



Nantes-Atlantique : quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ?

.....
Septembre 2019
.....



Contribution présentée par Patrice Pollono, rapporteur au nom du groupe de travail spécifique, assisté de François Marion, chargé d'études.

Adoptée par 96 voix pour, 1 abstention, 0 contre en session plénière le 18 juin 2019.

Directeur de la publication

Jacques Bodreau

Co-directeur de la publication

Marc Bouchery

Coordination et réalisation

Sylvie Boutin – Maria Bergeot

Mise en page couverture

Anima productions

Impression

Région des Pays de la Loire

Crédits photos

© Valéry Joncheray

© J. Gazeau

SOMMAIRE

Introduction	2
1. Un aéroport pour le Grand Ouest	4
1.1. Quelques données sur le trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique	4
Trafic passagers et évolution :	4
1.2. Les perspectives d'évolution du trafic	7
1.3. Un outil au service du Grand Ouest	10
Contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire	10
Faciliter l'accès au Grand Ouest et favoriser l'ouverture des habitants vers l'étranger	10
Contribuer à l'image et à la notoriété du territoire	11
1.4. Les éléments à prendre en compte pour le réaménagement	12
Sur le plan environnemental (hors pollution sonore)	12
La pollution sonore : un enjeu majeur	16
Sur les plans économique et social	17
2. Un impératif : diminuer et compenser les nuisances	23
2.1. Les nuisances liées au bruit	23
Le périmètre des PGS et PEB et PPBE	24
Le droit de délaissement et l'aide à la revente	25
Des compensations financières des commerçants et artisans	25
Le financement du transfert des établissements scolaires	26
Une limitation des vols de nuit	26
2.2. Les nuisances liées à la qualité de l'air et leur impact sur la santé .	27
2.3. Les impacts sur l'urbanisme	27
2.4. Les conséquences sur la biodiversité	27
3. Des aménagements nécessaires pour un aéroport performant	28
3.1. Des aménagements à réaliser d'urgence	28
3.2. Des travaux d'ampleur à prévoir dès maintenant pour un aéroport attractif correspondant aux enjeux de développement économique	30
4. Une stratégie à définir en matière de transport aérien sur Nantes Atlantique	31
5. Synthèse des préconisations du CESER	32
Diminuer et compenser les nuisances générées par l'activité aéroportuaire pour tous les riverains concernés	32
Réaliser les aménagements d'urgence	33
Engager les aménagements indispensables pour les années à venir	33
Mais aussi, définir en parallèle une stratégie pour l'avenir de l'aéroport de Nantes, et son modèle de développement pour le long terme.	33
6. Remerciements	34
7. Annexes	35
7.1. Concertation, enquête publique et travaux : programmation	35
7.2. Les différents types de vols	35

Introduction

Le 17 janvier 2018, au terme de plus de 40 années de réflexions et de débats, le gouvernement annonçait l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Le CESER, qui avait rappelé à de multiples reprises son soutien à cette infrastructure, a pris acte de cette décision et porté, à l'occasion de l'élaboration du contrat d'avenir, la nécessité d'adapter l'aéroport de Nantes Atlantique à l'évolution du trafic, de renforcer sa desserte terrestre, de limiter les nuisances sonores.

La croissance du nombre de passagers de l'aéroport dépasse en effet les fourchettes les plus optimistes, avec pour 2018, 6,2 M de passagers (progression de 12,9% en 2018/2017, soit la plus forte progression des grands aéroports français). Le nombre de mouvements a quant à lui progressé de 6,8% en 2018, donc un peu moins rapidement du fait de l'augmentation de l'emport moyen de passagers par avion.

La concertation publique sur les modalités de réaménagement de l'aéroport se déroule au cours des mois de juin et juillet 2019, Cette concertation se fait sous l'égide de la Commission Nationale du Débat public (CNDP).

Elle sera suivie d'une enquête publique prévue début 2020, pour des travaux prévus entre 2022 et 2025. S'il devait y avoir acquisition de terrain, il faudrait envisager une DUP, procédure beaucoup plus longue.

Le CESER souhaite apporter son point de vue sur le dossier pour contribuer au débat public, comme il l'a fait depuis plusieurs décennies. Il ne s'agit pas ici de prétendre donner une expertise technique pointue, alors que les spécialistes sont parfois eux-mêmes divisés sur les conséquences des travaux à réaliser, mais de donner la vision des représentants de la société civile organisée en région, acteurs de leur territoire, dans la diversité de leurs missions et de leurs points de vue. La contribution du CESER n'a pas vocation à choisir un scénario parmi le scénario central et les variantes proposées.

L'enjeu de cette contribution est donc plutôt de répondre à la question suivante :

Comment réaménager l'aéroport de Nantes Atlantique pour favoriser le développement économique et social du territoire à travers un outil de qualité, apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme,

tout en minimisant les conséquences sur son environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité).

Cette contribution traite de l'ensemble des problématiques liées au réaménagement de l'aéroport, en distinguant les mesures qui doivent absolument être engagées sans délai, et les actions qui demanderont un temps plus long de mise en œuvre.

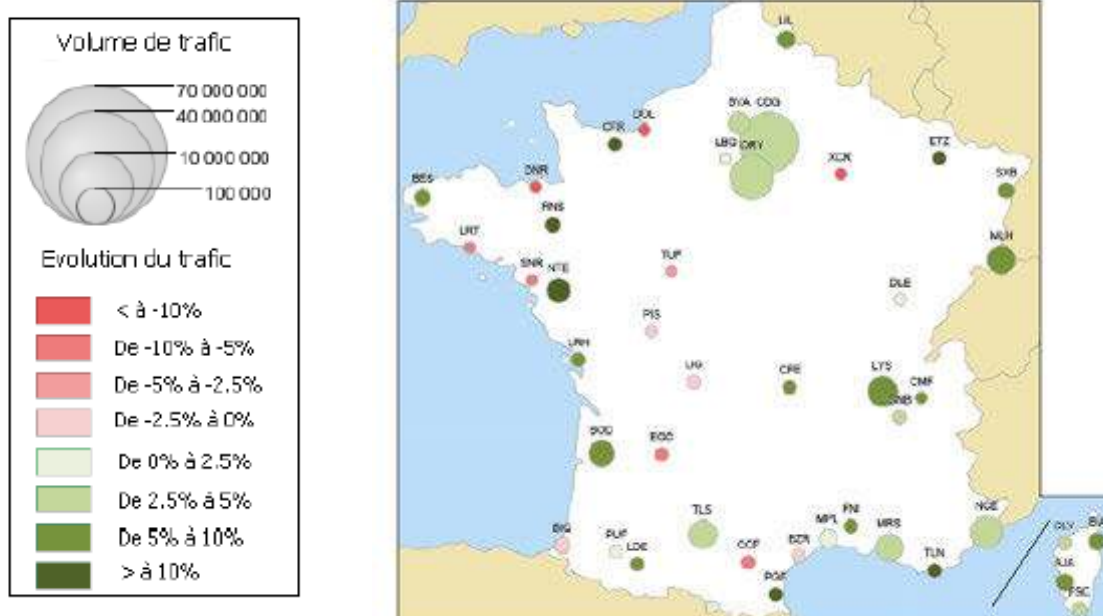
Enfin, d'un point de vue plus prospectif, le CESER a souhaité ouvrir une réflexion sur la stratégie qui pourrait être définie, en fonction de l'évolution prévisible du trafic, sur le moyen et long terme concernant l'aéroport de Nantes Atlantique : quelles missions doit-il remplir ? Des complémentarités sont-elles envisageables avec les autres aéroports français, et notamment régionaux ? Quel modèle de développement ?

1. Un aéroport pour le Grand Ouest

1.1. Quelques données sur le trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique

Premier aéroport du Grand Ouest et 7ème aéroport régional français, l'aéroport Nantes Atlantique connaît un développement constant et régulier de trafic de 91% depuis 2011, ce qui représente la plus forte croissance des aéroports régionaux français.

