaire concernant les usager·ères	8
Article 12 - Prévention de l'addiction au vol	8
Titre IV - Démocratie et justice sociale dans l'activité de l'aéroport	9
Article 13 - Transition et reconversion des emplois	9
Article 14 - Vols privés	9
Article 15 - Politique de transparence	9
Article 16 - Gouvernance de la concession aéroportuaire	10
Article 17 - Utilisation des bénéfices	10
Sources	11

Contexte

En 2019, L'État français lançait un appel d'offres pour désigner le futur concessionnaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Après de longs mois de discussions opaques, la décision est rendue publique en septembre 2023 : l'appel d'offres est annulé.

Quelques semaines plus tard, le ministre des Transports de l'époque, Clément Beaune, annonce le lancement d'un nouvel appel d'offres pour l'exploitation et la modernisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, soi-disant plus transparent. Le 14 décembre 2023, le nouvel avis de concession¹ est publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics et les éventuels candidats ont jusqu'au 29 mars 2024 pour se manifester. Mais **pour candidater à quoi ?**

UNE CROISSANCE INSOUTENABLE

Le trafic de Nantes-Atlantique a triplé entre 2009 et 2019. Et les prévisions de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui servent de boussole à la concession, tablent sur la poursuite de cette croissance.

Pourtant, le trafic aérien actuel a déjà un impact qui dépasse les limites supportables pour la population riveraine, pour l'environnement et pour le climat. La santé des habitant·es est durablement affectée par les nuisances sonores et la pollution aux particules ultrafines.

L'Ademe le souligne également à travers les scénarios pour une transition écologique du secteur aérien. Il n'est pas envisageable de compter uniquement sur les améliorations technologiques ; il faut actionner plusieurs leviers, dont celui de la **réduction du trafic aérien**.

L'URGENCE DE CHANGER DE CAP

Il est donc de la responsabilité des pouvoirs publics, du concessionnaire et des citoyen·nes d'inverser la vapeur, et de réduire au plus tôt les nuisances et les émissions de gaz à effet de serre.

Le présent cahier des charges vise à donner un cadre au futur concessionnaire, afin que l'aéroport de Nantes-Atlantique réponde aux enjeux actuels, et non à des projections irréalistes et dangereuses.

¹ L'objectif de l'avis de concession : « sélectionner le concessionnaire qui sera chargé [...] des travaux de réaménagement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique ainsi que de l'exploitation, du développement, de l'entretien, du renouvellement et de la maintenance. »

Titre I - Impact de l'activité de l'aéroport sur le climat

Article 1 - Plafonnement du trafic aérien

Dans le monde, l'aviation représente 6 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), et la croissance du secteur est estimée à 3 % par an d'ici 2050, alors même que 80 % de la population n'ont jamais pris l'avion. Le trafic aérien croissant plus vite que l'efficacité des avions, il faut absolument réduire le trafic pour pouvoir décarboner le secteur.

De plus, les jets privés produisent jusqu'à 20 à 30 fois plus d'émissions par passager·e que les vols en classe économique, leur utilisation est donc incompatible avec les objectifs de réduction du secteur aérien.

"Le concessionnaire s'engage à réduire les émissions de GES causées par le trafic de l'aéroport."

- Plafonner le trafic de l'aéroport à 50 000 mouvements par an dès la première année d'exploitation, et à 30 000 mouvements par an à partir de la troisième année d'exploitation
- S'engager à ne pas augmenter la capacité de l'aéroport ni à agrandir les pistes
- Interdire l'utilisation de jets privés dans l'aéroport
- Interdire les vols ayant une alternative en train de moins de 4h30

Article 2 - Réduction des émissions de l'infrastructure aéroportuaire

En 2022, l'usage des bâtiments représentait 16 % des émissions de GES en France, et la voiture individuelle représentait 60 % des émissions du transport. Le concessionnaire a aussi un rôle à jouer au sujet de ces émissions, en réduisant les dépenses énergétiques des bâtiments et en facilitant l'accès à l'aéroport à des moyens de transports plus doux.

