

FAISABILITE D'UN TRANSFERT DE L'AEROPORT NANTES ATLANTIQUE VERS UN SITE ALTERNATIF SUR LE TERRITOIRE DES INTERCOMMUNALITES DU NORD 44

Qui sommes-nous ? Notre programme

Le COLTRAN est un collectif de citoyens qui a pour « but commun » et pour « cause » de remettre dans le débat public le projet d'un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique.

Nous développons une argumentation en quatre 4 parties :

- Le transfert apparaît désormais indispensable
- Le transfert est possible et crédible car on peut trouver des sites adaptés
- Le transfert permettra de réaliser un aménagement aéroportuaire ne nuisant pas aux populations riveraines, écologique et évolutif.
- Procédures et délais.

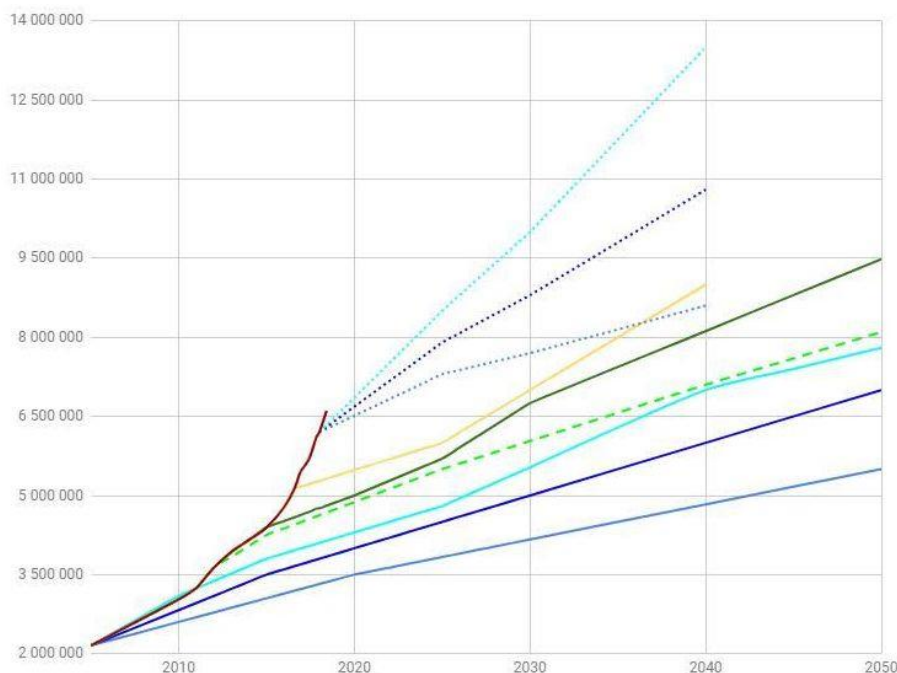
1 UN TRANSFERT INDISPENSABLE

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 millions 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



Les différents scénarios de trafic aérien à Nantes



A la lecture du graphique ci-dessus 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 démographique de l'évolution de l'offre, des besoins de mobilité aérienne du Grand ouest, 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 le lac de Grand Lieu et avec une piste dans l'axe du centre-ville de Nantes l'aéroport engendre de fortes contraintes et comme le remarquait la DGAC dans son rapport de 2013

« ...la zone soumise à de très fortes contraintes d'urbanisme, notamment l'interdiction de construire de nouveaux logements, s'étend significativement. De nombreux terrains, situés en milieu urbain, proche des équipements et bien desservis seraient gelés, en totale contradiction avec les politiques de densification des villes et de lutte contre l'étalement urbain, dans une agglomération où la démographie est particulièrement dynamique » (DGAC 2013)

Et (rapport de médiation 12/2017)

« Le transfert de l'aéroport dans un territoire non urbanisé déplacerait les nuisances sonores à l'écart des populations, alors que leur accroissement constant autour de l'aéroport actuel pose de plus en plus de problèmes : l'évolution du plan d'exposition au bruit (cf. supra), conditionne et limite à long-terme les possibilités de développement urbanistique autour de l'aéroport et à proximité de l'île de Nantes ; le plan de gêne sonore censé rendre compte des nuisances effectivement subies et ouvrir aux riverains concernés le droit aux aides à l'insonorisation va évoluer et aura des conséquences financières de plus en plus lourdes, la gestion des nuisances et les impacts de la gêne sonore sur la vie quotidienne et la santé doit se plier aux exigences des réglementations nationales et internationale (OMS) sur ces sujets »

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.

