

**Concertation publique sur le projet de réaménagement de Nantes Atlantique
Cahier d'acteur de la Région Pays de la Loire**

Le 17 janvier 2018, l'Etat annonçait l'abandon de la construction de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

Au-delà d'une simple plate-forme aéroportuaire, la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest symbolisait l'esprit de conquête d'une région, en plein essor démographique et économique, tournée vers l'avenir et la poursuite de son rayonnement national, européen et international.

Davantage qu'une infrastructure de transport, cette opération structurait une vision équilibrée de l'aménagement du territoire. Il s'inscrivait dans une politique de désenclavement du Grand Ouest poursuivie avec constance depuis plusieurs décennies par l'ensemble des forces vives bretonnes et ligériennes : la capacité à rejoindre Paris en moins de 2 heures depuis les métropoles de Rennes et Nantes grâce à la LGV Bretagne Pays de la Loire ; la réalisation d'un aéroport international pour le Grand Ouest capable de répondre aux besoins de mobilité vers l'Europe et l'international de ses populations et tout particulièrement de ses entreprises.

Le choix de l'Etat s'est au contraire porté sur le réaménagement et la modernisation de l'actuel aéroport Nantes-Atlantique.

Le Conseil régional a pris acte de ce choix et de ce projet qu'il n'a pas choisi.

Comme l'ensemble des rapports accumulés depuis plusieurs années l'ont suffisamment démontré, le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sera complexe et devra s'opérer sous de fortes contraintes. En particulier, l'Etat devra résoudre la délicate équation entre la nécessaire protection des populations survolées, qui doit être exemplaire selon l'engagement formulé par le Premier ministre lui-même, et le développement de l'aéroport actuel pour maintenir l'attractivité et la compétitivité des Pays de la Loire.

Le Conseil régional s'implique donc dans la concertation publique sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique.

1. L'enjeu de connexion pour les Pays de la Loire et le Grand Ouest

La bonne connectivité est essentielle à l'attractivité et au développement du territoire ligérien. L'agglomération nantaise, la Région des Pays de la Loire et le Grand Ouest en général ont vu leur situation de région périphérique s'accroître avec le déplacement du centre de gravité de l'Union européenne vers l'Est depuis plus de 20 ans.

Au-delà des liaisons ferroviaires, le désenclavement du territoire passe par de bonnes connexions aériennes. Pour ce territoire périphérique, l'offre aérienne doit concerner autant les liaisons domestiques (court-courrier) qu'euro-péennes (moyen-courrier, $\leq 5\ 000$ km), communautaires et extra-communautaires, facilitant ainsi une accessibilité rapide et fréquente pour être le moins pénalisé possible par l'éloignement des principaux pôles européens (régions et métropoles). S'agissant des liaisons long-courrier, celles-ci passent le plus souvent par le préacheminement des passagers vers une plateforme de correspondance comme le hub de Roissy mais également vers l'aéroport d'Orly, d'Amsterdam, Munich, Madrid, ... Néanmoins, un client aérien de l'Ouest sur deux continue de rejoindre les plateformes franciliennes par voie terrestre pour les vols long-courrier, constat de la nécessité d'ouvrir plus encore Nantes- Atlantique à l'international, en direct ou via les hubs.

Ce désenclavement aérien ne peut reposer que sur une capacité aéroportuaire adaptée, en mesure de fournir une offre de lignes point à point et transversales conséquente, permettant ainsi pour la Région :

- de valoriser ses points forts : consolider le tissu industriel (aéronautique, agroalimentaire, énergies renouvelables, navale, ...), renforcer et développer les fonctions métropolitaines (ESR, technopôles, activités tertiaires à haute valeur ajoutée, politique événementielle et culturelle) ;
- d'agir sur ses points faibles : réduire la dépendance aux infrastructures parisiennes, accompagner l'internationalisation du territoire, de l'économie (investissements directs étrangers, ...), améliorer la fréquentation touristique étrangère en progression mais restant inférieure aux autres régions, etc.