"Le concessionnaire s'engage à réduire les émissions de GES causées par l'infrastructure aéroportuaire."

- Réduire la consommation d'énergie interne de l'aéroport par sobriété et efficacité
- Interdire les aménagements et constructions à l'exception de ceux visant à la réduction des émissions de GES
- Passer par un fournisseur d'électricité 100 % bas carbone
- Faciliter l'utilisation d'alternatives à la voiture pour se rendre à l'aéroport

Article 3 - Information du public sur les impacts environnementaux

De nombreuses compagnies aériennes communiquent sur de fausses solutions technologiques, retardant la prise de conscience des citoyen·nes sur l'impact réel de l'aérien.

Les avions électriques ou à hydrogène, et les agro, bio et e-carburants sont soit inenvisageables pour les moyens et longs-courriers, soit arriveront bien trop tard face à l'urgence climatique, soit présentent des impacts importants à la production sans qu'aucun ne soit réellement zéro-émission.

La compensation carbone est, elle aussi, une fausse solution qui n'évite pas les rejets de GES car les projets n'ont aucune garantie de pérennité, et elle détourne l'attention des émissions.

"Le concessionnaire s'engage à informer ses usager-es de l'impact environnemental et climatique de leurs vols et à empêcher le greenwashing du secteur aérien."

- Communiquer à chaque usager-e, de façon claire et visible, sur l'impact carbone de son vol
- Interdire les publicités de greenwashing du secteur aérien qui cherchent à promouvoir :
 - ◆ De fausses solutions technologiques, comme les avions électriques, à hydrogène, à agrocarburant, à biocarburant ou e-carburant.
 - ◆ L'atteinte de neutralité carbone via la compensation carbone qui détourne l'attention des réels impacts.

Article 4 - information sur les alternatives à l'avion

Sachant que l'avion est le mode de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru et par passager-e, il importe de délivrer une information complète aux usager-es de l'aéroport sur les moyens d'éviter ces émissions de GES.

"Le concessionnaire devra mettre à disposition des usagers de l'aéroport une information complète et factuelle sur les alternatives à l'avion pour les trajets au départ de Nantes"

- Former le personnel de l'aéroport sur les alternatives à l'avion
- Afficher des messages d'information dans les lieux de passage et d'attente du public, indiquant notamment des comparatifs d'émission de gaz à effet de serre entre un trajet en train ou avion

Article 5 - Information mutuelle du concessionnaire et des transporteurs aériens

"Le concessionnaire prend en compte l'impact environnemental de l'activité de ses fournisseurs, de ses sous-traitants et des établissements implantés sur l'aérodrome, en introduisant des clauses environnementales dans les contrats qu'il passe avec eux."

- Engager sa responsabilité vis-à-vis des pratiques de ses partenaires, notamment vis-à-vis des compagnies aériennes.
- Mettre en place un plan de déplacement d'entreprise pour l'ensemble des sociétés présentes sur la plate-forme avec pour objectif de réduire l'usage des véhicules particuliers et de favoriser l'usage des modes doux.

Titre II - Impact de l'activité de l'aéroport sur l'environnement

Article 6 - Préservation de la biodiversité

L'aéroport est entouré de trois zones Natura 2000 et notamment du deuxième plus riche réservoir national ornithologique après la Camargue : le lac de Grand-Lieu. Il est essentiel de préserver la biodiversité environnante des dégâts causés par l'activité aéroportuaire.

"Le concessionnaire s'engage à anticiper et participer au mieux à la préservation de la biodiversité."