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

« La répartition du trafic sur plusieurs plateformes est illusoire, pour des raisons liées aux durées d'accès à ces aéroports, mais aussi parce que les conditions du marché du transport aérien conduisent les compagnies à concentrer et optimiser leur offre au plus près de leur bassin de chalandise qui se décompose ainsi sur le critère du temps de trajet :

- moins d'1H : 2 050 000 habitants
- entre 1H et 2H : 3 400 000 habitants
- entre 2 H et 3H : 2 500 000 habitants

La notion de réseau d'aéroports pourrait être pertinente dans une logique de délivrance administrative d'autorisations de liaisons, qui n'est pas compatible avec la libéralisation du ciel européen. Les documents consultés soulignent la méconnaissance du sujet par ceux qui ont soutenu cette approche.

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 besoins les entreprises locales. »

2. LE TRANSFERT EST POSSIBLE.

2.1 Rappels et bibliographie

Pendant la période allant de 1974 à 2016 de nombreuses voix de toute sensibilité et de tout horizon technique ont traité du meilleur emplacement pour le transfert de l'aéroport de Nantes alors que le site de NDDL était mis en question

Rapport CGED de 2003 en fait état :

« Les associations ACIPA, Bien Vivre à Vigneux, ainsi, semble-t-il, que bon nombre d'élus locaux, acceptent l'idée qu'un nouvel aéroport sera nécessaire à terme. Elles pensent, par contre, que le site de Notre-Dame-des-Landes, trop près de Nantes et autour duquel la population s'est fortement densifiée au cours des dernières décennies n'est plus adapté. Elles préconisent de mettre à profit le temps dont l'on dispose, pour rechercher un autre site entre Nantes et Rennes, un peu plus au nord que Notre-Dame-des-Landes, site qui, selon elles, pourrait présenter des atouts au moins égaux à ceux de Notre-Dame-des-Landes en terme de chalandise, tout en minimisant l'ampleur des populations touchées par les nuisances »

A la même époque (2003) COSYNERGIE écrivait sous le titre REFLEXION STRATEGIQUE

« Dans la mesure où la construction d'un aéroport peut prendre 10 à 15 ans, qu'elle nécessite des études importantes,il peut paraître justifié d'envisager le transfert de l'aéroport de Nantes vers un autre site bien choisi. Nous signalons notamment l'absence de proposition de sites autres que Notre-Dame-des-Landes, dans la bande a priori très favorable située entre 15 et 40 km au Nord de Nantes, Guémené-Penfao se situant au-delà de cette bande (à une cinquantaine de km de la périphérie de Nantes). Cette absence peut poser problème, eu égard à l'insistance des associations à évoquer l'intérêt d'un site qu'elles situeraient justement dans cette bande est-ouest au nord de Nantes, de tels sites présentant l'avantage, aux yeux de certaines associations, d'être plus attractifs (car plus proches) pour d'autres villes (surtout Rennes), sans pour autant se situer trop loin de Nantes. »

Le rapport CGED revient assez longuement sur le sujet.

« Le premier point à souligner est l'intérêt méthodologique de la multiplicité des points de vue prônée par Cosynergie pour comparer les sites, par analyse multicritères.

Une première revendication a été celle d'un inventaire plus complet des sites propices. Des écrits mentionnent des études en ce sens,La mission pour sa part a essayé d'identifier un nouveau site entre Guémené-Penfao et NDDL, orienté en gros est-ouest, inclus dans une bande de 15 km de chaque côté de la RN 137, pour combiner une situation favorable dans l'aire de chalandise, la qualité de la desserte et une moindre densité de population sur un espace à faible relief d'au moins 1,5 x 4 km.

