

Projet de réaménagement Aéroport Nantes-Atlantique

CAHIER D'ACTEUR COLTRAN

LE TRANSFERT EST LA SOLUTION INÉLUCTABLE

Pourquoi ce cahier d'acteur ?

Le collectif COLTRAN a défendu pendant la concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique une alternative transfert qui n'était pas envisagée dans le champ initial auprès de la DGAC et des garantes de la CNDP. Ses membres ont rencontré les associations qui ont défendu le projet d'aéroport du Grand Ouest, de nombreux élus, et autres représentants des mondes économique et politique. Au terme de la procédure de concertation nous constatons qu'un grand nombre de cahiers d'acteur déposés fait référence à l'alternative transfert ce qui conforte notre démarche.

Nous considérons désormais le transfert comme inéluctable, pour les raisons suivantes explicitées plus en détail dans les différents cahiers d'acteur des associations.

Du fait du dynamisme du Grand Ouest et de sa position excentrée en Europe

Avec 8 millions d'habitants et un PIB comparable à la Catalogne et à l'ancienne région Rhône Alpes, le Grand Ouest connaît une croissance d'emplois de + 40 % depuis 20 ans et doit accueillir, d'ici 2040, 1,5 million d'habitants supplémentaires. Les régions Bretagne et Pays de la Loire sont parmi les plus dynamiques d'Europe et ont enregistré avec l'Occitanie la croissance la plus élevée, du PIB en France entre 1990 et 2012.

Le Grand Ouest est peu relié aux réseaux européens de la Grande Vitesse. La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est donc un enjeu majeur pour ses 8 millions d'habitants (l'équivalent de la Suisse qui compte 2 aéroports internationaux).

Du fait de la croissance du trafic

L'aéroport de Nantes-Atlantique affiche la meilleure progression des grands aéroports français. L'ensemble des prévisions, depuis 15 ans, s'est révélé largement dépassé. Le trafic actuel a 10 ans d'avance sur le scénario haut de l'enquête publique de 2008. Nous demandons à la DGAC de réétudier les projections de trafic en nombre de passagers et en nombre de mouvements commerciaux en tenant compte des spécificités régionales, des contextes économiques et démographiques, de l'évolution de l'offre, des besoins de mobilité aérienne du Grand Ouest territoire excentré, de la banalisation du transport aérien et de l'évolution du taux de recours à ce mode de transport qui se situe pour la France, dans la moyenne basse de l'Union Européenne."

Du fait de la localisation de l'aéroport

Par sa localisation dans un milieu urbain contraint entre le périphérique et une zone naturelle protégée (lac de Grand Lieu) et avec une piste dans l'axe du centre-ville de Nantes l'aéroport engendre de fortes contraintes d'exploitation et des nuisances qui deviennent intolérables pour les populations

De plus, les communes du sud Loire ont un besoin croissant de terrains industriels pour le développement de nouvelles activités en particulier celles liées au pôle d'innovation Jules Verne.

Du fait des limites d'une mise en réseau et d'une régulation du trafic

L'aéroport de Nantes assure 75 % du trafic aérien du Grand Ouest, le transfert modal de l'avion vers le TGV a déjà eu lieu et les perspectives d'offres ne sont pas suffisamment attractives pour que le transport ferroviaire capte une part significative entre Nantes et les principales villes françaises et européennes.

COLlectif citoyen pour le TRANSfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique :

COLTRAN

Ce point a été particulièrement traité dans le rapport CGEDD 010459-01 03/2016) qui a reconnu :

« La répartition du trafic sur plusieurs plateformes est illusoire, pour des raisons liées aux durées d'accès à ces aéroports, et aux conditions du marché du transport aérien.

De même, une régulation administrative qui viserait à contraindre le développement du trafic poserait des difficultés juridiques. Elle induirait, en outre, des effets négatifs tant sur l'attractivité économique et touristique de la région que sur la connectivité avec l'Europe dont ont besoin les entreprises locales. »

Les Associations, les élus et les acteurs du monde économique favorables à l'alternative transfert considèrent donc que le projet de réaménagement de l'aéroport est indissociable d'une projection à long terme qui devra prévoir un déménagement de la plate-forme. COLTRAN a décidé d'ajouter leurs réflexions pour progresser dans l'analyse des conditions de mise en œuvre de ce projet en tenant compte de la situation concrète immédiate, de toutes les contraintes qui s'y rattachent et en admettant une démarche se déroulant dans un cadre démocratique.

