



SCARA

Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes

Le Secrétaire Général

REAMENAGEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE CAHIER D'ACTEUR

Dans le cadre de la concertation préalable avec garants, concernant le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le SCARA souhaite faire part de ses positions sur l'essentiel des questions qui se posent.

En préalable, il apparaît nécessaire de rappeler que cette opération de réaménagement, s'inscrit dans le contexte de l'abandon par les pouvoirs publics du projet de construction de l'aéroport de Notre-Dame – des Landes, dont le développement avait été décidé dans le but de faire face à la croissance prévisible du trafic de Nantes. En effet l'aéroport de Nantes-Atlantique avait été jugé par tous les experts comme inapte à se développer dans les proportions nécessaires pour l'accueil du trafic prévu. Il est donc impératif de prendre en compte cette évidence pour n'opter que pour des solutions qui tiennent compte d'un développement limité de l'infrastructure. En ce sens les perspectives annoncées (11,4 millions de passagers à l'horizon 2040) , soit un doublement en 22 ans ne paraissent pas réalistes, et nos positions sur les projets présentés tiennent compte de cette réalité.

1. Option pour la piste. Sous réserve de la validation des couts affichés, notre recommandation se porte sur la réfection de la piste et l'option P1 (allongement de 400 m) , permettant de limiter les couts d'investissements, et d'obtenir une réduction importante du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores, tout en n'impactant pas la biodiversité. Les options qui prévoient la création de nouvelles pistes sont à proscrire, car incompatibles avec notre remarque préliminaire, et extrêmement couteuses, nonobstant leur faisabilité pratique, ne serait-ce que du fait de leur impact écologique.

2. Option de couvre-feu. La mise en place d'un couvre-feu, selon son amplitude et les catégories de trafic auquel il s'adresse, a un impact extrêmement négatif sur le développement du trafic, les opérations aériennes ainsi contraintes incitant les compagnies aériennes à rechercher des destinations plus propices. En ce sens, il nous apparaît que l'option P1 que nous préconisons de retenir pour la piste, n'a plus de sens si un couvre-feu vient significativement réduire les perspectives d'accroissement du trafic.
3. Option pour la gare. La création d'une nouvelle aérogare à l'ouest est à proscrire, car, au moment où des capacités de financement importantes doivent être mobilisées, il serait invraisemblable d'abandonner les infrastructures de qualité existantes. Par ailleurs, la création de nouveaux accès à l'ouest et de nouveaux parkings ferait encore plus exploser les coûts. Enfin, la création d'un nouveau terminal à l'ouest, tout en conservant la gare actuelle en exploitation serait un non-sens à l'échelle d'un aéroport comme Nantes, et entraînerait des surcoûts d'exploitation importants, liés à la nécessaire connexion entre les deux infrastructures.

zisé

4. Quel niveau de service pour les terminaux : des terminaux différenciés, à service réduit, comme le WIWO, doivent pouvoir être recommandés, pour satisfaire les besoins des compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.
5. Comment réaménager les abords de l'aérogare ? La situation des besoins de parkings, corrélée au développement du trafic, nous fait préconiser la construction de parkings en silo, dont le volume et la phasage restent à définir.
6. Aspects financiers : Malgré la décision de ne pas poursuivre le projet de construction du nouvel aéroport de Notre Dame-des Landes, les redevances, qui avaient été augmentées pour assurer le pré-financement de cette nouvelle infrastructure, n'ont pas été diminuées. Parallèlement, une étude que nous avons commanditée a apprécié un volume de 121 M € de reliquat de ressources nettes (103 M€ d'investissements ayant été pris en compte sur la période 2011 – 2017). Il convient donc d'éclaircir ces questions avant de décider quoique ce soit en matière de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Paris, le 22 juillet 2019