



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



Projet de réaménagement Aéroport Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur N° 4

**INCOMPATIBILITÉ DU
MAINTIEN de
Nantes-Atlantique
avec
le DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
du Grand Ouest**



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

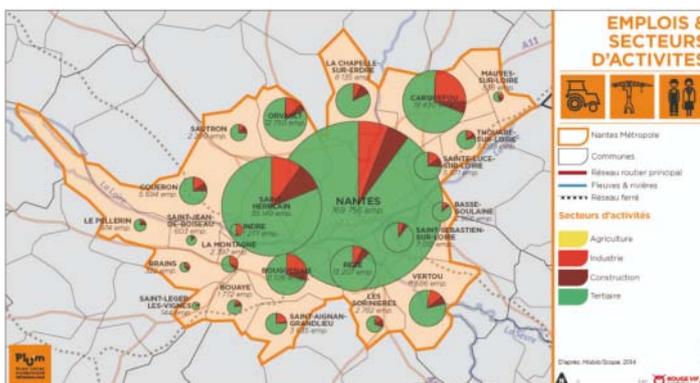
CONTEXTE

Le Coceta souhaite apporter sa contribution à la concertation en cours en abordant, dans ce cahier d'acteur, la question d'un aéroport pour le Grand Ouest, sous l'angle des enjeux économiques qui y sont liés.

La métropole nantaise a besoin d'un équipement aéroportuaire digne du dynamisme économique qu'elle connaît (340 000 emplois en 2015/ + 4000 emplois chaque année*) et de l'attractivité qu'elle exerce (+ 8500 habitants* chaque année soit un accroissement de sa population équivalent à la population de la ville de St Nazaire tous les 8 ans), la portant à plus de 700 000 habitants en 2030. * sources INSEE

Rappelons que l'ensemble des projets d'aménagement et de développement économique de la métropole ont été pensés, au cours des 20 dernières années, à grand renfort d'études, en fonction de cet aménagement majeur, y compris le nouveau Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM), adopté en avril 2019 après quatre ans et demi d'instruction.

L'avenir du territoire a été conçu et a commencé à se matérialiser (Ile de Nantes, CHU, ZAC Pirmil les Isles, IRT Jules Verne, ...) à partir de cette hypothèse initiale du déplacement de l'aéroport sur un nouveau site moins urbanisé.



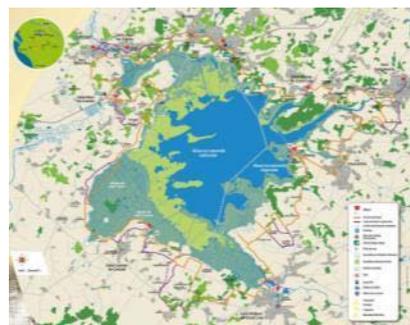
Ainsi le territoire nantais se trouve confronté aujourd'hui à une équation impossible : maintenir et permettre le développement économique tout en préservant la santé et la qualité de vie de ses habitants, clé de voûte de son attractivité.

Comment la décision du maintien de l'aéroport à son emplacement actuel, qui constituait une aberration pour la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), les collectivités territoriales, les acteurs économiques et la majorité de la population **pourrait-elle devenir miraculeusement une solution viable et pérenne** alors même que personne n'avait anticipé une explosion du trafic aérien d'une telle ampleur avec l'arrivée massive des compagnies « low-cost » ?