- Ne pas implanter de nouvelles structures et artificialiser de nouveaux sols
- Élargir l'interdiction de survol de la réserve à une altitude inférieure à 300 mètres aux aéronefs décollant ou atterrissant à l'aéroport de Nantes Atlantique.
- S'engager à ne pas modifier substantiellement les trajectoires de survol au-dessus du lac
- Envisager un survol de la réserve à plus haute altitude, avec une pente légèrement plus forte à l'approche de l'aéroport.
- Obtenir le label AéroBio au niveau 3 et ce le plus rapidement possible

Article 7 - Lien avec le péril animalier

Dans le cadre de la lutte contre le péril animalier, l'aéroport de Nantes a obtenu une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées jusqu'en 2027. Une quinzaine d'espèces protégées sont présentes aux alentours de l'aéroport.

"Le concessionnaire s'engage à ne pas porter atteinte à la faune."

- Revenir sur la décision de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées
- Ne pas pratiquer de neutralisation et diminuer drastiquement le nombre d'effarouchements réalisés

Article 8 - Qualité des eaux de ruissellement

Le lac de Grand-Lieu se trouvant à 2,5 km de l'aéroport de Nantes-Atlantique, une partie des eaux de ruissellement émanant de la plateforme aéroportuaire s'y déversent directement. Afin de protéger la flore présente (plus de 700 espèces présentes et une cinquantaine sur liste protégée/rouge), il est primordial qu'une politique de gestion des eaux soit mise en place.

"Le concessionnaire s'engage à ne pas polluer les eaux à proximité de l'aéroport."

- Mettre en place un protocole de traitement des eaux de ruissellement pour éliminer les traces de polluants

Titre III - Impact de l'activité de l'aéroport sur la santé

Article 9 - Mesure sanitaire concernant les nuisances sonores

Il est désormais établi que la pollution sonore des aéroports peut engendrer de nombreux problèmes de santé tels que : des impacts sur le système auditif, des perturbations du sommeil et une augmentation des risques pour la santé liée au manque de sommeil, une augmentation du risque de stress chroniques et de détresse psychologique (+80 %), une augmentation du risque de maladies cardiovasculaires (augmentant le risque de mortalité de 18 %), une augmentation du risque de perturbations des systèmes endocriniens et immunitaires, un retard sur les apprentissages chez les enfants.

À l'heure actuelle, on sait également qu'à bruit égal, le bruit aérien est plus dangereux pour l'homme que le bruit du trafic routier ou ferroviaire.

Selon le rapport de 2018, de l'OMS, les nuisances sonores produites par le trafic aérien doivent être inférieures à 45 dB le jour et 40 dB la nuit pour éviter tout risque sanitaire énoncé ci-dessus.

"Le concessionnaire s'engage à mettre en place différentes mesures pour respecter les recommandations émises par l'OMS."

- Mettre en place un couvre-feu strict de 22h à 7h,
- Mettre en place des mesures sonores régulières et un contrôle qualité veillant au respect des recommandations
- Réévaluer le Plan de Gênes Sonores (PGS) tous les ans
- Élargir le PGS actuel pour qu'il concerne toute la population réellement impactée par les nuisances sonores de l'aéroport
- Mettre en place des sanctions supplémentaires et significatives en cas de non respect du couvre-feu, une transparence vis-à-vis des infractions de ce couvre-feu et des paiements des amendes par les compagnies aériennes

Article 10 - Mesures sanitaires concernant la qualité de l'air

Vivre ou travailler à proximité d'un aéroport entraîne des répercussions sur la santé, que ce soit pour les usager-es, les riverain-es ou le personnel. Notamment dû à l'exposition aux émissions des réacteurs qui contiennent des particules fines et ultrafines (PUF). Ces particules augmentent le risque de maladies, d'hospitalisations, de symptômes pulmonaires et ont un impact sur les naissances prématurées. Ces particules sont similaires à celles du diesel, et l'on sait que ces dernières sont associées à une longue liste d'effets néfastes sur la santé : cancer du poumon, asthme, maladies cardiaques...

"Le concessionnaire s'engage à minimiser la pollution de l'air engendrée par ses activités."

