

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

- **Session 18/06/2019**
- **Synthèse de la Contribution présentée par M.
Patrice POLLONO**

Le CESER, qui avait rappelé à de multiples reprises son soutien à cette infrastructure, 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.

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).**

1. Un aéroport pour le Grand Ouest

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 : 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, 20 nouvelles lignes annoncées en 2019, dont 8 nouvelles lignes EASYJET.

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 ¹

1.1. 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. 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. 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.

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

¹ Ce qui a d'autant plus de sens à l'heure du travail ou des études à l'étranger

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 extérieurs².

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 inconnue³. 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.

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

1.2. Un outil au service du Grand Ouest

L'aéroport doit 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 et Offrir un accès pratique et rapide à la métropole et aux autres infrastructures de transport (ferroviaire notamment). 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.

Il doit également faciliter l'accès au Grand Ouest et favoriser l'ouverture des habitants vers l'étranger en répondant aux nouvelles attentes en matière de tourisme (entrant et sortant) et accompagner la démocratisation du transport aérien, en favorisant l'ouverture culturelle, en faisant 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, ...)

L'aéroport doit également contribuer à l'image du territoire en améliorant la notoriété de notre territoire-18 % des passagers atterrissant à l'aéroport résident à l'étranger, selon le document de concertation de la DGAC-, en accompagnant le développement du tourisme urbain. Ainsi, le nombre de nuitées au mois d'aout sur l'agglomération nantaise est en forte hausse⁴, L'aéroport, situé à 20 minutes en navette du centre-ville, est pour ce type de séjour un atout indéniable.

L'aéroport doit également 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.

Le Monde, 13 mai 2019

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

⁴ 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.

L'aéroport est également 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.

1.3. Les éléments à prendre en compte pour le réaménagement

Contribution aux émissions de CO2

Le secteur aérien est un des responsables de la pollution mondiale. 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. » 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 ses sources ne soient pas toutes actualisées, alors que 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.

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 ». 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 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.

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.

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

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, et 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 entraineraient 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. Le CESER considère qu'une instance interprofessionnelle de dialogue sur le site concernant les conditions de travail pourrait être envisagée.

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, même si ce mode de gestion est parfois contesté. 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 ?

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.

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 ».

2. Un impératif : diminuer et compenser les nuisances

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.

Le CESER sera vigilant quant au montant affecté et à la mise en œuvre effective de ce fonds de compensation. Il 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 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, sur la foi d'un futur transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. 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 devra être déplacé, et d'autres établissements structurants comme les équipements scolaires 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. Le CESER soutient ces décisions mais porte le souhait de voir avancer l'interdiction des vols de nuit à 23 heures.

2.2. 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 2018⁵ 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.

2.3. Les conséquences sur la biodiversité

⁵ 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.

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.

3. Des aménagements nécessaires pour un aéroport performant

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 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.

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 et 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.

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 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 qui deviennent un atout pour la mobilité des habitants du Sud-Loire.

4. 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.