Trafic passagers et évolution :



- 6,2 millions de passagers en 2018, dont 3,2 millions sur des vols internationaux.
- Plus forte progression des grands aéroports français, avec 710 000 passagers supplémentaires entre 2017 et 2018
- 58632 mouvements (+6.8% p/r 2017).
- 14 ouvertures de lignes en 2018
- Vingt nouvelles lignes annoncées en 2019, dont 8 nouvelles lignes EASYJET

Aéroports	Nombre de passagers 2018 (en millions)	Taux de Croissance 2017-2018
Nantes Aéroport	6,2	+13 %
Lille Aéroport	2	+9.7 %
Bordeaux Mérignac Aéroport	6,8	+9.3 %
Bale Mulhouse Aéroport	8,5	+8.7 %
Lyon Saint Exupéry Aéroport	11	+7 %
Marseille Aéroport	9,4	+4.3 %
Nice Côte d'Azur Aéroport	13,8	+4.1 %
Beauvais Aéroport	3,8	+4 %
Roissy Aéroport	72	+4 %
Toulouse	9,6	+3,9 %
Orly Aéroport	33	+3.4 %

- Au-delà d'une tendance de fond à la croissance du trafic qu'on retrouve dans la plupart des grands aéroports français, l'annonce de l'abandon du transfert de l'aéroport début 2018 a eu pour effet de pousser les compagnies à développer rapidement leur offre, sachant que les disponibilités ne seraient pas durables dans un aéroport proche de la saturation. C'est un phénomène évoqué par François MARIE, Directeur de l'aéroport Nantes-Atlantique.
- 26 compagnies régulières au départ de l'aéroport de Nantes Atlantique (Aegean Airlines, Aer Lingus, Air Corsica, Air France, Air Transat, British Airways, Brussels Airlines, Chailair Aviation, EasyJet, Flybe, Hop!, Iberia, Iberia Express, JetairFly, Lufthansa, Nouvelair, Royal Air Maroc, Ryanair, TAP Portugal, Tassili Airlines, Transavia, Tunisair, Volotea, Vueling, XL Airways). Quatre compagnies ont une base à Nantes (Air France, Transavia, EASYJET, Volotea).

- Taux de remplissage moyen des appareils en hausse de 2,5 % entre 2017 et 2018. ¹
- L'emport moyen (nombre de passagers par avion) est d'environ 110 passagers, suite à une forte progression ces dernières années, et est supérieur à celui de Rennes.
- Actuellement, d'après le dossier de concertation de la DGAC, la proportion de voyageurs qui utilisent l'aéroport pour des déplacements personnels est majoritaire. On observe que 51% des voyageurs qui prennent l'avion à Nantes-Atlantique le font pour un motif lié aux vacances ou à des loisirs. Par ailleurs, 21% des utilisateurs de Nantes-Atlantique utilisent l'aéroport pour rendre visite à de la famille ou à des amis. 26% des voyageurs qui prennent l'avion se déplacent pour un motif professionnel, et 1% des voyageurs pour un motif scolaire ou lié aux études. ²
- Les vols à bas coût sont utilisés pour des motifs touristiques et de plus en plus pour des déplacements professionnels.
- Les principales liaisons intérieures relient Nantes à Lyon (520 000 passagers commerciaux en 2018, dans les deux sens), Paris (494 000), Marseille (332 000), Toulouse (295 000), Nice (251 000), Montpellier (191 000)
- Répartition des passagers par département d'origine : les usagers sont pour moitié originaires de la Loire Atlantique et pour 86% originaires de de Loire-Atlantique et départements limitrophes (Vendée, Morbihan, Ille-et-Vilaine, Maine et Loire).

Loire-Atlantique	48 %
Vendée	13 %
Morbihan	9 %
Ille-et-Vilaine	9 %
Maine-et-Loire	7 %
Finistère	4 %
Côtes-d'Armor	2 %
Charente-Maritime	2 %
Deux-Sèvres, Manche, Mayenne, Sarthe, Indre-et-Loire	1 % chacun
autres	2 %

Tableau 2 : Répartition des passagers par département d'origine. Source DGAC, 2015

¹ (Le taux de remplissage des avions varie selon les compagnies aériennes : sur la période avril-septembre 2017, il était de l'ordre de 84% pour Vueling et Iberia, et atteignait 92% pour EASYJET et 96% pour RYANAIR).

² Ce qui a d'autant plus de sens à l'heure du travail ou des études à l'étranger

1.2. Les perspectives d'évolution du trafic

Force est de constater que les études antérieures conduites dans le cadre des réflexions sur la réalisation ou l'abandon du projet avaient toutes largement sous-estimé la croissance du trafic aérien à Nantes-Atlantique.

Ainsi, se fondant sur les hypothèses de croissance du trafic de la DGAC, la commission du dialogue, sur la base d'un trafic de 3,8 M de passagers en 2013, tablait cette même année sur un trafic de 4,7 M de passagers en 2018, et poursuivait sa projection en atteignant 6 M de passagers en 2030.

En 2017, pour sa part, la mission de médiation avait estimé, sur la base de nouvelles données de la DGAC, les hypothèses d'évolution suivantes :

	2025	2030	2040
Passagers par an (pax)	6 millions	7 millions	9 millions
Mouvements d'avions par an	60 000	65 000	80 000
Emport moyen	100	108	113

En réalité, ces prévisions se sont révélées très en-deçà de la réalité : le trafic a déjà atteint 6,2 M de passagers en 2018, et, sur les premiers mois de 2019, la croissance du trafic s'accélère encore avec +20% par rapport aux premiers mois de l'année 2018. Il est vraisemblable que le chiffre de 7 M de passagers sera atteint à la fin 2019.

Parmi les erreurs à l'origine des prévisions de la DGAC, on peut noter la sous-estimation de la part des compagnies à bas coût qui était estimée à 45% des passagers à l'horizon 2030 alors qu'elle a déjà atteint 55 % à ce jour.

Il convient donc d'être extrêmement prudent quant aux prévisions de croissance que nous pourrions établir aujourd'hui sur le moyen et long terme.

Cependant, en dépit de profits relativement faibles, rien ne semble arrêter la croissance du secteur aérien. Selon les prévisions réalisées par Boeing et Airbus, à l'horizon 2037-2038, les compagnies aériennes devraient transporter plus de 8 milliards de passagers par an – soit deux fois le nombre actuel de passagers. Au cours des dernières décennies, on a constaté un doublement du trafic mondial tous les 15 ans.

Pour cela, la flotte d'avions devrait elle aussi doubler pour compter plus de 48 000 avions dans les airs en 2038. La majorité de ces avions seraient alors des « monocouloirs », c'est-à-dire des petits avions de la taille de ceux que l'on prend généralement pour un vol domestique ou à l'intérieur de l'Europe.

Au vu de ces constats, l'impact environnemental de la croissance du transport aérien interroge et conduit certains gouvernements à prendre des mesures pour freiner cette croissance. On observe notamment le phénomène du

« flygskam » – la honte de prendre l’avion – une tendance suédoise qui, accompagnée par une taxe climat de 6€ à 39€ sur tous les vols selon les destinations, a déjà conduit à une réduction de 5 % du nombre de passagers sur les vols intérieurs et 4% sur les vols extérieurs³. On observe actuellement une certaine évolution du rapport au transport aérien : des voix se font entendre en faveur d’une taxation du kérosène.

Une étude commandée par la Commission européenne préconise de taxer le kérosène des avions à hauteur de 33 centimes d’euros par litre, afin de lutter contre le réchauffement climatique. Sa mise en place pourrait alors augmenter les prix des billets de 10%. Cette taxe pourrait contribuer à infléchir l’augmentation du trafic dans une proportion encore inconnue⁴. Toutefois, à l’heure actuelle, en application de l’accord de Chicago, cette taxe ne pourrait pas s’appliquer aux vols extracommunautaires et devrait être impérativement fléchée sur des initiatives environnementales.

De plus, les vols au départ de Nantes Atlantique sont majoritairement des moyens courriers. Sur ces distances, supérieures à 500 km, le train n’offre pas de véritable solution alternative, et l’effet de cette taxe pourrait donc être limité.

Enfin, la guerre des prix des compagnies bas coût pourrait tendre vers un modèle économique plus rémunérateur, une fois les parts de marché stabilisées, et se traduire par une moindre attractivité des vols vacances. Plusieurs compagnies bas coût ont récemment déposé leur bilan. Pour autant, le voyage reste une forte motivation : nombreux sont ceux qui ont désormais pris l’habitude de partir à l’étranger.

En synthèse, voici ce que l’on observe aujourd’hui :

- En 2017, la croissance du trafic passager des aéroports français en province a été de 7.5% (5.7% globalement en France, la croissance d’Aéroports de Paris n’étant que de 4,5%),
- Sur les aéroports régionaux, la part du trafic low cost est de 45% contre 55% pour le trafic traditionnel (le low cost a donc une part nettement plus importante que la moyenne à Nantes : 54%)
- Le trafic domestique évolue beaucoup moins vite : 3,4%

Pour la suite, si toute prévision est aléatoire, il n’en reste pas moins que nous sommes sur une tendance de croissance du trafic et que même à 6,2 millions de passagers, des aménagements sont nécessaires. Auditionné par le CESER,