Les associations et autres représentants des collectivités territoriales et du monde économique considèrent que le transfert est la solution permettant de concilier le développement du territoire et la protection de la population. Conscientes que cette opération demandera un certain temps, tout comme d'ailleurs les alternatives d'aménagement proposées, elles attendent de l'Etat que celui-ci mette tout en œuvre pour protéger la population pendant cette période.

Nous avons demandé à plusieurs reprises, et l'avons formulé dans nos cahiers d'acteur, l'étude des impacts environnementaux, humains, économiques,... des différentes alternatives proposées.

Nous avons tenté de comparer dans le tableau ci-dessous les avantages et les inconvénients des alternatives proposées avec ceux d'un transfert. Ces données relèvent du bon sens mais nécessitent néanmoins, comme nous le demandons depuis le début de cette concertation, des études complémentaires rigoureuses sur les impacts environnementaux et économiques de santé publique...

Dans cette perspective, les deux sujets qui leur sont apparus les plus importants à analyser plus précisément conjointement sont :

- Comparaisons multicritères de l'alternative transfert à la situation "dite de référence" et comparaison des résultats avec les options envisagées,
- Calendrier et processus envisageables pour la réalisation du transfert.

1 COMPARAISON MULTICRITÈRES

Comparaison Transfert avec la situation de référence

La comparaison a été réalisée à partir du tableau présenté par la DGAC dans son rapport de saisine. La colonne option de référence est reprise intégralement et à l'identique de ce tableau.

Une colonne correspondant à l'option du transfert a été rajoutée. Les rubriques ont été renseignées à partir de l'étude faisabilité présentées par le cahier d'acteur du COLTRAN.

Le résultat est donné ci-après en ANNEXE

Comparaison du Transfert avec les options de réaménagement

Le résultat de l'appréciation dans chaque rubrique de la colonne transfert du tableau en annexe a été reporté en face des résultats obtenus (par la DGAC) pour les 4 autres options d'aménagement.

COLlectif citoyen pour le TRANSfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique :

COLTRAN

Pour les détails concernant ces options on se reportera aux pages 96 et 97 du **Dossier de Concertation** de la DGAC : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/file/2018/download?token=RH-Gv9YB>

Le code d'appréciation de la comparaison est le même que celui de la DGAC.

		P1 ALLONGEMENT DE 400 M	P2 ALLONGEMENT DE 800 M	P3 PISTE EN V	P4 PISTE TRANSVERSALE	P5 LE TRANSFERT
ENJEUX D'AMENAGEMENT	AMÉNAGEMENT URBAIN	+	+	-	++	++
	DESSERTE TERRESTRE DE L'AEROPORT	=	=	=	=	++
	RESEAUX ET VOIRIES	=	-	--	--	++
ENJEUX DE PROTECTION DE LA POPULATION ET ENVIRONNEMENT	BRUIT	+	++	+	++	++++
	AIR	=	=	=	=	++
	SANTE	+	+	+	+	++++
	BIODIVERSITE	=	-	--	--	++
	FONCIER, TERRES AGRICOLES ET SOL	=	-	--	--	-
	EAU	=	-	--	--	++
	CLIMAT & VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	=	-	=	-	+
	BIENS MATERIELS, PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL	=	-	--	--	-
ENJEUX SOCIAOECONOMIQUES	AMÉNAGEMENT URBAIN	=	=	=	=	++
	DESSERTE TERRESTRE DE L'AEROPORT	=	=	=	=	++
	RESEAUX ET VOIRIES	=	-	--	--	++

Extrêmement favorable	++++
Très favorable	++
Favorable	+
Non significatif ou absence d'effet probable	=
Défavorable	-
Très défavorable	--

COLTRAN

Le coût de réalisation du réaménagement de Nantes-Atlantique (470 à 900 millions € hors desserte en transports collectifs) équivaut à la réalisation d'un nouvel aéroport (cf. NDDL) pour une durée limitée d'exploitation. La solution proposée par la DGAC est en totale distorsion avec les règles habituelles économiques et de financement pour ce type d'investissement souvent adossé à une durée de concession de 50 ou 55 ans. Le projet du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique à l'horizon 2040 n'offre aucune perspective sérieuse à un futur concessionnaire et aux financeurs (bancaire, obligataire, actionnaires, ...) sur les phases de construction, développement et d'exploitation.