C'est pourquoi, la nouvelle stratégie aéroportuaire adoptée par le gouvernement en octobre 2000 était fondée sur une politique globale reposant sur le développement d'un véritable réseau de plateformes complémentaires à l'échelle nationale. Dans le prolongement, l'adoption de la loi aéroportuaire de 2005 a ainsi conforté une dizaine de plateformes régionales et nationales de rang international. En l'occurrence, Nantes Atlantique, seul « grand aéroport (inter)régional » de l'Ouest, en déficit de capacité dès 2020 selon la DGAC, devait être initialement transféré en 2017/2018.

Le réaménagement de Nantes-Atlantique proposé aujourd'hui permettra-t-il de répondre à ces enjeux cruciaux ?

2. La protection des populations, un enjeu majeur

Ces enjeux pour l'attractivité et le développement économique du Grand Ouest n'échappent en rien l'absolue nécessité de protection contre les nuisances aériennes subies par les populations concernées et particulièrement riveraines proches. La DGAC indiquait en 2013 (« Evaluation d'un réaménagement de Nantes Atlantique, étude DGAC sur les nuisances sonores ») que près de 80 000 personnes se trouveraient dans les zones de bruit (de A à D) du Plan d'Exposition au Bruit à horizon 2030 soit près du double d'aujourd'hui. Cette augmentation est liée à la fois à la croissance du trafic et à l'exposition de nouvelles populations plus nombreuses (secteur densément peuplé du centre-ville de Nantes) après la mise dans l'axe de piste de l'approche des avions au-dessus du cœur de l'agglomération nantaise à partir de 2022.

La Région s'est engagée à suivre scrupuleusement les différentes mesures qui vont être mises en place pour protéger les populations riveraines.

Elle appuie l'accord trouvé par les maires de la métropole nantaise en faveur d'une interdiction des vols de nuit sur la tranche horaire minuit-6 heures tout en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu.

Elle sera par ailleurs extrêmement attentive à la mise en œuvre effective des compensations exemplaires promises par le Premier ministre, et que celles-ci soient à la hauteur des enjeux. Elle attend de l'Etat qu'il s'engage dans les meilleurs délais pour doter le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) d'un budget à la hauteur de l'ambition d'exemplarité annoncée.

Pour garantir le suivi et la transparence des impacts de la plate-forme aéroportuaire sur les populations et l'environnement, le Conseil régional appuie l'idée de mettre en place rapidement un observatoire des impacts environnementaux et de la santé associant largement l'ensemble des acteurs concernés.

3. Les attentes de la Région des Pays de la Loire vis-à-vis du maître d'ouvrage Etat

La Région attend que la DGAC apporte les éléments d'expertise démontrant comment le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique permet de trouver un équilibre satisfaisant entre :

- le maintien de l'attractivité régionale à partir d'un aéroport capable d'y répondre, c'est-à-dire en capacité d'absorber l'augmentation du trafic ;
- la meilleure protection possible des populations riveraines face aux nuisances (mesures et accompagnement), et la prise en compte des enjeux environnementaux.

Plus précisément, la Région attend des éléments précis objectivant les arguments en faveur du projet sur les questions suivantes :

- Sur les perspectives d'évolution du trafic tout d'abord

Nantes Atlantique bénéficie d'une attractivité (clientèle) rayonnant à 3 heures et constitue ainsi la plus vaste zone de chalandise aéroportuaire de France, hors Ile-de-France, en termes de périmètre et d'habitants concernés soit près de 8 millions à ce jour et 9 millions à horizon 2050.