³ Le Monde, 13 mai 2019

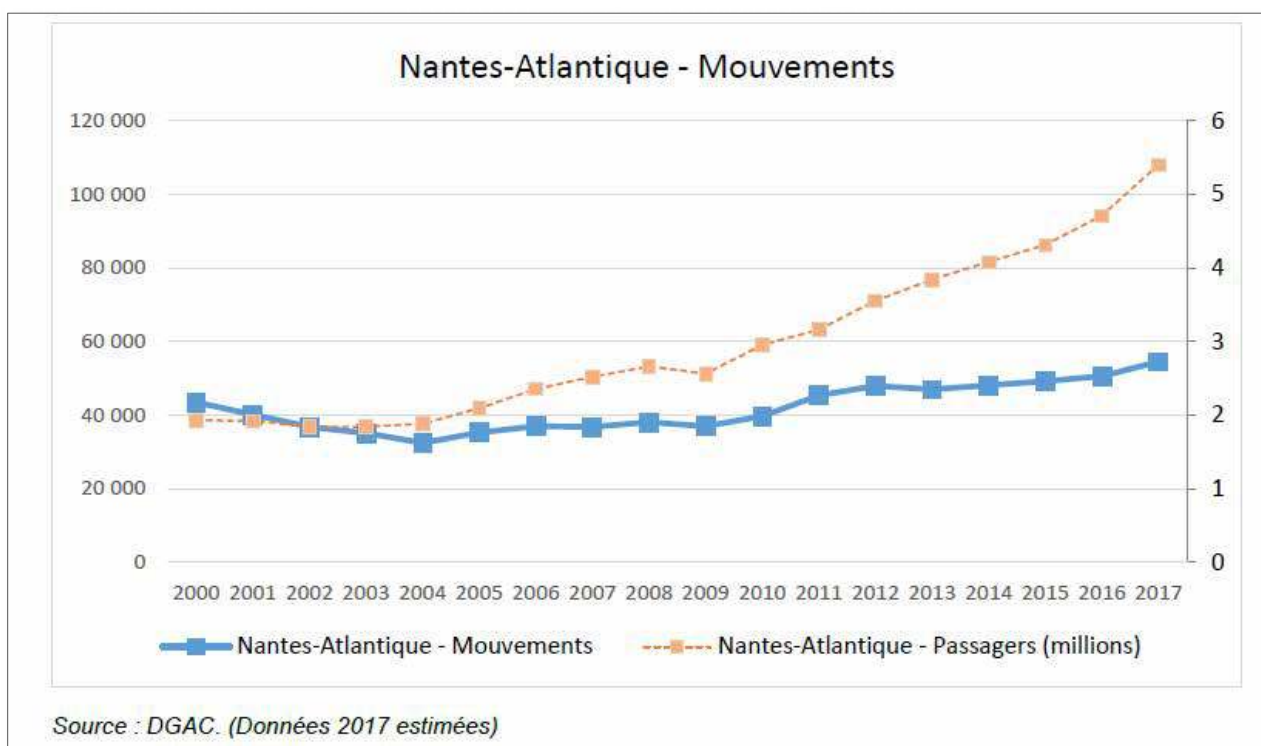
⁴ <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/aerien-la-commission-europeenne-planche-sur-une-taxe-kerosene-20190513>)

M. François MARIE, Directeur de l'aéroport, estime que le seuil de 7 millions de passagers sera dépassé en 2019, mais qu'au-delà la croissance annuelle pourrait être plutôt située entre 2% et 4%.

En effet, la forte croissance du trafic aérien à Nantes Atlantique constatée ces dernières années peut être considérée comme l'effet d'un phénomène de « rattrapage », les compagnies ayant demandé de nombreux créneaux par anticipation. Le taux de croissance futur devrait être plus modeste.

Avec un tel taux de croissance de 2% ou 4%, on devrait atteindre entre 10 et 15 millions de passagers en 2040.

Il convient par ailleurs de rappeler que, du fait de l'augmentation du nombre de passagers par avion (emport), le nombre de mouvements augmente moins vite que le nombre de passagers, comme en témoigne le graphique ci-dessous, extrait du rapport de médiation :



1.3. Un outil au service du Grand Ouest

Contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire

Cela suppose que les missions suivantes puissent être assurées :

- Faciliter les contacts avec les entreprises françaises et internationales en permettant des voyages d'affaires sur la journée partout en Europe, facilitant ainsi la relation commerciale entre clients et fournisseurs.
- Offrir un accès pratique et rapide à la métropole et aux autres infrastructures de transport (ferroviaire notamment).
- Assurer de bonnes conditions sur le fret. Même si le fret aérien reste une activité modeste en volume (8420 tonnes en 2018 en incluant l'activité postale, contre près de 19 000 tonnes sur Saint-Nazaire), elle n'en est pas moins importante pour nombre d'entreprises. Il convient de souligner les capacités de complémentarité ferroviaire, fluviale et maritime, notamment sur le site de Saint-Nazaire.

Auditionné par le CESER, M. Yann Trichard, Président de la CCI de Nantes-Saint Nazaire, souligne qu'en cas d'impossibilité de développer l'aéroport de Nantes Atlantique, des entreprises, et en premier lieu des Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI), pourraient être amenées à déplacer leur siège social dans d'autres régions.

Faciliter l'accès au Grand Ouest et favoriser l'ouverture des habitants vers l'étranger

- Répondre aux nouvelles attentes en matière de tourisme (entrant et sortant) et accompagner la démocratisation du transport aérien.
- Favoriser l'ouverture culturelle
- Faire découvrir notre territoire et dynamiser son attractivité touristique

A noter que, contrairement à d'autres grands aéroports régionaux, celui de Nantes-Atlantique se caractérise par l'absence d'autre grand aéroport à proximité (Bordeaux/Toulouse, Marseille/Nice, Paris/Lille/Beauvais, Lyon/Genève, ...)

Contribuer à l'image et à la notoriété du territoire

L'aéroport remplit également les missions suivantes :

- Améliorer la notoriété de notre territoire. 18 % des passagers atterrissant à l'aéroport résident à l'étranger, selon le document de concertation de la DGAC.
- Le tourisme urbain se développe. Ainsi, le nombre de nuitées au mois d'aout sur l'agglomération nantaise est en forte hausse⁵, L'aéroport, situé à 20 minutes en navette du centre-ville, est pour ce type de séjour un atout indéniable,
- Il est également très utilisé par les étudiants : étudiants français qui dans le cadre de programmes d'échanges universitaires, partent étudier dans d'autres villes d'Europe ; étudiants étrangers qui réalisent une partie de leur cursus à Nantes.
- Valoriser l'image régionale par la qualité, aujourd'hui insuffisante, des infrastructures d'accueil. Tout comme une gare, l'aéroport est une porte d'entrée sur le territoire régional et parfois la première vision que l'on en perçoit.

⁵ Les derniers chiffres publiés par l'AURAN en 2016 comptabilisent 1 735 000 visiteurs venus pour des raisons d'agrément, soit +4.2% par rapport à l'année antérieure, et un montant de 125 millions d'euros dépensés par les visiteurs agrément sur la métropole nantaise.

1.4. Les éléments à prendre en compte pour le réaménagement

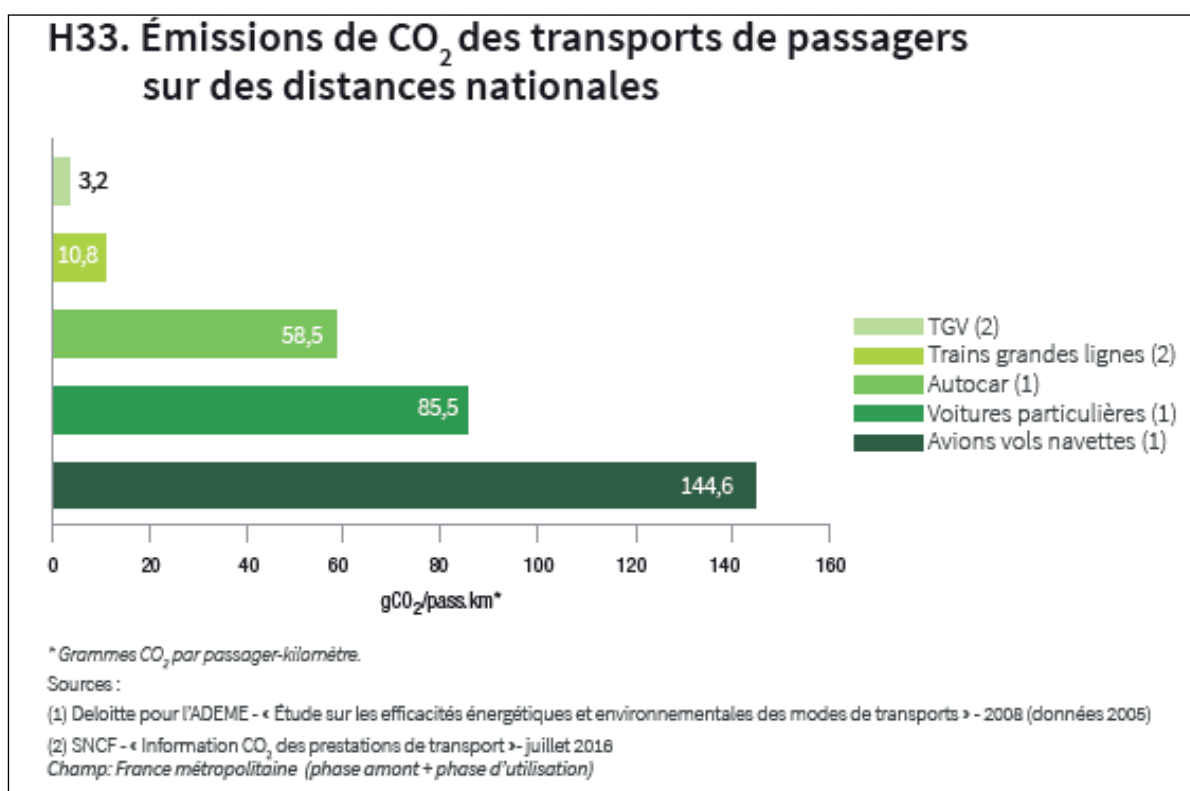
Sur le plan environnemental (hors pollution sonore)

Contribution aux émissions de CO₂

Le secteur aérien est un des responsables de la pollution mondiale.