C'est pourquoi les associations, les représentants des collectivités et le monde économique favorable au transfert défendent un projet global garantissant un potentiel de développement au-delà de 2040 qui doit adapter la durée de la concession avec le coût financier et le retour sur investissement comme cela était prévu pour le transfert à NDDL.

Nous proposons le tuilage dans le temps de deux phases :

1. Phase de mise à niveau des infrastructures de N.A. pour répondre aux besoins d'exploitation pendant la période nécessaire aux études et procédures d'agrément relatives au transfert.
2. Phase de construction et exploitation de la nouvelle plateforme

2. PROCÉDURES ET DÉLAIS

Une objection courante contre le projet de transfert est le délai du fait de nos procédures administratives particulièrement lourdes et des possibilités de recours multiples qu'elles permettent.

La référence à NDDL et au cortège de troubles qui en ont résulté n'est pas pertinente. Les temps ont changé. Si les exigences de l'opinion publique se sont accrues, des moyens légaux d'y apporter réponse se sont mis en place à la suite de la conférence de RIO en 1992.

Cela sans bloquer indéfiniment les projets et en arrivant à un accord négocié dès le stade initial de la prise de décisions.

En ce qui concerne la gestion des grands projets, qui sont par essence susceptibles d'avoir un impact sur le milieu humain et le milieu naturel, le texte de référence international qui s'applique est la **Convention d'Aarhus, ratifiée par la France en 2002**. Cette convention a déjà eu pour résultat, selon son objectif premier « *la mise à disposition du public de toute les données relatives à l'Environnement détenues par les administrations et services public* ». En Europe, la directive [INSPIRE](#) et pour notre région le site internet : [sigloire](#).

Pour le projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest, nous demandons l'application de l'objectif 2 de la Convention : "*favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant un impact sur l'environnement*" afin d'éviter que "la protection de l'Environnement et la Santé Publique soient les variables d'ajustement de projets déjà ficelés et imposés pour d'autres raisons.

Par projet d'aménagement du Grand Ouest, nous entendons à la fois l'aménagement de NA, de toute façon nécessaire au stade actuel, et la recherche immédiate d'un site alternatif qui va devenir incontournable à très court terme du fait de l'évolution du trafic et autres problèmes d'espace mis en évidence par toutes nos contributions, conformément à la loi Grenelle 1 qui a acté le déplacement de l'aéroport Nantes-Atlantique .

A la suite du bilan qui sera rédigé par les garantes, nous demandons au Maître d'ouvrage de reconnaître la nécessité d'intégrer l'option du transfert et d'en imposer l'étude pour une réalisation à court terme dans le cahier des charges du contrat de concession mis en appel d'offre. Alors, devrait s'ouvrir une phase de concertation complémentaire destinée à recueillir l'avis de citoyens sur l'opportunité du projet ainsi revu avant de procéder aux études de faisabilité.

Nous voulons croire à cette issue qui serait tout à fait conforme la loi Barnier de 1995, à la mission générale confiée à la CNDP et à la Convention d'Aarhus de 2002.

3. CONCLUSION

Nous estimons que l'État doit réinstaurer la confiance des Corps Intermédiaires des Régions Bretagne et Pays de La Loire, du département de Loire-Atlantique, de Nantes et sa Métropole et enfin des citoyens démocrates contribuables consultés le 26 juin 2016 :

- en s'engageant sur une perspective d'un Transfert inéluctable de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique du fait de sa spécificité d'une piste axée sur 4 centres villes.
- en jouant son rôle protecteur des habitants survolés à basse altitude.
- en donnant une perspective réaliste de développement d'un Grand Ouest dynamique économiquement et démographiquement !
- en donnant au Grand Ouest, accolé à la façade de la mer Atlantique, les moyens de rester connecté aux principales villes d'Europe et d'autres continents (Nantes-Atlantique est de catégorie A !)
- en donnant les moyens à un futur concessionnaire d'une réelle possibilité de croissance !

Dans ce cas, leur coopération sera acquise pour accompagner l'État et son Maître d'ouvrage dans la réalisation de ce projet fédérateur auprès des élus et des populations futures, qui seront concernés dans la nouvelle implantation. Nous avons déjà pris ces engagements auprès des acteurs locaux que nous avons rencontrés.