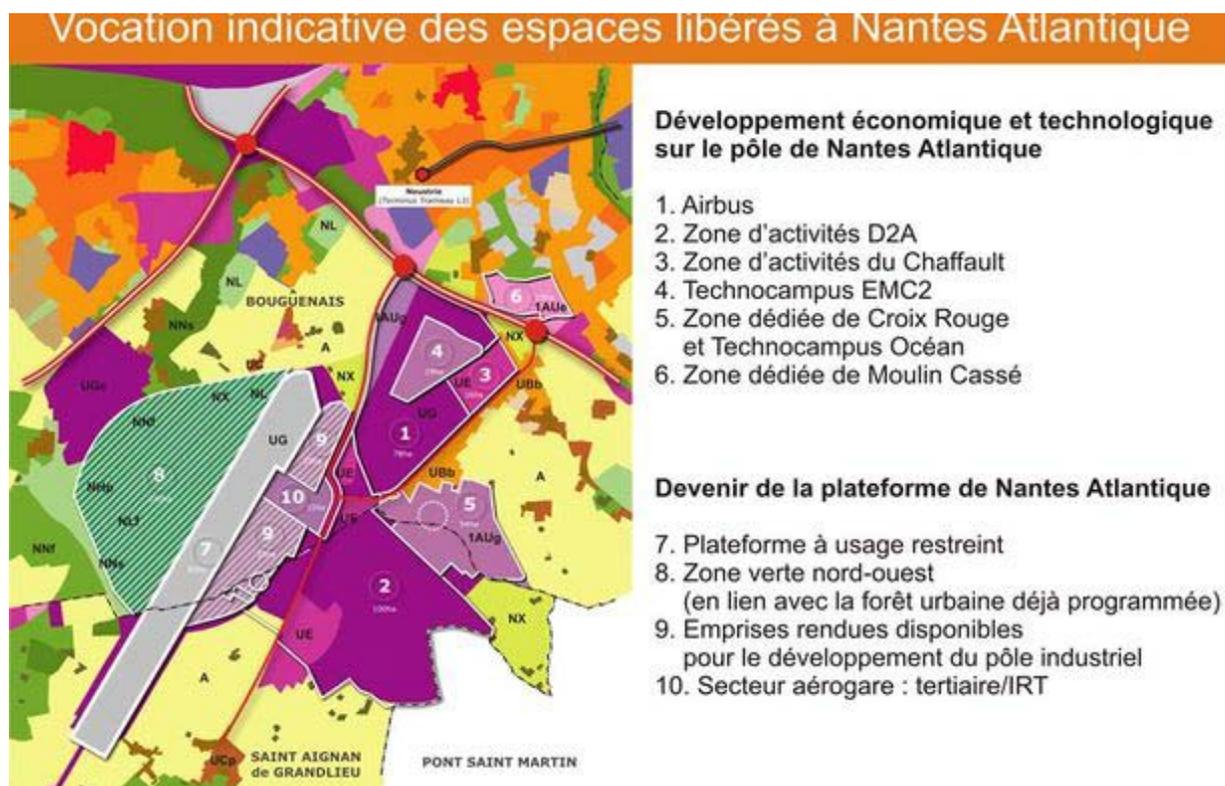
1- La proximité immédiate de l'aéroport

A- La mort programmée des bourgs de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais-Les Couëts

- Quid de la survie des commerces situés dans les communes directement impactées par le projet de réaménagement (notamment les bourgs de St Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais Les Couëts) et de la vie des habitants privés de commerces de proximité ? Font-ils partie des bénéficiaires des compensations exemplaires promises ?



B- L'impact sur la zone d'activité de l'aéroport (zone D2A)



- Quid du développement des entreprises de cette zone d'activité et notamment d'Airbus et de l'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne ?
 - Airbus et l'IRT Jules Verne, ces deux fleurons de l'industrie et de la recherche devaient récupérer 90 hectares libérés au nord de l'aéroport actuel pour y développer leur activité. A-t-on désormais une solution pour permettre leur développement en immédiate proximité ? Bien évidemment non, du fait de la contrainte aéroportuaire.
 - Les autres entreprises de la zone sont également confrontées à un problème de foncier non disponible, dans cette zone très dense, qui les empêche de se développer et de s'agrandir (*confirmé par l'entretien avec les gérants de la SAFAL, entreprise située dans le secteur*).
 - Les entreprises souffrent de la saturation de la zone et de son enclavement dans le cadre de leur activité économique, basée sur une logistique terrestre importante : embouteillages incessants (plus de 30 minutes en voiture ou camion simplement pour sortir de la zone) et manœuvres compliquées (stationnement sauvage et embouteillages).
 - Les salariés ont une qualité de vie au travail médiocre du fait de l'allongement très important de la durée des trajets travail-domicile dû à la saturation de la zone (fatigue, stress, surcoût de



la consommation de carburant...) ainsi que d'un environnement de travail bruyant et pollué. Existe-t-il des études qui mesurent le stress et la productivité des salariés dont le poste de travail se situe à quelques centaines de mètres des pistes ?