Les chiffres des émissions de CO₂ dépendent du type d'avion, du taux de remplissage moyen. Ils donnent donc lieu à des calculs toujours contestables, tout comme les comparaisons avec les émissions des autres modes de transport. La pollution de l'avion par passager est liée aux plus grandes distances parcourues.

L'ADEME estime les émissions de CO₂ par passagers des avions à 145 g par km, contre 85 pour les automobilistes. On peut regretter toutefois que les sources datent d'années très différentes.



Selon le dossier de concertation présenté par la DGAC, « en matière de gaz à effet de serre, les inventaires consolidés des émissions du secteur aérien évaluent sa part à environ 2% des émissions mondiales de CO₂.

Le dernier bilan des émissions de CO₂ de l'aviation réalisé par la DGAC montre que les efforts du secteur pour diminuer ses émissions portent leurs fruits.

Ainsi, entre 2000 et 2017, le nombre de passagers équivalents-kilomètres transportés a augmenté de 54% tandis que la croissance des émissions de CO2 du transport aérien en France a été limitée à 14%, soit une diminution de -26% des émissions de CO2 unitaire (en kg de CO2 par passager équivalent-kilomètre-transporté), correspondant à une décroissance moyenne de -1,7% par an. Pour l'avenir, le transport aérien s'inscrira dans les objectifs fixés à l'échelle internationale et qui engagent la France : croissance neutre en carbone à partir de 2020, compensation des émissions de l'aviation civile internationale au travers de l'accord CORSIA ».

En effet, la consommation énergétique des avions n'a cessé de baisser au cours des dernières années et les dernières générations d'avions consomment environ 3 litres au 100 kilomètres par passager (soit la consommation d'une voiture hybride avec un passager à bord). Ces chiffres de consommation dépendent fortement du type d'aéronefs.

Les compagnies aériennes et les constructeurs aériens se sont engagés dans des systèmes de limitation des émissions carbone, comme le programme CORSIA⁶. En s'appuyant sur des améliorations technologiques, du contrôle aérien et des carburants alternatifs, **l'objectif est de ne pas dépasser les émissions de 2020 et donc de se traduire par une croissance du transport aérien neutre pour l'environnement.**

Voici ce qu'écrivait l'OACI⁷ à propos du programme CORSIA : la 39^{ème} session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui s'est tenue en 2016, s'est conclue par l'adoption d'une résolution historique relative à un mécanisme mondial basé sur une mesure de marché.⁸

Le mécanisme prévoit deux phases de mise en œuvre : une première phase entre 2021 et 2026 basée sur le volontariat, puis une seconde phase à partir de 2027 où le dispositif s'appliquera de façon universelle à l'exception d'un certain nombre d'États exemptés (notamment les pays les moins développés, les plus enclavés et ceux dont le transport aérien est le moins mature).

Les 65 États volontaires qui participeront à la première phase du CORSIA représentent d'ores et déjà près de 87% de l'activité aérienne internationale. Les 44 États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ont pris ensemble la décision de s'investir dès cette première phase.

⁷ <https://oaci.delegfrance.org/L-Assemblee-de-l-OACI-adopte-une-resolution-historique-relative-a-un-mecanisme>

Dès la seconde phase, les États inclus dans le dispositif représenteront plus de 93% de l'activité aérienne internationale. Ce sont ainsi près de 80% des émissions de CO2 mondiales qui seront couvertes par le dispositif.

L'audition d'AIRBUS, réalisée dans le cadre d'une étude du CESER portant sur les nouveaux enjeux de l'industrie, illustre bien les efforts réalisés par ce constructeur en matière d'environnement. La pollution des avions y est traitée en particulier sous l'angle de la réduction de la consommation de carburants. Comme l'indique M. Jean-Philippe Laurent, AIRBUS SAS Operations :

- La motorisation des avions est continuellement revue pour profiter des dernières avancées technologiques. Les dernières versions des familles A320 et A330 proposent une réduction de la consommation de l'ordre de 15 à 20% par rapport aux versions précédentes,
- Les systèmes de pilotage des avions ont été révolutionnés ces dernières années avec des systèmes informatiques et des algorithmes de calculs qui adaptent en continu la poussée et la portance des aéronefs afin de garantir une optimisation des consommations,
- L'aérodynamique a également été optimisée, avec la mise en place d'ailerettes et l'utilisation de peintures ultraperformantes sur la « peau de l'avion, »
- AIRBUS travaille également sur l'optimisation de la masse de ses avions en utilisant des matériaux adaptés (comme les matériaux composites) ou des technologies d'assemblage qui réduisent le nombre de pièces, et sur les matériaux utilisés sur les équipements électroniques, les tuyauteries, les faisceaux électriques, les sièges, etc.

Soulignons qu'aux émissions de CO₂, il convient d'ajouter les émissions des autres GES, tels que les oxydes d'azote, et l'émission de vapeur d'eau qui accentue le réchauffement climatique.

Pollutions dues aux hydrocarbures et aux particules fines

Selon l'ACNUSA⁹, les zones aéroportuaires concentrent de nombreuses activités émettrices de polluants atmosphériques : non seulement le trafic aérien, mais aussi le trafic routier, les divers engins et véhicules de piste, les

⁹ Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

véhicules de transport en commun, les installations de chauffage, de climatisation et de production d'énergie, les ateliers de maintenance ...

Une campagne de mesure annuelle est orchestrée depuis 2009 par l'association Air Pays de la Loire. Les dernières analyses, diligentées durant l'hiver 2018, montrent que « les niveaux de polluants dans les communes avoisinant l'aéroport sont faibles ».

Aucune anomalie n'est constatée, qu'il s'agisse des particules fines, du benzène, ou du dioxyde de soufre. Les niveaux détectés sont « ceux habituellement relevés en zone périurbaine », énonce Air Pays de la Loire, qui souligne également que « les niveaux en dioxyde d'azote (gaz produit par la combustion de carburant dans les moteurs d'avions et de voitures) autour de l'aéroport sont légèrement inférieurs à ceux relevés en centre-ville de Nantes »¹⁰

Selon une étude de l'ACNUSA¹¹, les mesures aux abords des principaux aéroports européens ont montré que le trafic routier est très largement responsable des émissions de particules fines à proximité de l'aéroport (étude bibliographique pôle qualité de l'air 2017).

Selon M. Jean-Marc GILLIER, Directeur de la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, « aucun prélèvement ne témoigne de traces de pollution d'hydrocarbures. Les études de l'agence de l'eau ne concluent pas à une pollution liée au trafic aérien ».

Les conséquences sur la biodiversité

L'ensemble des acteurs rencontrés par le CESER a confirmé que dans sa configuration actuelle, on ne constate aucune conséquence négative de l'aéroport sur la biodiversité. En particulier, l'avifaune du lac de Grand Lieu, qu'il s'agisse des oiseaux migrateurs ou nicheurs, s'est habituée au passage des avions à proximité.

Selon Xavier METAY, coordinateur de France Nature Environnement Pays de la Loire, les oiseaux ont intégré la question du trafic aéroportuaire, devenue « routinière » pour eux. Ce « dossier » est clos et il n'y a pas lieu de le rouvrir. Le problème peut se poser plutôt en termes de sécurité, mais il existe des procédures à respecter à cet effet. Cela est d'ailleurs valable pour tous les aéroports.

¹⁰ Presse Océan 09/04/2019

¹¹ Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

Cependant, M. METAY souligne le point suivant : il existe un espace sur la zone de Château-Bougon, zone militaire peu ou pas fréquentée actuellement. S'il y a des enjeux environnementaux à prendre en compte lors du réaménagement de l'aéroport à l'intérieur de son emprise actuelle, c'est certainement sur ce lieu. La FNE propose en conséquence que de nouveaux relevés naturalistes de terrain soient réalisés sur cette zone pour recenser les espèces qui y sont présentes, éventuellement des espèces protégées. Un partage avec les associations naturalistes est indispensable en amont des travaux.

La pollution sonore : un enjeu majeur

C'est la principale nuisance pour les riverains.

Plusieurs milliers d'habitants sont particulièrement touchés par les problématiques sonores. Cela impacte leur santé, physique et morale, et a une incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers. Ces populations attendaient dans leur grande majorité le transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-Des-Landes. Malgré les avis contraires de la consultation citoyenne et de la majorité des élus locaux, l'abandon de ce projet par l'Etat fait naître une dette certaine de celui-ci envers ces populations.