L'éloignement des sites par rapport à la ville centre est utilisé inégalement au fil du temps. L'expérience souligne seulement que la ville la plus contributive ne doit pas être trop loin de l'aéroport. »

Enfin dans le rapport médiation de décembre 2017

« S'agissant d'un projet d'infrastructure, le projet d'aéroport du Grand Ouest ne peut se concevoir sans considération d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de mobilité. Cela est d'autant plus nécessaire que le projet d'aéroport du Grand Ouest a été explicitement présenté comme un « transfert »²⁷, directement lié au projet urbain de la métropole de Nantes. Par ailleurs une infrastructure de transport ne peut se concevoir sans vision intermodale : enjeux de desserte de l'aéroport, à l'échelle de la métropole nantaise comme du Grand Ouest ; congestion routière croissante ; besoins de mobilité plus généraux aux différentes échelles spatiales. » .

Contrairement à l'affirmation du rapport de saisine (page 41) le transfert est crédible et faisable. Nous le démontrons ci-après en utilisant les mêmes données publiques que la DGAC

2.2 Quel cahier des charges pour un nouveau site ?

A ce stade on peut se contenter de retenir comme critères de base ceux proposés par la DGAC page 41 :

« Situation par rapport à la zone de chalandise, configuration du relief, compatibilité avec les enjeux humains, environnementaux et économiques, disponibilité d'une superficie constructible de l'ordre de 1 000 hectares, propriétés géotechniques du sol, possibilités d'établir une desserte adaptée par la route et les transports en commun.. »

Que nous précisons comme suit

Superficie du site

Le rapport CGEDD 010459-01 du 03/2016 avait précisé ce point en définissant comme suit la morphologie de l'emprise : au moins 4 x 1,5 km (600 ha), sous-entendu orientée face aux vents dominants soit sensiblement est ouest pour permettre l'implantation d'une piste et d'une deuxième, à terme pour répondre à l'évolution des besoins d'exploitation d'un aéroport de classe A.

Définition du domaine géographique d'implantation

Ce même rapport avait mentionné

- *une bande de 15 km de chaque côté de la RN 137 entre Guémené-Penfao et NDDL*

Cosynergie (2003) avait formulé d'autres suggestions, à la suite du président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes, M. Christian Roger:

- *le polygone Guémené-Penfao, Sion les Mines, Châteaubriant et Nozay,*
- *la bande a priori très favorable située entre 15 et 40 km au Nord de Nantes,*

Il y a par ailleurs dans tous les rapports un large consensus pour

- *centrer cet aéroport sur sa région naturelle de chalandise (dans laquelle le 44 représente 48 %)*
- *éviter de construire un nouvel aéroport sur une zone déjà notablement urbanisée ».*

Faisant la synthèse de ces réflexions nous retiendrons comme domaine a priori favorable la partie nord du Département de Loire Atlantique et plus précisément les territoires des 5 intercommunalités qui occupent cet espace de 2737 km²: Communautés de communes, du Pays d'Ancenis, (20 communes), de Châteaubriant-Derval (26), de Nozay (7), d'Erdre et Gesvres (12), de Blain (4).

Relation avec la zone de chalandise

Au titre de justification principale du choix de ce domaine, la carte hors texte montre le tracé des deux axes routier nationaux existants qui le traversent et le relient aux métropoles régionales les plus voisines :

- Autoroute A 11 –E60 Angers Nantes Saint Nazaire
- N 137 2x2 voies de Nantes à Rennes

Et les tracés de deux infrastructures de déviation-dédoublage et/ou substitutions de ces deux axes principaux

- D 164 d'Ancenis à Nort/Erdre puis D16 de Nort/Erdre à Savenay avec projet de mise en 2x2 voies avec contournement de Les Touches et de Nort/Erdre.
- D 722 de Blain à Châteaubriant, puis D163, D678, D923 jusqu'à A11, Ancenis et le sud Loire.

Sans oublier les départementales d'orientation nord sud à l'est de la 4 voies qui offrent des voies d'accès alternatives, au nord vers la Bretagne, au sud vers la Vendée

- D178 Châteaubriant Carquefou, au centre du domaine
- D163, D 878, D923 Châteaubriant-Ancenis avec connexions (multiples), au nord vers les départements bretons, au nord est vers le Maine et Loire et la Mayenne, au sud avec le futur franchissement de la Loire à Ancenis vers les Mauges et la Vendée.

