



## NANTES-ATLANTIQUE : QUEL AÉROPORT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU GRAND OUEST ?

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.



**PATRICE POLLONO,**  
Rapporteur

Des aménagements nécessaires  
et une vision à long terme

Le CESER préconise des solutions de réaménagement à court, moyen et long terme. La contribution transmise à la DGAC\* - maître d'ouvrage, aux garantes de la CNDP\* et aux décideurs locaux est une vision des représentants de la société civile organisée, véritables acteurs de leurs territoires, dans la diversité de leurs missions et de leurs sensibilités.

Le CESER a travaillé à partir des études qu'il avait précédemment menées sur l'aéroport, et auditionné le maire de Saint Aignan de Grand lieu, le Vice-président en charge du transport à Nantes Métropole, le Président de la CCI de Nantes-Saint-Nazaire, le directeur des Aéroports du Grand Ouest, le directeur de la réserve de Grand-Lieu, l'Union départementale CGT 44, le Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien (COCETA), France Nature Environnement.

\* DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile  
CNDP : Commission Nationale du Débat Public

### 1<sup>ER</sup> AÉROPORT DU GRAND OUEST

Chiffres clés (2018)	Typologie des voyageurs
<b>6,2 millions</b> de passagers, dont <b>3,2 millions</b> sur des vols internationaux	<b>51%</b> pour les vacances ou loisirs
<b>14</b> ouvertures de lignes	<b>26%</b> pour motif professionnel
<b>20</b> nouvelles lignes annoncées en 2019	<b>21%</b> pour visite de famille ou d'amis
<b>58 632</b> mouvements d'avions	<b>1%</b> pour motif scolaire ou études
<b>+12,9%</b> de trafic	<b>18%</b> des passagers atterrissant à l'aéroport résident à l'étranger

### LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NANTES-ATLANTIQUE

Les premiers mois de 2019 affichent une croissance du trafic à +20% par rapport à la même période en 2018. Le 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%. Avec un tel taux de croissance, on devrait atteindre entre 10 et 15 millions de passagers en 2040. Au niveau mondial à l'horizon 2037-2038, selon les prévisions de Boeing et Airbus, les compagnies aériennes devraient transporter plus de 8 milliards de passagers par an, soit deux fois le nombre actuel de passagers.



## UN OUTIL AU SERVICE DU GRAND OUEST

L'aéroport doit contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire :

- Proposer des voyages d'affaires sur la journée partout en Europe pour faciliter les contacts commerciaux avec les entreprises françaises et internationales ;
- Offrir un accès pratique et rapide à la métropole et aux autres infrastructures de transport (ferroviaire notamment).

L'aéroport doit 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) ;
- Accompagner la démocratisation du transport aérien, en favorisant l'ouverture culturelle, en faisant découvrir notre territoire et dynamiser son attractivité touristique.

L'aéroport doit contribuer à l'image et à la notoriété du territoire en accompagnant le développement du tourisme urbain.

L'aéroport doit valoriser l'image régionale par la qualité, aujourd'hui insuffisante, des infrastructures d'accueil.

## LES ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT

### 1 La contribution aux émissions de CO2

Les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien sont évaluées à environ 2% des émissions mondiales de CO2. 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'inscrit dans les objectifs fixés à l'échelle internationale :

une croissance neutre en carbone à partir de 2020. De plus, la consommation énergétique des avions baisse depuis plusieurs 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).

### 2 Les pollutions dues aux hydrocarbures et aux particules fines

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".

### 3 Les conséquences sur la biodiversité

L'ensemble des acteurs rencontrés par le CESER n'a constaté 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.

### 4 La pollution sonore : un enjeu majeur

La 1<sup>re</sup> des nuisances occasionnées par le maintien de l'aéroport à Nantes-Atlantique est le bruit. Plusieurs milliers d'habitants sont touchés par les problématiques sonores et particulièrement les habitants de Saint Aignan de Grand lieu, Bouguenais, Rezé, et le sud de Nantes. Elles ont un impact sur leur santé physique et morale et une incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers.

### 5 Sur les plans économique et social

Le modèle économique du transport aérien est en pleine évolution depuis l'arrivée de compagnies à bas coûts. Cette nouvelle donne nécessite une réactivité forte au sein des compagnies mais aussi des plates-formes adaptées en termes d'accueil passagers avec débarquement et embarquement en 30 à 45 minutes. En termes d'offres, ces compagnies développent des liaisons dites point à point entre métropoles françaises et européennes qui permettent des allers/retours dans la journée. D'où un développement du tourisme et des voyages d'affaires low cost. Toutefois, ce phéno-



mène 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. Après avoir auditionné la CGT, le CESER considère qu'une instance interprofessionnelle de dialogue sur le site concernant les conditions de travail pourrait être envisagée.