Deux périmètres sont donc définis concernant les nuisances sonores :

- Le plan de gêne sonore (mesures curatives), qui détermine les zones donnant lieu à indemnisation des riverains,
- Le plan d'exposition au bruit (mesures préventives), qui limite l'urbanisation.

Ces deux périmètres ont été définis respectivement en 2003 et 2004 et sont donc aujourd'hui complètement obsolètes.

Les communes riveraines de l'aéroport ont donc proposé début 2019 un projet de plan de gêne sonore incluant quelques 13 000 habitants, soit 8 000 de plus que le plan de gêne sonore actuel. Ce projet, issu d'une concertation entre les collectivités et l'Etat a fait l'objet d'un consensus.

Pour la fédération France Nature Environnement, auditionnée par le CESER, la priorité est la prise en compte des riverains de l'aéroport et les incidences en termes de bruit : tout doit être fait pour minimiser le bruit subi par les riverains.

Cependant, le plan d'exposition au bruit dépendra des scénarios d'évolution de trafic et d'orientation de la ou des pistes. C'est pourquoi il ne devrait être adopté qu'à l'horizon 2021.

Sur les plans économique et social

Le développement de l'économie régionale et de la métropole nantaise, a suscité des besoins nouveaux en matière de transport aérien.

Bien entendu, l'aéroport de Nantes n'échappe pas non plus aux tendances lourdes en matière de transport aérien.

De manière générale, le modèle économique du transport aérien est en pleine évolution. Alors que de grandes compagnies nationales se partageaient le marché il y a quelques dizaines d'années, l'arrivée de compagnies à bas-coûts a changé la donne et entraîné une concurrence accrue. Le modèle économique est simple pour les clients : des prix attractifs avec des services minimums et des suppléments pour toute demande complémentaire.

Cela implique également des rotations rapides. Un avion maintenu au sol est un avion qui coûte, d'où l'exigence de rotations entre l'arrivée et de départ en 30 à 45 minutes. Cela nécessite une réactivité forte au sein des compagnies mais aussi des plates-formes adaptées en termes d'accueil passagers avec débarquement et embarquement rapides.

Autre phénomène constaté : Le développement des liaisons dites point à point entre métropoles françaises et européennes permet des allers/retours dans la journée et génère aujourd'hui de nouvelles demandes de transport.

Cette évolution a deux conséquences principales :

- Une démocratisation du transport aérien permettant le développement du tourisme,
- L'utilisation pour des voyages d'affaires d'offres dites low-cost permettant des liaisons adaptées aux besoins des entreprises.

Ce phénomène entraîne la concentration d'offres sur certains aéroports et exclut de fait la multiplication de services sur d'autres plateformes aéroportuaires trop proches qui entraîneraient une dispersion des services, un éparpillement des moyens et des coûts supplémentaires.

Toutefois, ce modèle induit un large recours à la sous-traitance, dans des conditions économiques très tendues. Les employés sont souvent appelés à réaliser plusieurs fonctions, ce qui peut se traduire par des conditions de travail difficiles. Auditionnée par le CESER, la CGT a fait part de ses préoccupations.

Certaines compagnies créent par ailleurs peu d'emplois directs sur le territoire national. Cependant, on assiste à l'arrivée de compagnies disposant d'avions basés à Nantes, qui assurent donc directement de l'emploi local. Ainsi, depuis

avril 2019, la compagnie EASYJET, a aussi inauguré une base sur Nantes-Atlantique avec trois AIRBUS A320, annonçant la mise en service de huit nouvelles lignes en 2019, ce qui a créé plus de 110 emplois directs dont près de 40 postes de pilotes et plus de 70 postes de personnels de cabine. Elle a rejoint les 3 autres compagnies implantées.

L'emploi indirect est aussi concerné par les centaines d'emplois induits par le développement d'une compagnie aérienne. Les voyageurs d'affaires, qui représentent 20 % des passagers de la compagnie précitée à Nantes et jusqu'à 27 % sur les lignes intérieures, peuvent effectuer des allers-retours dans la journée vers Lyon, Nice ou Toulouse, là où les autres moyens de transports sont moins adaptés.

VOLS CHARTER, VOLS "LOW COST" ET VOLS REGULIERS: QUELLES DIFFERENCES ?

Le vol charter est un vol affrété par un voyageur pour effectuer un ou plusieurs vols ponctuels et à une date précise hors des créneaux des vols réguliers. Ce qui les différencie des autres vols, c'est que les vols charter ne sont pas des vols réguliers et donc ne sont pas prévus longtemps à l'avance. De plus il ne s'agit que de billets A/R.

Contrairement aux vols low cost, le billet d'avion ne s'achète pas auprès des compagnies aériennes mais directement auprès des prestataires de services.

Un vol low cost est opéré uniquement par une compagnie aérienne low cost indépendante qui ne loue pas ses avions à d'autres prestataires de services.

Il répond à un autre modèle économique qui essaie de diminuer au maximum les coûts fixes et les coûts variables, pour répercuter cette baisse sur le prix final. Cette économie peut se faire via le choix d'aéroports secondaires, toutes les prestations sont payantes (bagages, repas, boissons ...) et il n'y a pas de numéro de places, les billets ne sont réservables en général que sur Internet, les temps d'escale sont réduits et les frais de personnels limités. Il s'agit essentiellement de courts ou moyens courriers, trois heures de vol maximum.

Quant aux vols réguliers, il s'agit de vols aux horaires déterminés à l'avance entre deux villes précises. Ils opèrent toute l'année. Les prix, plutôt élevés, bénéficient cependant de plusieurs types de réductions (tarifs couple, vols vacances, tarifs jeunes, famille,...), tendant à un rapprochement vers le modèle économique du low cost.

Quelle gouvernance durant la phase de réaménagement ? Quels lieux de dialogue, d'expertise et d'information ?

Nombreux sont les élus et les riverains qui regrettent le manque d'information. La CNDP souligne le caractère trop restreint du périmètre de la consultation. L'Autorité Environnementale pointe quant à elle le déficit d'information du document préparatoire. Or, pour permettre une meilleure acceptabilité des choix retenus, et éviter autant que faire se peut les recours, toute consultation doit être accompagnée d'informations complètes sur les différents scénarios et leurs conséquences.

Un modèle reposant sur la concession. Quels enjeux en découlent ?

La gestion de l'aéroport était assurée jusqu'en 2010 par la CCI. Pour assurer le financement des travaux de Notre-Dame-Des-Landes, qui dépassaient les capacités de financement de l'Etat, elle a été confiée en 2010 à un consortium dominé par le groupe Vinci sous le régime d'une concession.

Cette concession est désormais caduque avec l'abandon du transfert de l'aéroport. L'Etat doit désormais définir un modèle de gestion pour le futur.

Pour certains, la concession présente des inconvénients : perte de contrôle public de la gestion de l'aéroport, coût des parkings jugés parfois élevé par les usagers notamment. La gestion par concession pourrait conduire à privilégier la recherche de profit immédiat, parfois aux dépens de la desserte des territoires.

La desserte terrestre de l'aéroport ne fait pas partie de la concession, le concessionnaire n'a donc pas d'intérêt financier au développement des transports en commun.

Toutefois, l'intérêt économique de ce dernier le conduit naturellement à assurer les conditions d'un développement à long terme de l'infrastructure, en assurant une bonne qualité de service.

De manière générale, on observe un mouvement d'ouverture du capital des principaux aéroports au niveau international.

De plus, le montant prévisible des travaux de réaménagement de Nantes Atlantique, dans un contexte de ressources publiques restreintes, pourrait conduire l'Etat à opter pour un nouveau contrat de concession afin d'en assurer le financement. Dans le dossier de concertation, la DGAC acte ce choix. Dans ce contrat, il serait nécessaire de prévoir des clauses particulières, notamment sur le plan environnemental. La durée de la concession serait nécessairement déterminée en fonction du montant des investissements et de l'évolution du trafic. Il est à noter que la concession précédente était de 55 ans pour un montant de travaux en investissements privés estimé à 315 M€ à l'ouverture de Notre-Dame-des-Landes. Désormais les travaux sont envisagés pour un montant de 400 à 900 M selon les solutions retenues, pour le réaménagement et hors desserte terrestre. Quel type et quelle durée de concession pourraient être envisagés pour financer de tels investissements ?

Quelle complémentarité avec les aéroports voisins de Nantes – Atlantique ?

Le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) avait en 2015 étudié les possibilités de report du trafic de Nantes Atlantique sur les aéroports voisins.