A ces infrastructures routières majeures il faut ajouter les deux tracés de voies ferrées secondaires:

- Nantes Nort/Erdre Châteaubriant : ligne tram train
- Nantes Carquefou Saint Mars la Jaille : voie abandonnée et déséquipée mais dont la maîtrise foncière reste publique (le CG 44)

Le domaine proposé est donc dans son ensemble particulièrement bien relié à la zone de chalandise par un réseau existant qui peut assurer des liaisons fluides et rapides avec les principales villes de la zone de chalandise. ; Ce réseau pourrait encore être amélioré par des aménagements de voirie dont certains sont programmés car leur intérêt pour le développement des communes du nord du Département est reconnu.

2.3 Démarche d'identification pour un site alternatif et premiers résultats

A l'appui de sa thèse pour écarter le transfert la DGAC déclare

« Pour éclairer la faisabilité d'un transfert sur un autre site, une analyse cartographique des enjeux humains, environnementaux, économiques et agricoles connus sur le territoire des Pays de la Loire a été réalisée à partir des données détenues par la DREAL Pays de la Loire. Les informations relatives à ces enjeux ont été rapportées sur un maillage régulier de 500 mètres par 500 mètres, soit un carré de 25 hectares. Les thèmes sont hiérarchisés selon trois classes d'enjeux (fort, moyen ou faible) afin d'en faciliter la compréhension spatiale. Cette analyse cartographique est présentée en annexe 3 (pages 111 à 114) »

Pour notre part nous considérons, comme tout le monde l'admet désormais, que l'aéroport doit être implanté en 44 et pas trop loin de sa métropole (Nantes –Saint Nazaire) et être bien accessible à partir des départements bretons, c'est-à-dire dans la partie nord du département de Loire Atlantique selon le quadrilatère défini par :

- A l'ouest la N 137 entre Nantes et Rennes
- A l'est et au nord la limite du 44
- Au sud l'autoroute A11, puis la D128 entre Ancenis et Nort sur Erdre

Il faut donc zoomer les cartes établies par la DGAC sur ce domaine qui correspond aux territoires des deux intercommunalités de Châteaubriant-Derval et du pays d'Ancenis. On constate alors qu'il réunit tous les critères positifs favorables pour l'implantation d'un site aéroportuaire :

- un terroir agricole à faible densité de population celle-ci étant rassemblée dans quelque gros bourgs (taches rouges sur notre carte de synthèse hors texte)
- de faibles contraintes environnementales attestées par les larges taches vert clair de la figure Enjeux Environnementaux du rapport DGAC (page 112). Quand on y regarde de plus près en consultant directement les cartes de la DREAL disponibles sur le site « sigloire » que nous avons téléchargées sur SIG (QGIS) on voit que les seules zones protégées, classées en ZNIEFF, sont des forêts dont l'extension coïncide avec des affleurements plus sableux dans un contexte de terrains à dominante de grès (tâches rouge brun sur la carte hors texte)

Dans ce contexte les zones les plus intéressantes sont les voisinages peu peuplés des intersections entre les axes nord sud conduisant à la Bretagne et les voies est ouest reliant Saint-Nazaire et Angers :

- entre l'autoroute au nord d'Ancenis, et les D164 et D923
- entre la D164 et les D131 et D178 à Nort- sur Erdre: quadrilatère Nort/Erdre, Petit Mars, Ligné, Teillé, Riaillé, Joué sur Erdre avec extension possible vers Héric.
- un peu plus au nord l'intersection entre la N137 (à Nozay) et la D771 (dont Châteaubriant demande la mise en 2x2). déjà citée dans les études précédentes .Plus au nord le voisinage de Guémené Penfao ne nous paraît pas devoir être retenu, bien qu'encore parfois évoqué. Trop loin de Nantes, présentant des zones naturelles remarquables et étendues (forêt de Gâvre) et ayant fait l'objet d'une vive opposition des populations actée par un vote du conseil municipal (en 2003).
- en bordure nord est du département le triangle (et ses abords) limité par les D923, D163 et D178 présente l'intérêt d'un très faible peuplement et d'une hydrologie et géologie favorables .Il a en outre l'avantage d'être au cœur d'un territoire comprenant des zones d'activité artisanale ou de petite industrie en densité significative d'après le rapport DGAC **Ancenis**, Riaillé, Moisdon, **Châteaubriant**, Saint Mars la Jaille, en44, **Pouancé**, **Segré** , **Candé** , en 49. Enfin il est traversé par un réseau routier bien organisé et à bon débit : D878 d'Ancenis à Pouancé, D163 de Châteaubriant à Candé (puis Angers), D923 d'Ancenis à Segré via Candé.