Par ailleurs, Nantes Atlantique cumule la plus forte croissance du trafic des aéroports français depuis 1985, dont une progression exponentielle depuis 10 ans. En 2018, près de 6,2 millions de voyageurs ont fréquenté Nantes-Atlantique, soit une croissance de +13% par rapport à 2017. Le premier semestre 2019 a montré une augmentation de son trafic de +18% (+10,7% pour les mouvements d'avions) comparée à 2018 – ce qui en fait toujours la plus forte croissance hexagonale – et la barre des 7 millions de passagers pourrait ainsi être atteinte cette année.

Le CESER estime, par un calcul simple, qu'en tablant sur une croissance de 2 à 4% par an, donc bien en-dessous des chiffres constatés actuellement, le trafic serait proche des 9 millions de passagers en 2025 (donc à la fin prévue des travaux de réaménagement), alors que le projet porté par l'Etat est dimensionné pour ce chiffre de 9 millions de passagers qu'à l'horizon 2040.

La DGAC estime quant à elle le trafic à Nantes-Atlantique à 11,4 millions de passagers en 2040 en hypothèse médiane, et 14,2 millions en hypothèse haute. Le Conseil régional a pris note des principales

conclusions de l'expertise indépendante diligentée par la CNDP auprès du cabinet Trasporti e Territorio (TRT) qui semblent accréditer les projections de trafic réalisées par la DGAC.

- En fonction du résultat sur les estimations de trafic, comment le projet porté par la DGAC est-il en capacité d'y répondre jusqu'en 2040, en termes de capacité de l'infrastructure ? Le projet mis à la concertation est calibré pour 9 millions de passagers, avec une capacité d'extension à 15 millions qui reste à préciser. Plusieurs points méritent d'être explicités : la capacité en parkings avions, la capacité de l'aérogare, la capacité en parkings automobiles, la saturation des accès.
Le cas échéant, quelles sont les hypothèses structurantes et plausibles qui ont été prises concernant les évolutions technologiques (capacité d'emport des appareils, etc.), les modes de gestion, qui permettront à l'infrastructure d'absorber ce niveau de trafic ?
Enfin, que se passe-t-il au-delà de 2040 si le nombre de passagers devait dépasser les 15 millions ? Quels sont les scénarios de long terme de l'Etat permettant de préserver la capacité du Grand Ouest à se développer si cette hypothèse devait se réaliser ? Peut-on faire l'économie d'une réflexion prospective sur un transfert à long terme ?
- Le cas échéant, quelles sont les hypothèses structurantes qui ont été prises concernant des mesures de restriction des trafics et des survols des zones urbanisées ? Ces hypothèses sont-elles compatibles avec le développement économique régional et l'exigence de maintien d'attractivité pour le Grand Ouest ?
- Quel est le modèle économique du projet de réaménagement ? La concession AGO Vinci Airports était prévue sur 55 ans, alors qu'il est désormais envisagé, a priori, une concession sur 20 ans. Est-ce compatible avec le coût du projet estimé entre 400 et 900 M€ suivant les hypothèses de réaménagement ? Le modèle est-il viable économiquement à l'horizon 2040 pour le futur concessionnaire ?
- Quels sont les délais envisagés par le maître d'ouvrage pour chacun des scénarii présentés par la DGAC ? Il est probable en effet que le scénario sans besoin foncier hors emprise aéroportuaire soit plus rapide à mettre en œuvre que les scénarii avec nouvelles pistes. Il est regrettable qu'aucune précision ne soit donnée par le maître d'ouvrage sur ce point s'agissant d'une plate-forme aéroportuaire en bordure d'une zone Natura 2000 et sur une commune impactée par la loi littorale.
- Une information plus précise sur les travaux urgents puisque la DGAC indique que 40 à 50 millions de travaux devront être réalisés entre 2018 et 2021 alors que le futur concessionnaire ne sera désigné au mieux qu'en 2022. Ces travaux sont une absolue nécessité. Leur prise en charge par le concessionnaire actuel, sous le contrôle de l'Etat, pourrait-elle être envisagée en lui assurant une indemnisation des travaux non amortis au moment de la transmission de la gestion au futur concessionnaire ? Cela pourrait être de nature à accélérer la réalisation de ces travaux urgents et indispensables s'agissant d'un aéroport qui a fait l'objet d'un sous-investissement chronique depuis plusieurs années dans la perspective du transfert envisagé à Notre-Dame-des-Landes.

