

DES AILES POUR L'OUEST



ENGAGÉE DANS UN
DÉVELOPPEMENT AMBITIEUX
QUI ASSURE UNE CROISSANCE
SOUTENUE ET SOUTENABLE
DU GRAND OUEST

INTRODUCTION

Forte de ses 4000 adhérents, l'association des Ailes pour l'Ouest s'est mobilisée fortement pour le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, notamment lors du référendum de 2016. Malgré le traumatisme qu'a constitué la décision du gouvernement qui, il faut le rappeler, est allé à l'encontre de 179 décisions de justice, du choix des élus locaux et d'un vote de près de 500 000 personnes, l'association a décidé de s'inscrire dans la concertation. D'abord parce que ce déni de démocratie ne doit pas donner lieu à la politique de la chaise vide comme l'ont fait les associations d'opposants à chaque concertation. Ensuite, parce que notre vision de l'avenir pour le Grand Ouest inclut un aéroport à la mesure des ambitions de notre territoire.

1 Aucune alternative pour accompagner la croissance de l'aéroport de Nantes-Atlantique

L'aéroport de Nantes-Atlantique connaît une croissance sans discontinuer depuis plus de 20 ans avec **une accélération du phénomène depuis 2010**. Il connaît avec un taux de 13% en 2018 ; la plus forte croissance des aéroports français. Si un effet rattrapage explique cette croissance, elle est aussi due à l'absence d'alternative sérieuse que toutes les études précédentes ont montré tant en ce qui concerne la mise en réseau des aéroports de l'Ouest, que le TGV :

Sur la mise en réseau des aéroports de l'Ouest, le rapport d'enquête publique de 2008 était clair :

« un transfert d'une partie du trafic de Nantes-Atlantique sur les autres aéroports de l'Ouest aurait de très lourds impacts financiers sans pour autant garantir une pérennité des liaisons ainsi transférées. En effet, les compagnies aériennes ne peuvent offrir une offre attractive en termes de fréquences que si elles sont assurées de pouvoir remplir correctement leurs avions : elles cherchent donc à concentrer leur offre sur des aéroports qui s'appuient sur un marché local important que seule une grande métropole peut assurer ».

L'expertise complémentaire Post Débat public 2003 menée par Cosynergie s'est également penchée sur cette question :

« Cette solution, séduisante intellectuellement, nous paraît d'emblée totalement irréaliste, pour les raisons suivantes :

- Saupoudrer les trafics en les "répartissant" entre aéroports amènerait à des marchés trop petits pour chaque aéroport et les compagnies ne pourraient rentabiliser les lignes. Seule une concentration dans un grand aéroport permet à la plupart des lignes d'atteindre un seuil critique qui permet de remplir les avions et de proposer des fréquences conformes aux attentes des clients.

- Un aéroport n'a pas le droit (Droit Européen) de discriminer certains trafics, par exemple de refuser les trafics charters.

- Ce sont les compagnies qui choisissent les aéroports. Toute vision autoritaire de la répartition du trafic serait une vue de l'esprit.

- Plafonner les trafics d'un aéroport, c'est mécontenter les compagnies et les clients, ce qui conduit à perdre du trafic, qui risque de se transférer à Paris. D'où des pertes économiques pour l'ouest ».

La commission du dialogue d'avril 2013 a également évoqué ce sujet : *« la mise en réseau des aéroports de l'Ouest a fait l'objet d'une expertise qui a conclu au caractère irréaliste de cette hypothèse en raison des stratégies des compagnies aériennes qui demandent des masses critiques pour ouvrir des lignes ».*

Enfin, le rapport du Conseil Général de l'Environnement Durable de Mars 2016 était tout aussi précis : *« Cette solution apparaît peu crédible, 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 sur les plates-formes les plus proches du bassin de chalandise ».*

Sur l'alternative du TGV et contrairement aux arguments mis en avant par le Premier ministre le 17 janvier 2018, celle-ci a été jugée inadaptée par plusieurs rapports dont le rapport du CGEDD de mars 2016 : *« A court ou moyen terme, la desserte TGV vers Charles de Gaulle ne constitue pas une alternative crédible pour les vols en correspondance à Roissy depuis Rennes et Nantes ».*

C'est cette absence d'alternative avérée, et déjà connue et largement édulcorée par le rapport de médiation de décembre 2017, qui a contribué au développement du trafic aérien en majorité sur Nantes-Atlantique, dont les contraintes de réaménagement sont elles aussi connues car déjà étudiées dans de nombreux rapports. Si aucun d'entre eux n'a indiqué que le réaménagement de Nantes-Atlantique était impossible, tous ont insisté sur 2 conséquences néfastes **concernant l'urbanisme et les nuisances sonores**. Le rapport d'enquête publique de 2008 indiquait notamment :

« si la saturation technique peut être repoussée au minimum jusqu'en 2020 sous réserve d'un certain nombre d'investissements concernant la piste et l'aérogare, par contre, la contrainte la plus forte pour le maintien en exploitation de Nantes-Atlantique apparaît nettement comme étant celle résultant des nuisances sonores et de leurs conséquences en terme urbanistique ».