Soit 4 zones qui répondent à des degrés divers aux exigences majeures du cahier des charges

Nous avons validé ce choix fait initialement sur cartes par des visites de terrain. Ce qui nous a permis d'identifier plusieurs sites qui mériteraient des investigations complémentaires avant d'être retenus pour une phase de sélection par analyse multicritère incluant des critères sociologiques et de politique locale.

Nous avons rencontré des élus locaux pour leur faire part de nos réflexions et de notre analyse de la problématique du transfert telle que présentée ci-dessus. Leur accueil a été positif et ouvert et nous avons le sentiment que pour la plupart ils sont disposés à entrer de manière constructive dans un processus de concertation.

Certains élus ont même manifesté leur intérêt pour accueillir l'aéroport du Grand Ouest sur leur territoire.

3 POUR UN AEROPORT ECOLOGIQUE EVOLUTIF ET ECONOMIQUE

Il faut d'abord remarquer que le transfert évitera les épineux problèmes que posent le réaménagement concernant la Loi Littoral dans l'environnement du Lac de Grand-Lieu, le réseau NATURA 2000 et la convention RAMSAR de 1971 pour la préservation des zones humides, et des terrains agricoles périurbains. Mais surtout il permettra en positionnant le nouvel aéroport sur un site ayant des caractéristiques de terrain favorables de concevoir et réaliser un ouvrage moderne conforme aux exigences internationales les plus récentes en matière de protection de l'Environnement et mettant en œuvre les techniques les mieux adaptées

Ecologique

Sur un site naturel aux propriétés identifiées comme favorables il sera possible de concevoir un aménagement et des constructions minimisant les impacts sur les milieux naturels par réduction des surfaces imperméabilisées au strict nécessaire, enterrement des bâtiments (notamment les parkings véhicules), contrôle des bilans de flux et d'énergie et recours aux énergies renouvelables pour aboutir à un ensemble à énergie positive.

Evolutif

C'est devenu une nécessité pour s'adapter à l'évolution du transport aérien et des besoins d'un aéroport de classe A. Car (A. de Juniac 2018 IATA) : « *Les décisions sont rarement anticipées et sont le plus souvent prises quand on ne peut plus faire autrement. Cette crise d'infrastructures exige des décisions rapides. Si le système aérien veut s'accommoder d'un doublement du trafic à l'horizon 2035 il faut que les décisions soient prises maintenant.* C'est pourquoi nous proposons le tuilage d'une phase 1 « dite aménagement nécessaire de N-A » et d'une phase 2 « dite transfert » assurant la continuité du développement de l'activité de l'aéroport. La phase 1 pourra couvrir la période d'étude et de réalisation de la nouvelle plateforme. La phase 2 interviendra en continuité.

Economique

Au total, un projet s'inscrivant dans une véritable politique d'aménagement du territoire et de développement durable, évitant la massification des emplois sur le seul pôle économique Nantes-Saint-Nazaire au profit des territoires périurbains, un projet rationnel sur le plan économique offrant des perspectives claires et sans équivoque à l'échéance 2040, dans le cadre d'un contrat de concession établi pour une durée compatible avec un retour sur investissement pour le concessionnaire et les agents économiques des secteurs connexes.

4 PROCEDURES ET DELAIS.

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 les moyens légaux d'y apporter réponse sans pour autant bloquer indéfiniment les projets, en arrivant à un accord négocié dès le stade initial de la prise de décisions, se sont mis en place à la suite de la conférence de RIO en 1992.

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 Administration et services public ». Soit: pour l'Europe la directive « inspire » et pour notre région le site internet « sigloire ».

Nous demandons pour le projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest 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 ficelé et imposé pour d'autre raisons.

Par projet d'aménagement du Grand Ouest nous entendons à la fois le réaménagement 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 ci-dessus., conformément à la loi Grenelle 1 qui a acté le déplacement de l'aéroport Nantes Atlantique