Il s'agit des aéroports de Saint-Nazaire (aéroport dédié au fret, Rennes, Angers et La Roche sur Yon. Les perspectives de développement de ces aéroports sont limitées. En effet :

- L'aéroport de Rennes, avec près de 900 000 passagers annuels, connaît une hausse de sa fréquentation. Le rapport de médiation de 2017 indiquait « un plafond maximum de 1 à 2 millions de plus que les 850 000 passagers actuels ».
- L'aéroport d'Angers n'est desservi par aucune compagnie régulière. Toutefois un allongement de la piste de 300 m vers l'Est, pour un coût inférieur à 15 M€ permettrait d'accueillir les avions type Boeing 737 et A 320 avec un rayon d'action couvrant les principales capitales européennes ainsi que toutes les dessertes touristiques (Méditerranée, nord Maghreb). Dans ce cas cet aéroport pourrait accueillir des vols charters et décharger Nantes Atlantique. Néanmoins, selon M. François MARIE, Directeur de l'aéroport, les vols charters sont en situation de perte d'attractivité, étant concurrencés par les nouvelles offres low à bas coût qui présentent l'avantage de la régularité et de la souplesse.
- L'Aéroport de Saint-Nazaire, dédié au fret, est situé en zone Seveso ce qui limite son développement. Comme l'indique le rapport du CGEDD de 2015, il dispose d'une piste longue et modernisée dans ses approches, mais une aérogare très « basique ». Le nombre de mouvements est faible : c'est essentiellement un aérodrome de fret pour Airbus. L'infrastructure est située en zone urbaine, mais le fait de partager le trafic entre deux plateformes ferait perdre le bénéfice des correspondances, celles-ci n'étant guère aisées par la route. Ses deux principaux défauts sont l'acceptabilité d'une croissance importante du trafic et la proximité de trois usines classées SEVESO. La construction d'une aérogare importante dans une zone concernée par un nuage toxique est une prise de risque peu acceptable. De même, une croissance de trafic dans une zone sensible, avec le survol des zones urbaines de Donges et Saint Nazaire paraît peu souhaitable. Le potentiel de fret reste cependant à exploiter.

- L'aéroport de la Roche sur Yon va être doté prochainement d'un poste frontière. Toutefois, son activité sera, au moins à moyen terme, consacré à des déplacements d'affaires sur des distances relativement courtes.

L'ensemble des études menées jusqu'à présent – aussi bien le rapport de la DGAC que le rapport de médiation - montrent que les aéroports de proximité ne constituent pas une alternative en l'état actuel des choses au développement de Nantes Atlantique. Ceci d'autant que les compagnies, seules décisionnaires, ont plutôt tendance à privilégier les grandes plateformes pour rentabiliser leur exploitation.

A terme, une étude devrait être menée sur la possibilité de recourir aux plateformes voisines pour certains trafics.

Quelles alternatives proposées par le rail ?

Sur un certain nombre de destinations (Paris, Lyon, voire Strasbourg et Marseille), la desserte TGV est déjà une alternative.

Le dossier de concertation apporte les précisions suivantes : « à l'avenir et comparativement à la situation actuelle, les flux aériens entre Nantes et Paris paraissent peu susceptibles de se reporter davantage vers le transport ferroviaire. Le train, implanté depuis longtemps entre Nantes et Paris, a déjà absorbé la majeure partie des trafics sur cette liaison. Ainsi, en 2017, on observe que 6 millions de voyageurs prennent le TGV pour leurs déplacements entre Nantes et Paris, alors que seulement un peu plus de 0,5 millions de voyageurs utilisent l'avion. Par ailleurs, 80% des passagers des liaisons aériennes entre Nantes et les aéroports d'Ile-de-France sont en correspondance vers d'autres destinations ».

Pour être optimales, ces liaisons ferroviaires doivent être améliorées en matière de fréquence et de rapidité. Le CESER rappelle son attachement à la réalisation du barreau sud Ile de France, avec en particulier la finalisation de l'axe Massy Valenton. La réalisation rapide de la gare Orly Pont de Rungis permettrait une meilleure interconnexion avec l'aéroport d'Orly.

Le CESER rappelle qu'il porte également l'amélioration des liaisons interrégionales et notamment la rénovation de la ligne Nantes Bordeaux sur deux voies¹².

¹² Cf. contribution du CESER sur le SRADDET – volet mobilités et infrastructures, page 17.
http://ceser.paysdelaloire.fr/images/etudes-publications/amenagement-territoire/2016_11_14_Contribution_SRADDET_volet_mobilites_et_infrastructures.pdf

2. Un impératif : diminuer et compenser les nuisances

Le développement du trafic aéroportuaire, et les travaux qui pourront être réalisés obligent à se poser la question de l'ensemble des problématiques environnementales associées.

2.1. Les nuisances liées au bruit

La première des nuisances occasionnées par le maintien de l'aéroport à Nantes-Atlantique est le bruit. Cette nuisance impacte tout particulièrement les habitants de la commune de Saint-Aignan de Grand-lieu mais aussi Bouguenais, Rezé, et le sud de Nantes.

La DGAC souhaite implanter un ILS pour permettre un atterrissage tout temps, ce qui suppose de mettre fin à la dérogation concernant l'angle d'atterrissage par le nord, et qui pourrait augmenter les nuisances sonores sur l'agglomération nantaise. En alternative au système ILS souhaité par la DGAC, et qui aurait des conséquences négatives sur le bruit et la nécessité des travaux de réorientation de la piste, les approches satellitaires semblent être une réponse possible pour limiter les survols de l'agglomération nantaises et les nuisances.

Selon les options techniques qui seront retenues (allongement de la piste, orientation, ...), les impacts ne seront pas les mêmes mais, en tout état de cause, des mesures urgentes doivent être mises en œuvre pour compenser le préjudice subi par les habitants et les entreprises concernés.

Les mesures prévues par le fonds de compensation et annoncées par le gouvernement se déclinent en quatre axes :

- Amplification des aides de droit commun permises par le PGS avec des seuils portés à 90 ou 100 % au lieu de 80 ou 90 %
- Possibilité d'exercer un droit de délaissement
- Possibilité de bénéficier d'une aide à la revente
- Aide au transfert d'équipements publics pour les communes de Rezé, Bouguenais et Saint Aignan de Grand Lieu.

Le CESER sera vigilant quant au montant affecté et à la mise en œuvre effective de ce fonds de compensation

Pour le CESER, les mesures de limitation des nuisances sonores doivent impliquer notamment :

Le périmètre des PGS et PEB et PPBE

PGS : plan de gêne sonore. Les plans de gêne sonore délimitent des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement.

PEB : plan d'exposition au bruit. Le PEB est destiné à encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement. Le PPBE définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale dans la lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...).

Le plan de gêne sonore a été accepté par le Préfet le 20 mai dernier, et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2019. Il devra le cas échéant être revu en fonction des options d'aménagement de piste retenues. Le PEB et le PPBE devront être exemplaires pour limiter au maximum les nuisances sonores subies par les habitants.

Le futur plan de gêne sonore concernera donc 7 133 logements répartis dans les communes de Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, soit trois fois plus que le précédent plan. Cela représente, selon la préfecture, plus de 15 000 habitants.

Les riverains exposés aux nuisances aériennes sont en droit de solliciter une aide financière pour insonoriser les logements contre le bruit des avions. Ces nouvelles mesures de compensation ne sont pas pour autant automatiques, elles sont plafonnées.

Cela représente 80 % du montant total des prestations exécutées. La prise en charge peut monter à 90 % ou 100 %, selon le niveau de ressources du demandeur. Dans les maisons et appartements, les travaux d'insonorisation doivent porter sur les murs et la toiture, les entrées et sorties d'air de la ventilation, les fenêtres, les coffres de volets roulants. Pour y être éligible, un locataire doit obtenir l'accord du propriétaire.

Le CESER considère que le niveau de ressource ne doit pas être considéré comme un critère discriminant et que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi.

De même, l'indemnisation devrait concerner toutes les acquisitions réalisées avant la décision d'abandon du transfert officialisée le 18 janvier 2018.

Le droit de délaissement et l'aide à la revente

Le droit de délaissement est une procédure administrative à la disposition du propriétaire d'un bien immobilier soumis à des prescriptions d'urbanisme, telles qu'un plan local d'urbanisme (PLU) ou un plan d'occupation des sols (POS).

Le bien immobilier en question est visé par une opération ou un projet d'urbanisme qui enlève à son propriétaire la liberté d'en jouir pleinement. Les limites imposées au propriétaire constituent une entrave, une servitude qui peut s'avérer trop contraignante pour le propriétaire. Pour s'en délivrer, il peut actionner son droit de délaissement. Afin de lever la servitude qui grève son bien, le propriétaire incite ainsi le bénéficiaire de la servitude à acquérir le bien. Si l'administration accepte d'acquérir le bien, elle est tenue de régler l'acquisition au plus tard 2 ans après la réception de la mise en demeure.

L'aide à la revente est une compensation versée par la puissance publique pour tenir compte de la moins-value lors de la cession d'une habitation soumise au bruit.

Le CESER estime que l'Etat devra ouvrir largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés.

Les habitants concernés devront également être accompagnés par les services de l'Etat pour établir les demandes d'aides, souvent très complexes dans leur élaboration.