- Fixer une limite stricte à la quantité totale de polluants émis (hors CO₂).
- Instaurer une réglementation concernant les PUF basées sur les dernières avancées scientifiques et les réglementations internationales.

Article 11 - Prévention sanitaire concernant les usager·ères

L'utilisation de l'avion comme moyen de transport comporte de nombreux risques sanitaires pour les usager·es. En effet, cela augmente le risque de thrombose veineuse profonde de 12 % dès un vol par an. Le vol diminue également les capacités du système immunitaire ; et peut entraîner un déclin cognitif, des troubles psychotiques et de l'humeur, des troubles du sommeil, des maladies cardiaques et des cancers.

À l'échelle planétaire, l'avion est un des principaux vecteurs de la propagation des virus, comme nous avons pu le constater avec la pandémie du Covid-19.

"Le concessionnaire doit informer les usager·es des vols sur les risques qu'ils encourent pour leur santé."

- Mettre en place des actions de prévention liées aux risques
- Former le personnel
- Afficher des messages d'information dans les lieux de passage et d'attente du public sur les risques pour la santé

Article 12 - Prévention de l'addiction au vol

Une addiction peut se définir par le fait de ne pas pouvoir s'empêcher d'effectuer une activité alors qu'on la sait avoir des conséquences néfastes sur la personne affectée et son entourage. Les "frequent flyers" (personnes prenant l'avion plusieurs fois par an) peuvent être assimilées à des personnes souffrant d'une addiction.

"Le concessionnaire devra développer un programme de prévention de l'addiction au vol et identifier les personnes à risques."

- Mettre en place un programme de prévention à l'addiction
- Former le personnel pour reconnaître les signes avant-coureurs
- Interdire la comptabilisation des vols au départ et à l'arrivée de l'aéroport dans les systèmes de fidélisation type "Miles"
- Contribuer aux études de faisabilité d'une taxe sur les vols fréquents

Titre IV - Démocratie et justice sociale dans l'activité de l'aéroport

Article 13 - Transition et reconversion des emplois

La pandémie a révélé la grande vulnérabilité du secteur aérien et de ses employés.

Planifier une transition juste du transport aérien est un moyen d'anticiper les prochaines crises climatiques, écologiques, sanitaires, ainsi que de protéger l'intérêt des travailleurs et des communautés dépendant de l'industrie fossile.

"Le concessionnaire s'engage à mettre en œuvre une transition juste auprès des salarié-es de l'aéroport."

- Promouvoir la création d'emplois alternatifs
- Investir dans la formation, le développement des compétences et la reconversion des salarié-es

Article 14 - Vols privés

Le pourcentage de mouvements non commerciaux, qui incluent particulièrement les vols privés, est en forte hausse depuis plusieurs années (12% en 2022, contre 5,7% en 2019).

De plus, par son coût, cette frange de vols est réservée à une classe de la population très aisée et n'apporte aucune plus-value à la société par rapport aux lignes commerciales. Elle a vocation à disparaître à court terme.

"Le concessionnaire interdit les vols privés au sein de l'aéroport."

- Bannir les sociétés proposant des vols privés du sein de l'aéroport
- Interdire tout décollage et atterrissage de vol privé au sein de l'aéroport, hors urgence vitale

Article 15 - Politique de transparence

Avec près de 170 millions d'euros par an d'aides publiques accordées aux aéroports français et des nuisances sanitaires et environnementales touchant chaque citoyen-ne, il n'est plus possible de faire régner l'opacité autour de la gestion des aéroports.

"Le concessionnaire s'engage dans une démarche de transparence sur toutes ses activités."

- Publier chaque année un rapport sur l'empreinte carbone du trafic de l'aéroport, en comparaison avec ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris
- Rendre accessible facilement l'analyse des perspectives d'exploitation à moyen et à long terme
- Rendre accessible facilement le compte-rendu de l'enquête annuelle auprès des passagers au départ
- Mettre en œuvre des audits sociaux et environnementaux réguliers
- Publier et rendre accessible tout audit concernant l'aéroport.