« le site de Nantes-Atlantique est fortement contraint par sa surface (380ha), ses installations (aérogare, piste, installations de guidage des aéronefs) et par les contraintes d'urbanisme imposées par la protection contre les nuisances sonores (PEB, PGS...). Le développement de l'aéroport dans un tel contexte ne paraît pas réaliste »

« s'il existe encore de rares aéroports qui ont des trajectoires de décollages et d'atterrissages survolant des agglomérations, ce sont des aéroports très anciens autour desquels s'est développée l'urbanisation en l'absence de réglementation s'appuyant sur les PEB. La tendance actuelle est d'éviter ce type de survols lors de la construction de nouveaux aéroports s'affranchissant ainsi des contraintes associées en terme de risques et de nuisances sonores. Des exemples peuvent être cités en Europe : Athènes, Milan ou Oslo et ailleurs : au Japon, à Hong Kong, Bangkok, etc. Par ailleurs, il convient de souligner que si pour certains aéroports, il y a survol de zones urbanisées, l'aéroport de Nantes-Atlantique présente la particularité d'entraîner un survol du centre-ville par pratiquement la moitié des vols commerciaux à l'atterrissage, à basse altitude en dessous de 500 mètres ».

Le rapport post débat public évoque également ce réaménagement : *« si l'horizon de saturation de la piste n'est pas un facteur limitant essentiel à échéance rapprochée, d'autres facteurs peuvent justifier la décision de transférer Nantes-Atlantique, en particulier les nuisances sonores et les limitations importantes à l'urbanisme que pourrait occasionner l'accroissement de trafic de N.A. dans les années à venir, sans compter le risque de ne plus trouver plus tard les terrains bien placés et non urbanisés nécessaires ».*

La commission du dialogue de 2013 indiquait quant à elles : *« L'aérogare sera saturée dans quelques années et sa restructuration complète s'avèrerait rapidement très difficile et vraisemblablement très onéreuse. Ce bâtiment déjà remanié et agrandi plusieurs fois ne peut répondre sans une refonte complète de son architecture et de son fonctionnement, ni aux nouvelles exigences en matière de renforcement des dispositifs de contrôle, ni aux besoins des compagnies aériennes qui cherchent à accroître leur efficacité pour diminuer les coûts pour les passagers. Par ailleurs, le réaménagement de Nantes-Atlantique ne semble pouvoir se faire qu'en conservant la piste actuelle. Une telle extension au-delà des difficultés techniques qu'elle rencontrerait, accroîtrait de manière importante les nuisances de bruit que supportent les habitants de Nantes, Rezé,*

Bouguenais et St Aignan. Le projet de PEB actualisé montre une aggravation de la situation future qui deviendrait difficilement supportable pour les habitants soumis au bruit. Par ailleurs, le gel de terrains situés en milieu urbain, proches des équipements et bien desservis, serait en totale contradiction avec la politique nationale et locale de densification des villes et de lutte contre l'étalement urbain ».

« Au-delà de 55 000 mouvements, les nuisances pour les habitants de l'agglomération nantaise deviendraient vite difficilement supportables. Le réaménagement de Nantes-Atlantique n'apparaît donc pas à la commission comme une solution valable à long terme. Difficile techniquement et très pénalisant pour les habitants de l'agglomération, ce choix conduirait à plafonner volontairement la capacité de l'aéroport, ce qui ne permettrait pas d'amortir les coûts des travaux nécessaires à une augmentation même limitée de capacité et serait préjudiciable au développement économique de la région ».

Le décor est planté. L'aménagement de Nantes-Atlantique ne pourra se faire que sous contraintes très fortes, et déjà identifiées.

2. EXIGENCES

Pour notre part, nous avons plusieurs exigences dans cette concertation :

2.1 Un potentiel à 15 millions de passagers et des perspectives à long terme

L'ensemble des prévisions de la DGAC depuis 15 ans sur le trafic aérien s'est révélé largement dépassé. Ainsi, le trafic a plus de 10 ans d'avance sur le scénario haut de l'enquête publique de 2008. Il est donc essentiel pour la crédibilité de l'Etat, déjà sérieusement entamée, que les prévisions de trafic soient crédibles. Or, la DGAC se base sur une baisse de la croissance du trafic à Nantes-Atlantique dans les prochaines années et un trafic de 8,3 millions en 2025 et de 11,4 en 2040 alors que les 7 millions seront franchis à la fin de l'année 2019. Après la forfaiture des estimations des 3 médiateurs en décembre 2017, quelle crédibilité accorder à celles-ci qui sont déjà démenties par les faits ? Même avec une croissance de 4% par an d'ici 2040, soit 3 fois moins qu'en 2018, les 15 millions de passagers seront atteints en 2040. **Aussi, nous demandons à ce que le projet intègre dès à présent ce plafond au moment de l'inauguration. Et ainsi une étude complémentaire et indépendante sur le trafic aérien, que nous avons demandée, et qui a été acceptée ce 4 juin 2019, sera versée au dossier.**