https://fr.surveymonkey.com/r/mobilite_salaries_NA

C- Le surcoût d'un aéroport maintenu à son emplacement actuel

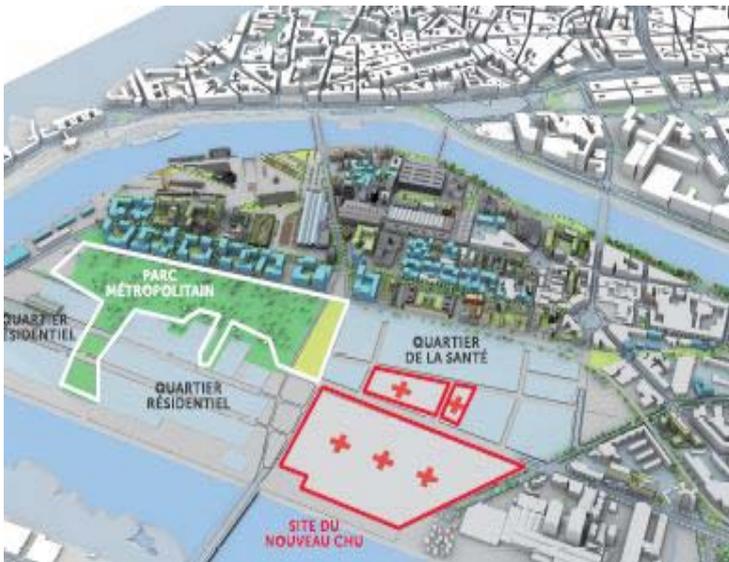
- Quid du maintien de l'activité économique durant la période de travaux de réaménagement de Nantes-Atlantique ? Y-a-t-il des solutions alternatives à l'arrêt du trafic pendant plusieurs mois ? Où sera transféré le trafic des 1,75 à 2,3 millions de passagers pendant cette période? Il est toujours très difficile de relancer la machine économique après un coup de frein de cette ampleur.
- Quid du coût des retards, recours et débordements potentiels liés à l'absence de consensus auprès des riverains sur la question du réaménagement ?
- Quid des incertitudes sur le retour sur investissement pour le futur concessionnaire sur un aménagement dont le développement est contraint géographiquement (enclavement) et qui donc à terme devra déménager. Rappelons que selon la DGAC, la durée de concession est située dans une fourchette entre 35 et 55 ans selon les hypothèses de réaménagement.
- Quid du coût des aménagements structurels indispensables au désenclavement de l'aéroport et à son accessibilité ? Cette charge repose sur les collectivités et donc sur les contribuables.

Les ponts de Cheviré et de Bellevue sont déjà à saturation et la population active est excédée par les embouteillages incessants. Or, 65 % des utilisateurs de l'aéroport viennent du Nord-Loire et doivent rejoindre un équipement situé Sud-Loire.

2- La métropole nantaise

A- L'impact sur l'urbanisme et l'immobilier

- Le déménagement de l'aéroport était censé libérer des surfaces utiles pour la construction de logements et ainsi permettre de limiter l'étalement urbain ainsi que le nombre et le coût des déplacements domicile-travail.
Le surcoût de trafic occasionné par des déplacements supplémentaires viendra au contraire renforcer l'engorgement routier et asphyxier la métropole et la pression foncière sur les communes périphériques sera d'autant plus forte. Quid de la volonté de contrer l'étalement urbain ?
- Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui devrait être connu en 2020 est destiné à encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.
Son périmètre est beaucoup plus important que celui du PGS (Plan de Gêne Sonore).
- Quid des projets à l'étude ou nés sous le PEB actuel, dans le cadre du nouveau PLUM ?



- Quid du devenir des communes riveraines dans lesquelles l'urbanisation sera très fortement encadrée, voire impossible? Sont-elles condamnées à une mort à petit feu ?

Tout le projet de l'île de Nantes, projet-phare de la métropole nantaise, a été conçu et réalisé dans l'optique d'un nouvel aéroport situé loin de zones fortement urbanisées.

Quid du retour sur investissement des promoteurs sur ce secteur si les nuisances font baisser le coût du m² de manière importante ?

B- L'impact sur l'attractivité de la métropole

- Quid du développement économique dans une métropole qui perdra de son attractivité ?

L'attractivité d'une agglomération ne se décrète pas à coups de communication. La réalité vient vite se confronter à l'image fantasmée.

Un aéroport saturé et enclavé dans une agglomération dont les déplacements sont déjà problématiques ne peut constituer une solution viable pour un développement pérenne.

Les projets d'investissement risquent d'être développés dans d'autres métropoles et il sera de plus en plus difficile d'attirer notamment les talents parisiens qui arrivaient massivement sur l'agglomération, en grande partie pour sa qualité de vie.

- Les 5 scénarios envisagés par la DGAC « montent » les communes les unes contre les autres.