Article 16 - Gouvernance de la concession aéroportuaire

Sachant que l'activité de l'aéroport a un impact direct sur la population de l'agglomération nantaise, ses décisions stratégiques ne peuvent être prises en déconnexion des enjeux territoriaux. La participation d'une diversité d'acteurs locaux à sa gouvernance est nécessaire.

"Le concessionnaire devra mettre en place un Conseil de surveillance qui aura un droit de regard sur les décisions stratégiques concernant la concession."

- Mettre en place ce Conseil de surveillance, qui devra être composé de représentant·es des riverain·es de l'aéroport, d'associations locales, de syndicats, d'élu·es et de services de l'État.
- Lui donner accès aux documents stratégiques concernant l'aéroport
- Mettre à disposition du Conseil des moyens de communiquer publiquement ses avis

Article 17 - Utilisation des bénéfices

Sachant que l'aéroport doit être un équipement d'intérêt général bénéficiant à la population, il ne saurait être une source de spéculation pour des intérêts privés. Il convient d'assurer son équilibre financier tout en le préservant d'une logique de rentabilité financière.

"Le concessionnaire devra assurer le bon équilibre de la gestion financière de l'aéroport, et répartir les bénéfices annuels sur des postes de dépenses utiles à l'intérêt général."

- Rendre public le fléchage des bénéfices annuels
- Répartir ces bénéfices comme suit :
 - ◆ au moins 33 % dans la formation et la reconversion professionnelle du personnel
 - ◆ au moins 33 % dans la réparation des dégâts sanitaires et environnementaux causés par l'activité de l'aéroport
 - ◆ au moins 33 % d'investissement dans les alternatives à l'avion
 - ◆ maximum 1 % de dividende pourra être versé aux actionnaires, en monnaie locale.

Sources

Titre I

<https://rester-sur-terre.org/greenwashing/>

<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac286e>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>

https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/03/Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf

Titre II

https://www.snpn.com/wp-content/uploads/2023/12/pdf_rrngl_rapport-senat_decembre-2023.pdf

https://www.especes-menacees.fr/actualites/aeroport-nantes-notre-dame-des-landes-que-l-choix-biodiversitehttps://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/sites/default/files/3_nantes_journee_biodiv_dgac_vinci_airports_0.pdf

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-de-nantes/contre-le-peril-aviaire-laeroport-de-nantes-autorise-a-perturber-des-especes-protgees-7e919240-78cd-11ee-b7ba-95ef9cb6f5e8>

<https://www.ecologie.gouv.fr/biodiversite-aeroportuaire>

<https://aerobiodiversite.org/aero-biodiversite-publie-son-rapport-national-2023>

Titre III

<https://www.loire-atlantique.gouv.fr/contenu/telechargement/37559/253291/file/rapport+de+pr%C3%A9sentation+sign%C3%A9.pdf>

https://coceta.org/wp-content/uploads/2023/11/COCETA-Communique-de-presse-CF-8000-0E-plafond_VFFF.pdf

<https://www.educasante.org/lu-et-vu/les-recommandations-de-loms-contre-les-nuisances-des-avions/>

<https://coceta.org/aeroport/effets-sanitaires/>

https://www.airpl.org/sites/default/files/reports/Rapport%20PUF%20final_4-f_1.pdf

<https://sciencespourtous.univ-lyon1.fr/pollution-sonore-avions/>

<https://www.bruitparif.fr/les-expositions-au-bruit-du-traffic-aerien/>

https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2022/05/Stay-Grounded_2022-05_Destination_commune_Simple-page.pdf

Titre VI

<https://basta.media/Aeroports-vides-en-france-sans-passager-inutile-cher-millions-euros-subsidations-publiques-avions-a-terre>