2.2 Le respect des engagements du Premier ministre

Lors de sa décision annoncée le 17 janvier 2018, le Premier ministre avait annoncé des compensations exemplaires pour les riverains et notamment pour le « village » de Saint-Aignan de Grand Lieu. Or, en dehors d'un élargissement du Plan de Gêne sonore qu'il faut saluer, il faut bien constater qu'à ce stade, les engagements du Premier ministre ne sont pas tenus. Et ce ne sont pas 600 places de parking supplémentaires annoncées le 8 Février à l'Hôtel de Région qui répondent aux besoins exprimés. Nous demandons donc à ce que 100% du montant des travaux d'insonorisation des habitations soient pris en charge par l'Etat indépendamment des niveaux de revenus du foyer et que cela concerne l'ensemble des habitations acquises avant le 18 janvier 2018. De même, nous demandons à ce que le droit de délaissement soit possible pour l'ensemble des logements acquis avant le 17 janvier 2018 et intégrés dans le Plan de Gêne sonore.

Enfin, nous demandons à ce que l'Etat abonde dès à présent le fonds de compensation (le FCNA, voté lors du conseil métropolitain de Nantes Métropole, le 28 juin 2019) prévu pour les riverains de l'aéroport à la hauteur des besoins identifiés par les collectivités locales afin de permettre un transfert des équipements structurants comme le collège de la Neustrie ou les équipements publics situés dans le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu. Ce n'est pas aux collectivités, et donc aux contribuables locaux, d'assumer le reniement de l'Etat sur le plan financier mais bien à ce dernier.

2.3 Une présentation aboutie et équivalente des 4 scénarios

La DGAC propose plusieurs scénarios à l'étude :

- Une piste transversale qui avait pourtant déjà été étudiée et considérée comme inappropriée. Cette alternative nous apparaît toujours inappropriée pour deux raisons majeures :
 - Des populations qui n'ont rien demandé à personne se verraient désormais impactées par les nuisances sonores même si elles seraient moins nombreuses.
 - Le délai pour des surfaces à acquérir de 115 hectares dont beaucoup appartenant à des entreprises et des particuliers, sera trop long pour être opérationnel avant la saturation de la piste actuelle.
- L'option d'étendre la piste pour permettre de décaler le seuil d'atterrissage ne nous semble pas adéquat au regard du coût et des incidences. Investir 100 millions d'€ pour gagner 40 mètres de hauteur et 2 à 3 décibels est-il réellement à la hauteur des enjeux ?
- L'option d'une piste en V pose des questions en matière de biodiversité et de capacité à être réalisée avant la saturation de la piste actuelle, même si elle offrirait un surcroît de capacité, permettrait de réaliser les travaux sur la piste actuelle sans fermer l'aéroport.

Cette fermeture de l'aéroport qui semble nécessaire pour la réfection de la piste actuelle est à prendre en compte car il n'est pas envisageable d'interrompre le trafic de 3 à 6 mois à Nantes-Atlantique.

Concernant l'aérogare, nous nous opposons à la création d'une deuxième aérogare avec « *des niveaux de services différenciés* » car la tendance actuelle à l'uniformisation de la clientèle sur les vols à bas coûts, notamment l'utilisation par les entreprises et leurs salariés de ces vols, rend ce besoin moins prégnant. C'est en outre beaucoup plus coûteux en terme d'exploitation. Nous privilégions de donner à l'aérogare actuel une taille en adéquation avec les hypothèses d'évolution du trafic revues et corrigées.

Mais au-delà des scénarios, des coûts, des enjeux sur l'aménagement, de la protection de la population et de l'environnement, l'économie, nous exigeons que le maître d'ouvrage présente **des délais précis de réalisation pour chacun des scénarios**. Tout est présenté comme si chacun d'entre eux étaient opérationnels en 2025, sans tenir compte des délais d'acquisitions foncières, des recours, des procédures d'enquêtes publiques et environnementales. Nous rappelons ainsi que la Chambre de Commerce avait en 2017 remis aux médiateurs une étude sur les obligations du maître d'ouvrage en cas d'extension foncière et que celle-ci précisait que les procédures liées au classement **Natura 2000** de la zone et à la **loi littoral** s'appliqueraient. **Nous demandons donc une totale transparence sur les délais de mise en conditions opérationnelles de chaque scénario.**

Enfin, le maître d'ouvrage annonce 40 à 50 millions d'euros de travaux à réaliser entre 2018 et 2021 par le futur concessionnaire alors que la nouvelle concession doit débuter en 2022.