Depuis de nombreuses années, l'incertitude sur l'avenir aérien à Nantes-Atlantique a été exploitée par les opposants au transfert, et sous leur influence, les services de l'Etat ont régulièrement minimisé les prévisions d'activité. Désormais nous sommes dans une impasse. Ne reproduisons pas un tel scénario dans 10 ou 15 ans. Maintenir le site actuel sur le long terme serait un projet du passé, nous proposons une solution d'avenir.

Si le Maître d'ouvrage maintient sa position de ne procéder qu'à un réaménagement dans les conditions qu'il présentera et justifiera dans son rapport de réponse, alors les associations en prendront acte mais, après étude plus précise du dossier, elles sont déterminées à poursuivre leurs actions de manière coordonnée par toutes voies juridiques et/ou politiques conformes aux lois et principes de notre Etat de Droit, afin d'obtenir que le transfert puisse être réalisé dans les meilleurs délais.

Nous demandons que le projet mis en débat soit élargi à la réalisation d'un Aéroport du Grand-Ouest et traité dans l'esprit de la déclaration de Rio (juin 1992) c'est-à-dire avec une participation du public à un stade préliminaire par « un débat sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet », incluant toutes les options.

Seul un transfert de la plate-forme aéroportuaire sur un site respectueux des populations représentera une solution d'avenir répondant durablement aux besoins de développement du Grand Ouest.

COLlectif citoyen pour le TRANSfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique :

COLTRAN

ANNEXE 1

Tableau de comparaison du transfert avec la situation de référence

		OPTION DE RÉFÉRENCE	P5 « LE TRANSFERT »  
		«Piste : réfection de la piste et installation de l'ILS Aérogare : mise en conformité et aménagements limités Exploitation : règles existantes inchangées»	Piste : un équipement évolutif proposé par la DGAC. Aérogare : Aux dernières normes environnementales Exploitation : Dernières normes de l'aviation civile
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	AMÉNAGEMENT URBAIN <i>Effets estimés sur la base de simulations du PEB correspondant à chaque option</i>	En 2040, la zone A du PEB (Lden>70dB) recouvre 85 hectares et 0 logement, la zone B (Lden>62dB) recouvre 400 hectares et 250 logements et la zone C (actuellement fixée à Lden>57dB) recouvre 1 000 hectares et 1 900 logements. La zone C est tangente à l'île de Nantes.	L'objectif du transfert est de n'avoir aucun habitant dans les zones A & B du PEB, très peu voire aucun en zone C. Les zones correspondantes à NA seront libérées, d'où une économie considérable de surface imperméabilisée.  
	DESSERTE TERRESTRE DE L'AÉROPORT	Les projets de desserte terrestre de l'aéroport ne sont pas réalisés. Les conditions d'accès, de circulation et de stationnement se dégradent par rapport à la situation existante.	Le site choisi pour le transfert sera facile d'accès par le réseau existant et les projets routiers programmés. Pas de problème de stationnement des véhicules. (Parking en sous-sol) ...  
	RÉSEAUX ET VOIRIES	Pas d'incidence notable par rapport à la situation existante.	Le Transfert libérera de l'espace pour revoir le réseau routier au sud de Nantes (Périphérique, ...)  
ENJEUX DE PROTECTION DE LA POPULATION ET ENVIRONNEMENTAUX. <i>Au stade ultérieur de développement du projet, l'étude d'impact précisera les effets prévisibles.</i>	BRUIT	En 2019, 16 000 personnes sont exposées à plus de 55dB (Lden). En 2040, 13 000 personnes sont exposées à plus de 55dB (Lden). Parmi celles-ci, 500 sont exposées à de fortes nuisances (>62dB). Pas de population exposée à des nuisances très fortes (>70dB). En 2040, 67 000 mouvements commerciaux. L'amélioration de la performance acoustique des avions réduit partiellement les effets défavorables.	Peu de population = peu d'incidence Les incidences les plus graves seront annulées par indemnisation avant construction. On peut envisager une zone de délaissement élargie    
	AIR	En 2018, les émissions de polluants locaux lors du cycle décollage-atterrissage sont de 195 tonnes pour les NOx et 8 tonnes pour les particules en suspension. En 2040, les émissions annuelles seront de 235 tonnes de NOx et 9 tonnes de particules en suspension. L'amélioration de la performance environnementale des avions et des véhicules routiers réduit partiellement les effets défavorables.	L'effet des émissions est négligeable en milieu rural bien ventilé et surtout en absence de population dense  
	SANTÉ	L'incidence sur la santé pourrait s'apprécier au regard de l'exposition au bruit et de la qualité de l'air. L'amélioration des performances acoustique et environnementale des avions réduit partiellement les effets défavorables.	Peu de population = Peu d'incidence    
	BIODIVERSITÉ	Pas d'incidence notable par rapport à la situation existante.	Pas de zone humide Pas de zone écologique Pas de déboisement  
	FONCIER, TERRES AGRICOLES ET SOL	L'emprise actuelle de la plateforme est d'environ 360 hectares. Pas d'emprise nouvelle notable par rapport à la situation existante et donc pas d'effet sur les terres agricoles adjacentes.	Libération de l'emprise actuelle pour de nouveaux usages, environ 340 ha. Minimisation des surfaces imperméabilisées sur le nouveau site. (Piste unique, réduction des surfaces bâties, parking en sous-sol, accès routiers courts, ...) 
	EAU	Mise en conformité progressive, à la loi sur l'eau, de la plateforme existante d'ici 2025. Environ 100 hectares sont imperméabilisés.	Mise en conformité immédiate. Minimisation des surfaces imperméabilisées et mesures compensatoires assurant la meilleure protection du milieu aquatique superficiel et souterrain.  
	CLIMAT ET VULNÉRABILITÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	En 2018, les émissions de CO2 dues au transport aérien sont de 303 000 tonnes (dont 16% pour le cycle décollage-atterrissage et 84% pour la demi-croisière). En 2040, les émissions annuelles de CO2 seront de 369 000 tonnes (la répartition entre le cycle décollage-atterrissage et la demi-croisière est inchangée). Soit une croissance de 22%, mais les émissions de gaz à effet de serre seront compensées à partir de 2020 par la croissance neutre en carbone. Il convient de noter que les potentielles « fuites de carbone » liées au report du trafic aérien vers d'autres aéroports ne sont pas prises en compte à ce stade.	Le meilleur positionnement au Nord Loire et la meilleure accessibilité de l'aéroport dans sa zone de chalandise diminuera l'empreinte carbone liée au transport terrestre des usagers. 
	BIENS MATÉRIELS, PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL	Pas d'incidence notable par rapport à la situation existante.	Site choisi pour n'avoir aucune incidence 
ENJEUX SOCIOÉCONOMIQUES	SATISFACTION DES BESOINS DE MOBILITÉ AÉRIENNE	Croissance du trafic entre 2018 (6,2 MPax) et 2029 (8,6 MPax) puis stagnation jusqu'en 2040. Besoins non satisfaits : 2,8 MPax en 2040. Qualité de service globale très dégradée.	Aucune limitation. L'aménagement sera conçu évolutif pour s'adapter aux besoins, quelle que soit son évolution, en gardant le meilleur qualité de service.  
	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET EMPLOI	Ne permet pas de satisfaire pleinement les besoins de mobilité aérienne liés aux activités économiques, de recherche, d'innovation et touristiques. En 2018, l'aéroport génère 11 000 emplois. 5 000 emplois directs, indirects et induits seront créés entre 2018 et 2040 (estimation sommaire). Interruption du trafic aérien sur la plateforme durant plusieurs semaines pour rénover la piste.	Création d'emploi dans la zone d'implantation en 44 Nord et redéploiement positif de l'emploi dans les communes Sud-Loire. Renforcement de l'attractivité du Grand-Ouest, Bretagne et Pays de La Loire  
	COÛTS <i>(€HT CE2018, hors compensations environnementales, agricoles et d'insertion territoriale) Estimations sommaires et préliminaires susceptibles d'évolutions lors des études ultérieures</i>	Travaux réalisés entre 2018 et 2021 : entre 40 et 50 M€. Travaux réalisés après 2021 : entre 80 et 100 M€. Total : entre 120 et 150 M€.	Ne s'applique pas car le transfert permettra d'obtenir un aéroport aux dernières normes et dont la durée d'exploitation par un nouveau concessionnaire ne sera pas limitée 