Ne risque-t-on pas d'aboutir à des problèmes de gouvernance qui par ricochet compliqueront la tâche des investisseurs et freineront le développement économique ?



- Quid de l'attractivité touristique et commerçante de Nantes et de son centre-ville avec un survol toutes les trois minutes ?

Le ré-axage du survol de la ville, par la vallée de l'Erdre, est déjà acté par la DGAC du fait de l'impérieuse nécessité réglementaire d'un système de guidage sécurisé pour les avions (ILS). Il entrera en vigueur au plus tard en 2021.

De nouveaux quartiers du cœur centre-ville, très denses en population, en commerces et en établissements scolaires, seront alors survolés à une fréquence d'un avion toutes les trois minutes aux heures de pointe.

L'attractivité touristique résistera-t-elle longtemps face aux nuisances croissantes constatées.

Des établissements tels que l'Hôtel Radisson Blu par exemple, vitrine touristique et d'affaire haut de gamme, pourront-ils faire face aux nouvelles très fortes nuisances sonores aériennes ?

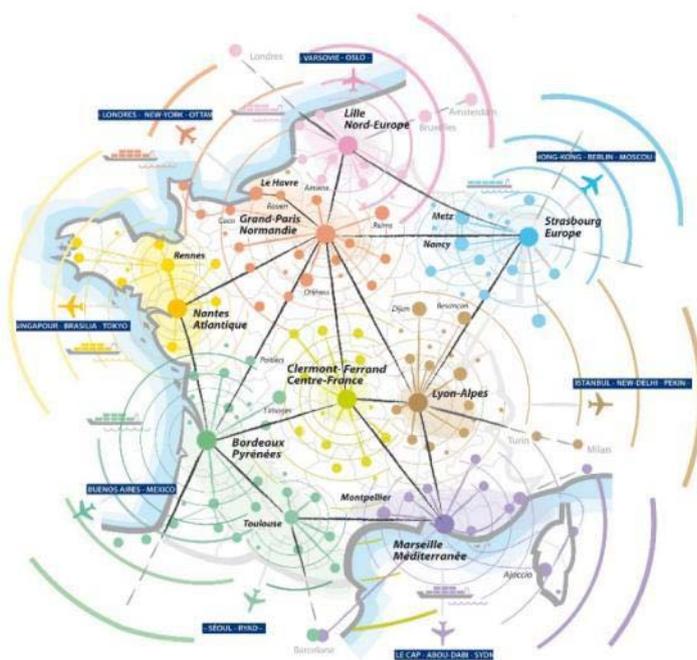
L'attractivité touristique de la métropole nantaise basée sur des événements culturels d'envergure (Royal de Luxe, le Voyage à Nantes, les machines de l'île, la folle journée ...) ne sera-t-elle pas mise en péril par une saturation croissante de ses accès et une dégradation de sa qualité de vie ? Ceci au moment-même où un projet majeur (l'arbre aux hérons) est censé attirer jusqu'à 4000 visiteurs supplémentaires par jour.

3- Le Grand Ouest

A- Un aménagement qui structure le territoire

Le nouvel aéroport était censé être celui du Grand Ouest et pas seulement celui de la métropole nantaise.

Sa délocalisation et son désenclavement devaient permettre l'essor économique de l'ensemble des territoires qu'il desservait et la naissance de complémentarités et de coopérations inter-régionales.



B- Un développement économique partagé, équilibré et durable

Le maintien de l'aéroport sur son emplacement actuel participerait à la massification des emplois sur la seule zone de Nantes/Saint-Nazaire au détriment des territoires péri-urbains, des villes moyennes de la région et des zones plus rurales.

Cette métropolisation excessive, dans un environnement saturé et enclavé, conduirait vite à une saturation et renforcerait le déséquilibre entre la métropole d'un côté, les villes-dortoirs et les campagnes désertifiées de l'autre.

A terme, elle nuit à l'attractivité qu'elle recherche.

Ce modèle de développement économique n'est pas durable. La structuration de l'espace, autour de différents pôles de développement économique régionaux qui coopèrent, permettrait à l'inverse une meilleure répartition territoriale des emplois, des richesses, des équipements, de l'habitat, de la qualité de vie.