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

Dans le dossier de concertation, la DGAC acte le choix d'un nouveau contrat de concession. 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. 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 ?

## **7 Quelle complémentarité avec les aéroports voisins de Nantes-Atlantique ?**

L'ensemble des études menées jusqu'à présent - aussi bien le rapport de la DGAC que le rapport de médiation - montre 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.

## **8 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. Par ailleurs, 80% des passagers des liaisons aériennes entre Nantes et les aéroports d'Île-de-France sont en correspondance vers d'autres destinations.

# LES PRÉCONISATIONS DU CESER

## UN IMPÉRATIF : DIMINUER ET COMPENSER LES NUISANCES

### **1 Les nuisances liées au bruit**

Les populations attendaient dans leur grande majorité le transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-Des-Landes et l'abandon de ce projet par l'Etat fait naître une dette certaine de celui-ci envers les riverains. C'est pourquoi, le CESER sera vigilant quant au montant affecté et à la mise en œuvre effective du fonds de compensation. Il considère que le niveau de ressource ne doit pas être 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 le 17 janvier 2018.

### **Le droit de délaissement et l'aide à la revente**

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

### **Des compensations financières des commerçants et artisans**

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. Ces locaux sont souvent liés à leur logement. 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 équipements structurants**

Le collège de la Neustrie de Saint Aignan de Grand Lieu devra être déplacé, et d'autres établissements publics 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 demandent officiellement l'interdiction des vols de nuit, entre minuit et 6h. Le CESER soutient ces décisions mais souhaite avancer l'interdiction des vols de nuit à 23 heures.

### **2 Les impacts sur l'urbanisme**

Il est de la responsabilité de l'Etat d'accompagner la mutation de la commune de Saint Aignan de Grand Lieu, qui se traduira vraisemblablement à terme par le déplacement du centre bourg. La loi Elan\* révisée le 23 novembre 2018 a assoupli la loi Littoral. Il convient donc de se saisir des possibilités existantes pour faire évoluer l'urbanisme de la commune, et de privilégier les activités qui acceptent des activités plus bruyantes : locaux professionnels, activités agricoles.



### **3 Les conséquences 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.

### **4 Des aménagements nécessaires pour un aéroport performant**

#### **Des aménagements à réaliser d'urgence**

La DGAC considère que 120 M€ à 150 M€ doivent être investis rapidement pour réaliser des travaux de sécurité avant 2021. Il est donc nécessaire qu'une convention avec le concessionnaire actuel, Aéroport du Grand Ouest, soit passée pour financer les travaux dès à présent, et limiter au maximum les procédures administratives pour pouvoir agir vite et si possible éviter une déclaration d'utilité publique. De plus, l'accès à l'aéroport par transport en commun doit être facilité. Le CESER rappelle son attachement à des solutions de transport plus performantes qui deviennent un atout pour la mobilité des habitants du Sud-Loire. Enfin, des parkings voitures en silos pour les besoins de stationnement de longue durée doivent être aménagés. 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.

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

### **5 Une stratégie à définir en matière de transport aérien sur Nantes-Atlantique**

Une réflexion pourrait être engagée dès à présent sur le modèle de développement de Nantes-Atlantique à moyen et long terme en tenant compte de l'évolution des réglementations (fiscalité carburants, taxes climat...), des usages, de l'acceptabilité sociale et environnementale, des différents modèles économiques et 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.

*\* 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.*

**LIRE LA CONTRIBUTION INTÉGRALE**  
**« NANTES-ATLANTIQUE : QUEL AÉROPORT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU GRAND OUEST ? »**  
**SUR [WWW.CESER.PAYSDELA LOIRE.FR](http://WWW.CESER.PAYSDELA LOIRE.FR)**

Directeur de publication : Jacques Bodreau - Co-directeur de publication : Marc Bouchery - Rédactrice en chef : Sylvie Boutin - Crédits photos :  
©VJoncheray, JGazeau, © Ceser des Pays de la Loire, © Région Pays de la Loire / PB. Fourny - Création et exécution graphique : [www.animaproductions.com](http://www.animaproductions.com)  
Impression : Région des Pays de la Loire

CESER des Pays de la Loire, 1 rue de la Loire, 44966 Nantes CEDEX 9 - Contact : Tél. 02 28 20 53 14 et [ceser@paysdelaloire.fr](mailto:ceser@paysdelaloire.fr)