Des compensations financières des commerçants et artisans

Il est important pour la vitalité du territoire que les activités de proximité puissent se maintenir à proximité de l'aéroport.

Certains commerçants et artisans ont fait l'acquisition d'un fonds de commerce ou de locaux d'activité ces dernières années sur les communes impactées par le bruit, sur la foi d'un futur transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes. Ces locaux sont souvent liés à leur logement.

Il s'avère que non seulement, le maintien et le développement du trafic aérien peut porter préjudice à leur activité courante, mais surtout que la valeur de leurs locaux professionnels est considérablement minorée.

Des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, doivent en conséquence être étudiées au cas par cas, selon le préjudice financier subi.

Le financement du transfert des établissements scolaires

Le collège de la Neustrie devra être déplacé, et d'autres établissements pourraient être concernés. L'Etat devra prendre ses responsabilités et financer ces transferts, au besoin en abondant le fonds de compensation prévu.

Une limitation des vols de nuit

Les 24 maires de Nantes métropole sont tombés d'accord : ils demandent officiellement l'interdiction des vols de nuit, entre minuit et 6h, à l'aéroport Nantes-Atlantique. La mesure, qui doit désormais être validée par l'État, permettrait aux riverains de ne pas être réveillés par le bruit de la vingtaine d'avions, en moyenne, atterrissant ou décollant quotidiennement pendant cette plage horaire. Une exception est toutefois permise : les atterrissages en cas de retard pour les avions des compagnies aériennes basées à l'aéroport (Air France, Volotea, EasyJet, Transavia).

La demande d'interdiction nocturne entre minuit et 6h : le 3 septembre 2018, la ministre des Transports Elisabeth Borne a signé un arrêté interdisant les atterrissages et décollages des avions les plus bruyants à partir du 31 mars 2019. Ainsi, les décollages et les atterrissages des avions à réaction conçus avant 1977 sont désormais totalement interdits à l'aéroport. «Seuls les avions les plus performants d'un point de vue acoustique sont autorisés à desservir l'aéroport pendant la période nocturne, de 23h à 6h» confirme la Direction générale de l'aviation civile. Cette catégorie ne représente toutefois qu'une petite minorité des appareils atterrissant ou décollant de Nantes-Atlantique la nuit.

Le CESER soutient ces décisions mais porte le souhait de voir avancer l'interdiction des vols de nuit à 23 heures.

Dans les années à venir, l'accès à l'aéroport devra être réservé à toute heure aux avions les moins bruyants.

2.2. Les nuisances liées à la qualité de l'air et leur impact sur la santé

Aucune mesure précise des impacts de l'aéroport n'a été produite à la connaissance du CESER. Il est nécessaire que les impacts sur la santé soient précisément évalués.

2.3. Les impacts sur l'urbanisme

Sur Saint Aignan, il est de la responsabilité de l'Etat d'accompagner la mutation de la commune de Saint-Aignan, qui se traduira vraisemblablement à terme par le déplacement du centre bourg. La loi Elan révisée le 23 novembre 2018¹³ a assoupli la loi Littoral. Il convient donc de se saisir des possibilités existantes pour faire évoluer l'urbanisme de la commune. Il convient également de privilégier les activités qui acceptent des activités plus bruyantes : locaux professionnels, activités agricoles

2.4. Les conséquences sur la biodiversité

Même si les observations faites à ce jour ne concluent pas à des impacts significatifs sur la biodiversité. En fonction de l'ampleur des travaux prévus, et en cas d'extension ou de réalisation de nouvelles pistes, il sera nécessaire d'avoir des mesures permettant de déterminer les impacts significatifs éventuels. Ce sera le cas notamment en cas de travaux sur le bois de Château Bougon. Il est préférable d'anticiper les risques de recours.

¹³ La loi du 23 novembre 2018 assouplit la loi Littoral en créant une nouvelle catégorie d'espace intermédiaire, entre village et urbanisation diffuse, où une certaine constructibilité est explicitement admise.

3. Des aménagements nécessaires pour un aéroport performant

Ainsi que nous l'avons précédemment souligné, un aéroport performant joue un rôle essentiel dans le développement de l'économie locale et régionale, et favorise l'ouverture au monde des Pays de la Loire, tout en constituant une porte d'entrée et une vitrine de notre territoire.

Or la longue période d'incertitude quant à la réalisation d'un aéroport à Notre Dame des Landes a notamment conduit à différer de nombreux aménagements nécessaires.

Il faudra également étudier si les aménagements peuvent concourir à l'amélioration des conditions de travail sur le site. Une instance interprofessionnelle de dialogue sur le site concernant les conditions de travail pourrait être envisagée.

3.1. Des aménagements à réaliser d'urgence

La DGAC considère que 120 M€ à 150 M€ sont à investir rapidement pour des travaux de sécurité qui doivent être réalisés avant 2021. La question du financement est posée, d'autant que le nouveau gestionnaire ne sera pas défini d'ici cette date. Il est nécessaire qu'une convention avec Aéroport Grand Ouest, concessionnaire actuel, soit passée pour financer les travaux dès à présent sans attendre le choix du futur gestionnaire.

Il s'agit par ailleurs d'intervenir pour améliorer l'accès à l'aéroport, l'accueil des passagers, limiter les nuisances sonores nocturnes, et engager les procédures d'indemnisation des riverains soumis au bruit.

Ces premiers aménagements doivent permettre d'assurer un service convenable jusqu'à 9 millions de passagers

Il faut réaliser ces aménagements d'urgence en limitant au maximum les procédures administratives pour pouvoir agir vite et si possible éviter une déclaration d'utilité publique.

LES ENQUETES PUBLIQUES

Il existe deux types d'enquêtes publiques : l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement (articles L123-1 et suivants du code de l'environnement) et l'enquête publique régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (L11-1 du code de l'expropriation). Les enquêtes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique relèvent de l'une ou de l'autre de ces deux catégories.

Les travaux ne nécessitant pas de sortir du périmètre actuel de l'aéroport éviteraient donc des expropriations.

Cette première phase de remise à niveau ne doit pas nécessairement être définie par rapport aux choix de réaménagement à faire à plus longue échéance, lesquels peuvent entraîner des délais supplémentaires pour les études préalables et un temps de discussion sur le montant pertinent des investissements en rapport, notamment, avec les prévisions de croissance du trafic.

- Il s'agit d'abord de la mise à niveau des équipements de sécurité, qui a été retardée par dérogation du fait du projet de transfert (tour de contrôle, taxiways, systèmes d'approche, ...). Afin d'assurer la meilleure sécurité des vols, il est indispensable que les contrôleurs aériens de l'aéroport disposent d'un outil de visualisation de l'ensemble du trafic (radar). La DGAC s'est engagée à doter la plateforme d'un tel outil d'ici à 2021. La DGAC prévoit l'implantation d'un système ILS. Le CESER souhaite que d'autres systèmes, en particulier le système satellitaire, puissent être étudiés. En effet, celui-ci semblerait pouvoir permettre de concilier la sécurité et une moindre nuisance sonore en évitant la réorientation de la piste.
- Pour améliorer l'accès de l'aéroport il faut d'ores et déjà :
 - faciliter l'accès aux bus desservant l'aéroport pour garantir la régularité des temps de trajet depuis la gare et le centre-ville de Nantes.
 - Finaliser les études sur les possibilités de desserte via tramway et ou train pour une réalisation rapide de ces projets.
 - Les travaux devront prendre en compte la nécessité pour les taxis de continuer à pouvoir déposer les passagers à proximité immédiate de l'aérogare..

- Il faut également aménager des parkings voitures en silos permettant d'éviter la situation actuelle qui conduit des voyageurs à rater leur avion faute de places de parking et répondant à des besoins de stationnement de longue durée. Compte tenu de l'urgence, et au vu du coût de ces équipements, un montage financier doit pouvoir être trouvé entre l'Etat et le concessionnaire actuel, sans préjuger du choix de gestion ultérieur.
- Mais il n'est pas moins urgent de lancer les travaux d'agrandissement et de modernisation de l'aérogare, saturée très régulièrement. Ainsi par exemple, les passagers mettent souvent plus d'une heure entre l'arrivée de leur avion et leur sortie de l'aéroport, du fait de la capacité des points de contrôle.

3.2. Des travaux d'ampleur à prévoir dès maintenant pour un aéroport attractif correspondant aux enjeux de développement économique

Il doit s'agir d'un investissement suffisant pour assurer une qualité d'accueil des voyageurs **pour au moins 20 ans**, et éviter d'avoir à « casser » à brève échéance ce qui sera fait – ou pire : de **se retrouver à nouveau en quasi situation de saturation dès la fin des travaux !**

Il faut donc prévoir dès maintenant les investissements suivants :

- Réfection de la piste (dont son éventuel aplanissement) : la piste actuelle fonctionne en toute sécurité dans le cadre des dérogations mises en place. Elle peut accueillir tous les types d'avions. Toutefois, un aéroport modèle se doit d'être doté des meilleurs outils disponibles.
- Aménagement d'emplacements de parkings avions complémentaires
- Réfection des systèmes de captation et de traitement des eaux pluviales

Selon le type de travaux, il faudra veiller à ce que leur impact soit minimisé pour l'activité. Une fermeture momentanée pourrait être indispensable. Les travaux devront être organisés pour limiter la durée de cette fermeture – d'autant que toute fermeture, même brève, risque de se traduire par des départs de compagnies aériennes.