Par ailleurs, la Région attend que le projet de réaménagement soit exemplaire également sur le plan environnemental, notamment au regard des zones à enjeu de biodiversité proches du site.

La Région est fortement engagée en faveur de la transition énergétique et écologique, notamment au travers de sa feuille de route régionale sur la transition énergétique. A ce titre, il est souhaitable que l'aéroport réaménagé de Nantes Atlantique soit à l'image de cette ambition. Elle suggère que soient étudiés et intégrés au projet des éléments d'exemplarité en matière de transition énergétique et d'impact carbone, en particulier concernant la performance énergétique de l'aérogare, la consommation d'énergie du site, et le développement d'une filière hydrogène autour des usages aéroportuaires (sur l'exemple du projet HyPort à Toulouse Blagnac).

4. L'amélioration de la desserte de Nantes Atlantique

La décision du maintien de Nantes Atlantique pose également la question de l'amélioration de son accessibilité et de sa desserte. En effet, le renforcement de sa qualité d'accès devient une nécessité et une priorité. A ce titre, l'accessibilité à la plateforme figure dans le Contrat d'avenir des Pays de la Loire négocié avec l'Etat et signé le 8 février 2019, en deuxième point derrière le réaménagement de l'aéroport.

Dans le contexte des études de réaménagement de Nantes Atlantique, la Région et Nantes Métropole maître d'ouvrage, en partenariat avec l'Etat, sont co-pilotes d'une étude exploratoire dont l'objet est d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité ainsi que d'expertiser divers scénarios pour améliorer la desserte de l'aéroport. Elle a été lancée en mai 2019 et les premières grandes orientations sont attendues pour fin 2019 début 2020.

Cette étude doit apporter des recommandations visant à mieux relier la zone aéroportuaire, en intégrant d'une part les besoins de déplacement liés à l'aéroport et d'autre part ceux générés par les activités riveraines de l'aéroport (ex : les zones économiques situées à proximité), à court, moyen et long termes. Elle explorera les solutions techniques les mieux adaptées à ces besoins de mobilités, aux horizons et échelles concernés, en intégrant une analyse comparative des différents moyens de déplacements (bus, tram, train, navette autonome, voitures,...) constituant ainsi un schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport.

Le développement de l'aéroport nécessitera également de nouvelles capacités pour le périphérique nantais et le franchissement de la Loire, chantiers identifiés dans le contrat d'avenir signé entre la Région et l'Etat.

Une des attentes majeures de la Région est que l'Etat participe financièrement de manière conséquente à la réalisation des solutions techniques qui seront retenues pour améliorer la desserte et l'accès à Nantes Atlantique.

Conclusion :

La Région sera attentive aux réponses qui devront être apportées par l'Etat à l'issue de la présente concertation pour :

- démontrer un projet de réaménagement supportable sur le plan humain (protection des riverains), innovant sur le plan environnemental (la biodiversité des alentours et l'aménagement de l'aérogare), efficace pour la desserte de la plateforme et ambitieux sur le plan économique (enjeu de compétitivité pour le Grand Ouest) à 15/20 ans ;
- présenter une vision de long terme à 30/50 ans, qui pourra être intégrée dans la démarche de prospective territoriale « Pays de la Loire 2050 » lancée récemment par la Région.

Par ailleurs, la situation particulièrement complexe engendrée par le maintien de Nantes Atlantique exige l'association étroite des collectivités territoriales concernées aux décisions stratégiques à prendre et, au-delà, la mise en place d'une gouvernance territoriale exemplaire de la plateforme aéroportuaire.