Nous demandons donc la plus grande transparence sur la nature des travaux à réaliser et leurs modalités de prise en charge (le concessionnaire actuel via une convention ou l'Etat lui-même ?).

2.4 Une vision Grand Ouest pour des besoins à long terme

Un aéroport n'est pas seulement une infrastructure. C'est aussi un outil de développement pour permettre aux habitants et aux entreprises d'un territoire de se déplacer, de prospecter, de découvrir de nouvelles cultures tant à titre professionnel que personnel... Ces aspirations se vérifient depuis de nombreuses années en Bretagne et Pays de la Loire qui sont les 2 régions aux taux de chômage les plus faibles et l'attractivité la plus forte. Ainsi ces deux régions qui vont attirer plus d'1,5 million d'habitants d'ici 2040 doivent être en mesure d'accueillir ces populations et de leur proposer une accessibilité aérienne de bon niveau. Il faut en

effet rappeler que l'aéroport de Nantes-Atlantique dont la zone de chalandise est de 8 millions d'habitants, est aussi celui des bretons qui constituent 25% de la clientèle qui doit pouvoir y accéder de manière satisfaisante. C'est d'ailleurs pourquoi la Région Bretagne s'était engagée dans le transfert vers Notre-Dame-des-Landes afin de constituer une véritable plate-forme capable de répondre aux besoins des bretons. Le développement de l'aéroport de Rennes n'ayant pas de capacités d'extension suffisantes à long terme en bordure de la Vilaine.

Deux exigences doivent être intégrées dans cette concertation. C'est d'abord l'accessibilité terrestre (accès routier, ferroviaire, des transports publics) de l'aéroport pour l'ensemble de la clientèle y compris les bretons. C'est ensuite, et c'est probablement l'un des enjeux majeurs, de garantir que **cette plate-forme sera en mesure de faire face au besoin du territoire à long terme**. Pour rappel, le scénario haut du dossier de la DGAC prévoit d'atteindre les 15 millions de passagers d'ici 2040. **Le rôle de l'Etat c'est d'être le garant que ce territoire ne sera pas sacrifié et que les capacités de développement seront possibles, soit par une deuxième piste, soit par des aménagements. Mais si l'Etat n'est pas capable de garantir un potentiel de développement après 2040, il doit d'ores et déjà le dire, adapter les investissements et la durée de la concession et anticiper dès à présent la recherche d'un autre site.**

CONCLUSION

Se cacher derrière l'incertitude de la croissance du trafic à 2040 alors que les prévisions avaient été faites jusqu'à 2065 pour Notre-Dame-des-Landes et très nettement minimisées, est une seconde trahison que les citoyens ne pourront accepter. Nous exigeons donc des réponses à cette question : **Que se passe-t-il après 2040 en cas de réalisation du scénario haut et un nombre de 15 millions de passagers ?** L'Etat compte-t-il plafonner le trafic dans l'Ouest et ainsi déconnecter notre Région du reste du monde et freiner son développement économique et les emplois qui vont avec ? Ou l'Etat envisage-t-il de déménager le site afin de faire face aux besoins de capacités ?

La réponse à ces questions est d'autant plus importante que l'explosion du trafic mondial est annoncée avec un doublement du trafic d'ici 15 ans (de 4 à 8 milliards de passagers). La flotte d'avions passera elle de 25 000 à près de 50 000 avions. Cette tendance ne sera pas interrompue par les mouvements comme la honte de prendre l'avion ou la taxation du kérosène qui restent des phénomènes marginaux au regard des impacts du transport aérien sur le climat. Avec moins de 3% des émissions de gaz à effet de serre, le transport aérien a déjà mis en place des mesures incitatives qui produisent des effets puisque les émissions de CO2 du transport aérien ont diminué entre 2000 et 2017 de 26% quand le nombre de passagers équivalent/km augmentait de 54% selon l'OACI.

Cet effort en faveur du climat va se poursuivre avec le programme Corsia mis en place par les compagnies et les constructeurs qui a pour objectif une croissance neutre en carbone à partir de 2020.

Aussi, nous attendons de cette concertation, que le dogmatisme soit mis de côté, que la vérité sur les chiffres soit exprimée, et que l'avenir à long terme soit présenté pour permettre à nos enfants de vivre dans un Grand Ouest ouvert sur le monde et pas renfermé sur lui-même.

REDACTEUR PRINCIPAL :

GUILLAUME DALMARD *Président Des Ailes pour l'Ouest*

Contacts :

desailespourlouest@gmail.com

Des Ailes pour l'Ouest CS 70515 44105 Nantes CEDEX 4