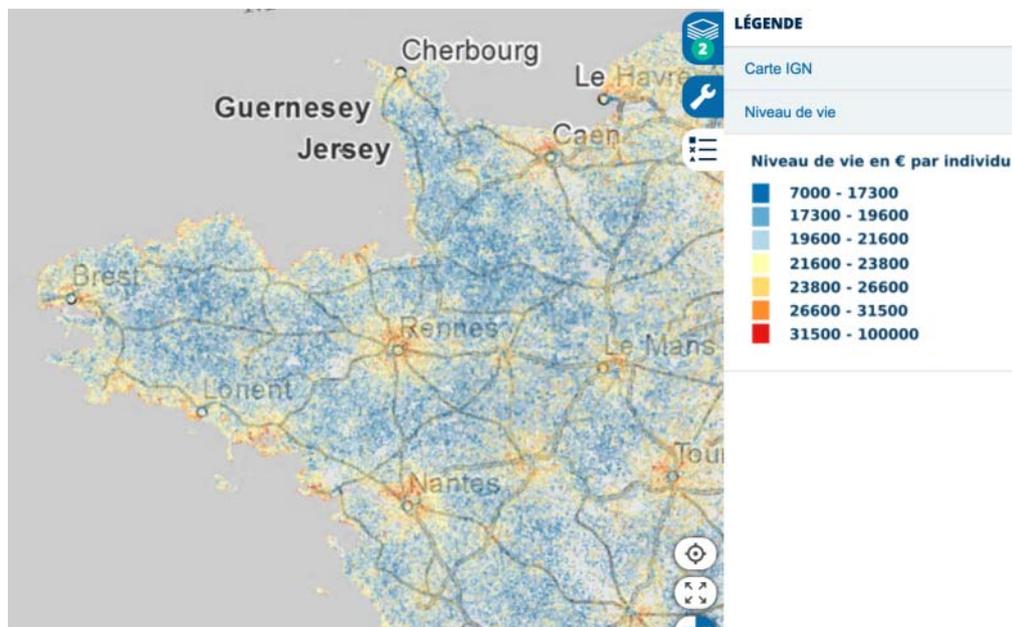
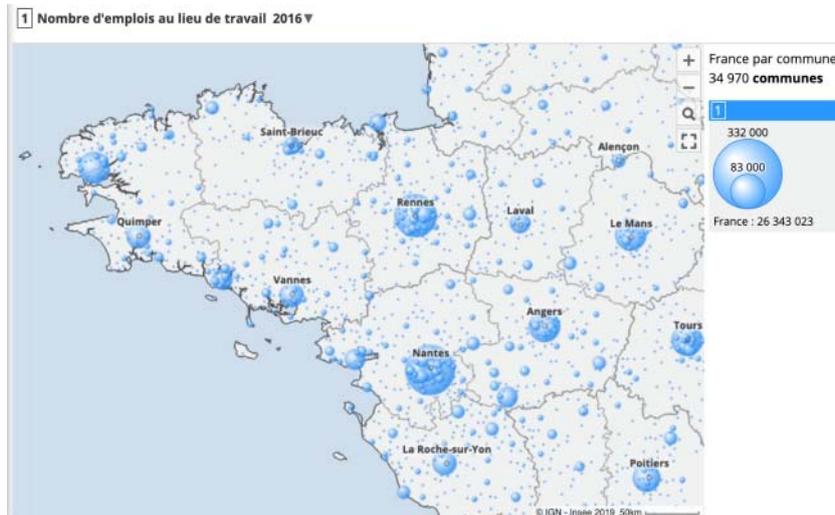
Entre la volonté de sur-concentration des activités économiques (caricature de la métropolisation excessive) et celle utopique et idéalisée de la décroissance, nous pensons qu'il est possible de trouver une voie médiane qui pose les bases d'un développement économique dynamique et novateur pensé à l'échelle régionale du Grand Ouest et pas seulement à celle de la métropole.



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Loin de nuire à la métropole, le transfert de l'aéroport dans une zone Nord-Loire lui assurerait une attractivité renforcée et durable.
La nouvelle plateforme aéroportuaire pourrait pleinement jouer son rôle de plateforme internationale du fait de la possibilité d'évoluer dans le temps et dans l'espace.



En conclusion

Se priver d'étudier un scénario de transfert (ailleurs qu'à NDDL) va à l'encontre du bon sens, de toutes les études menées pendant des années, de la volonté de la majorité de la population concernée et consultée (26 juin 2016) et de la nécessité d'un développement économique partagé et durable du Grand-Ouest, dont la démographie connaît une progression constante très importante.

Rédacteur : Référente commission Économie : Laurence Landrin