Il est souhaitable que ces travaux soient réalisés au plus tard d'ici 5 à 6 ans.

La desserte en transport en commun doit être améliorée. Si la priorité est d'améliorer la desserte en bus, le CESER rappelle son attachement à des solutions de transport plus performantes.

4. Une stratégie à définir en matière de transport aérien sur Nantes Atlantique

Le développement de l'aéroport se base en bonne partie sur l'offre des compagnies à bas coût. , toutefois le modèle économique des compagnies régulières s'en rapproche progressivement. Cette offre est développée par les compagnies en réponse aux attentes des clients. Aucune compagnie ne bénéficie aujourd'hui de subventions pour s'installer.

Cependant, une réflexion pourrait être engagée dès à présent sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme :

L'offre pourrait être ainsi réorientée :

- En étudiant les possibilités de report de certains trafics plus particulièrement sur l'aéroport de Rennes.
- En tenant compte de l'évolution des réglementations (fiscalité carburants, taxes climat ...), des usages, de l'acceptabilité sociale et environnementale, et des différents modèles économiques.
- En réservant à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants

Enfin, si la progression du trafic se confirme effectivement dans le futur avec un développement des mouvements, l'aéroport pourrait malgré les travaux réalisés se retrouver à nouveau dans une situation de saturation dans les décennies à venir.

La question de nouvelles pistes ou d'un éventuel transfert pourrait être posée. La DGAC, dans le dossier de concertation préalable au réaménagement de l'aéroport, indique qu'à son sens, aucun site n'est adéquat en Loire-Atlantique. Les difficultés rencontrées lors du projet de déménagement vers Notre-Dame-Des-Landes risqueraient de réapparaître si un autre site devait être étudié. Il devrait donc être dans ce cas très largement anticipé et faire l'objet d'études d'impact et d'une concertation approfondie prenant en compte l'ensemble des problématiques.

5. Synthèse des préconisations du CESER

L'aéroport Nantes-Atlantique est aujourd'hui saturé : l'accès en transports en commun n'est pas optimisé, son accès en voiture pose un problème croissant de stationnement, le manque de places de « parkings avions » induit des retards, et les locaux de l'aérogare sont sous-dimensionnés par rapport au nombre de voyageurs.

Des mesures de réaménagement sont donc d'ores et déjà nécessaires, quelles que soient les hypothèses d'évolution du trafic. Sur ce point, le CESER retient une hypothèse de croissance modérée au-delà de 2019, après l'« effet de rattrapage » de ces dernières années, en tenant compte à la fois du potentiel de création de lignes directes mais aussi, en sens inverse, d'une inflexion future de la croissance du trafic aérien liée aux considérations écologiques et à des mesures fiscales qui pourraient être mises en œuvre.

En conséquence, la position du CESER est de réaliser dans les meilleurs délais certains aménagements qui apparaissent indispensables au vu des éléments d'information recueillis auprès des structures auditionnées, tout en veillant à limiter les nuisances – essentiellement sonores – générées par l'activité aéroportuaire et à les compenser financièrement.

Le CESER recommande aussi d'anticiper et d'accélérer les études qui seront requises dans les différents domaines (biodiversité, accès à l'aéroport, équipements de sécurité).

Les principales préconisations du CESER concernant son réaménagement sont résumées comme suit :

Diminuer et compenser les nuisances générées par l'activité aéroportuaire pour tous les riverains concernés

- En définissant les périmètres adéquats en matière de gêne sonore et d'exposition au bruit,
- En favorisant le droit de délaissement, en attribuant les compensations aux riverains et commerçants lésés, en soutenant les collectivités lésées,
- En limitant les horaires des vols de nuit,

Réaliser les aménagements d'urgence

- La mise à niveau des équipements de sécurité.
- L'accès en bus, supposant l'aménagement de voies en site propre, et l'accès en voiture, exigeant à très brève échéance la mise en place de parkings en silos,
- L'agrandissement de l'aérogare, avec des critères RSE, permettant de traiter le trafic voyageurs dans de bonnes conditions de confort, en anticipant les perspectives d'évolution du trafic sur les prochaines décennies

Engager les aménagements indispensables pour les années à venir

- Réfection de la piste (dont son éventuel aplanissement)
- Aménagement d'emplacements de parkings avions complémentaires
- Réfection des systèmes de captation et de traitement des eaux pluviales
- Accès de l'aéroport en tramway et ou train.

Mais aussi, définir en parallèle une stratégie pour l'avenir de l'aéroport de Nantes, et son modèle de développement pour le long terme.

6. Remerciements

- M. Joël SAUVAGET, Président, Mme Juliette CAUCHE, relations politiques, M. Eric AÏTKACI, technique aéroportuaire – COCETA (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien)
- MM. Anthony LEMAIRE et Jean-Claude LAMOUREUX, Union départementale CGT 44
- M. François MARIE, Directeur de l'aéroport Nantes-Atlantique (jusqu'en et M. Laurent NOIROT-COSSON, Directeur du développement
- M. Xavier METAY, Coordinateur de France Nature Environnement Pays de la Loire
- M. Jean-Claude LEMASSON, Maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
- M. Jacques GILLAIZEAU, Vice-Président de Nantes métropole (transport aérien)
- M. Jean-Marc GILLIER, Directeur de la Réserve du lac de Grand-Lieu
- M. Yann TRICHARD, Président de la CCI de Nantes-Saint-Nazaire

7. Annexes

7.1. Concertation, enquête publique et travaux : programmation

- 1er Juin-31 Juillet : concertation publique sous l'égide de deux garantes de la CNDP
 - Temps de travail en ateliers, comités restreints, réunions publiques
 - Constitution de panels citoyens
 - Toutes les parties prenantes ont vocation à s'exprimer
- 31 août : remise du rapport des garantes
- 31 octobre : mémoire en réponse du maître d'ouvrage DGAC
- 31 décembre : Décision CNDP et nouvelle concertation pré DUP
- Début 2020 : lancement de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique envisagée fin 2020
- 2021 : résiliation du contrat de concession et désignation d'un nouveau concessionnaire
- 2022 : début des travaux de réaménagement de Nantes-Atlantique
- 2025 : fin des travaux de réaménagement

7.2. Les différents types de vols¹⁴

Les avions de ligne : Ce type d'avion désigne un avion pouvant transporter au moins 20 passagers. En dessous, on parle alors d'avion d'affaire. Il n'y a pas de définition normalisée de ce qu'on appelle court, moyen et long courrier. Toutefois, les définitions suivantes sont communément admises.

- Les courts courriers ont un rayon d'action d'environ 500 kilomètres et ils peuvent emporter 70 passagers.
- Les moyens courriers ont un rayon d'action est de 5000 kilomètres et ils transportent entre 70 et 200 passagers. Pour Air France, ils correspondent aux vols desservant l'Europe et l'Afrique du Nord.

¹⁴ <http://prendrelavion.com/au-fait-qu%E2%80%99est-ce-qu%E2%80%99un-court-moyen-et-long-courrier/>

- Les longs courriers comprennent les avions de ligne pouvant voler sur 15 000 kilomètres de distance. Ils peuvent emporter plus de 200 passagers. Il s'agit donc des vols intercontinentaux (Pour Air France, hors Afrique du Nord et Israël)




Nantes-Atlantique : quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ?

Le CESER, qui avait rappelé à de multiples reprises son soutien au transfert de l'aéroport, a pris acte de la décision du gouvernement et porté à l'occasion de l'élaboration du contrat d'avenir, la nécessité d'adapter l'aéroport de Nantes-Atlantique à l'évolution du trafic, de renforcer sa desserte terrestre, de limiter les nuisances sonores.

L'enjeu de cette contribution est de répondre à la question suivante : comment réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique pour favoriser le développement économique et social du territoire à travers un outil de qualité, apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme, tout en minimisant les conséquences sur son environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité).

Enfin, d'un point de vue plus prospectif, le CESER a souhaité ouvrir une réflexion sur la stratégie et sur le modèle de développement de Nantes-Atlantique à moyen et long terme. La contribution traite des enjeux de développement de l'aéroport au service du Grand Ouest et des éléments à prendre en compte sur les plans environnemental, économique et social. Elle distingue par ailleurs des aménagements à réaliser d'urgence, et d'autres qui doivent être anticipés par le gouvernement.

**CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ENVIRONNEMENTAL
DES PAYS DE LA LOIRE**

Hôtel de la Région
1 rue de la Loire
44966 Nantes cedex 9
Tél. 02 28 20 53 14
ceser@paysdelaloire.fr
 ceserPDL
www.ceser.paysdelaloire.fr

