

Paris, le 28 Novembre 2012

## **Dossier de presse**

# **Aéroport du Grand Ouest**

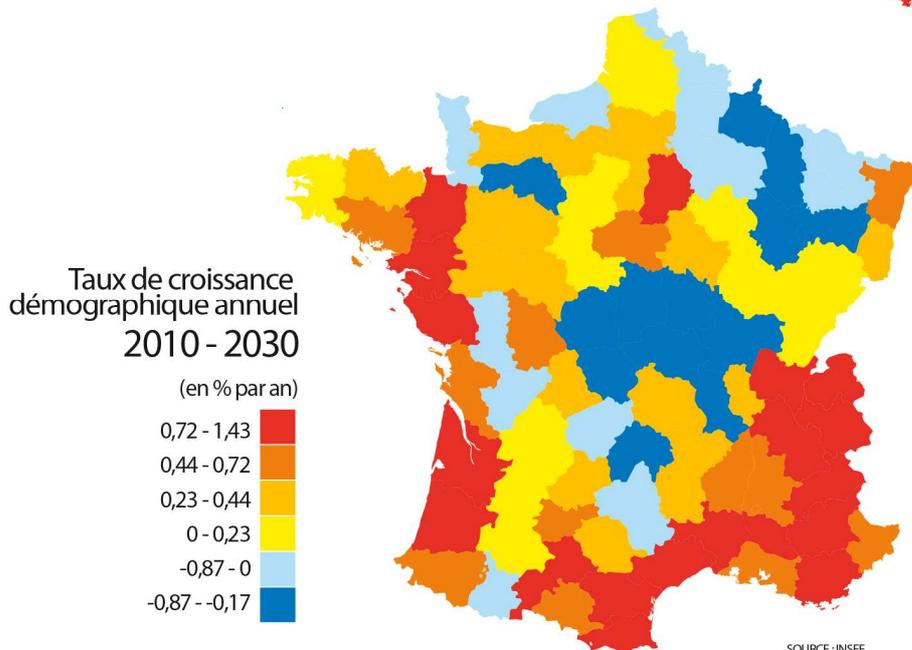
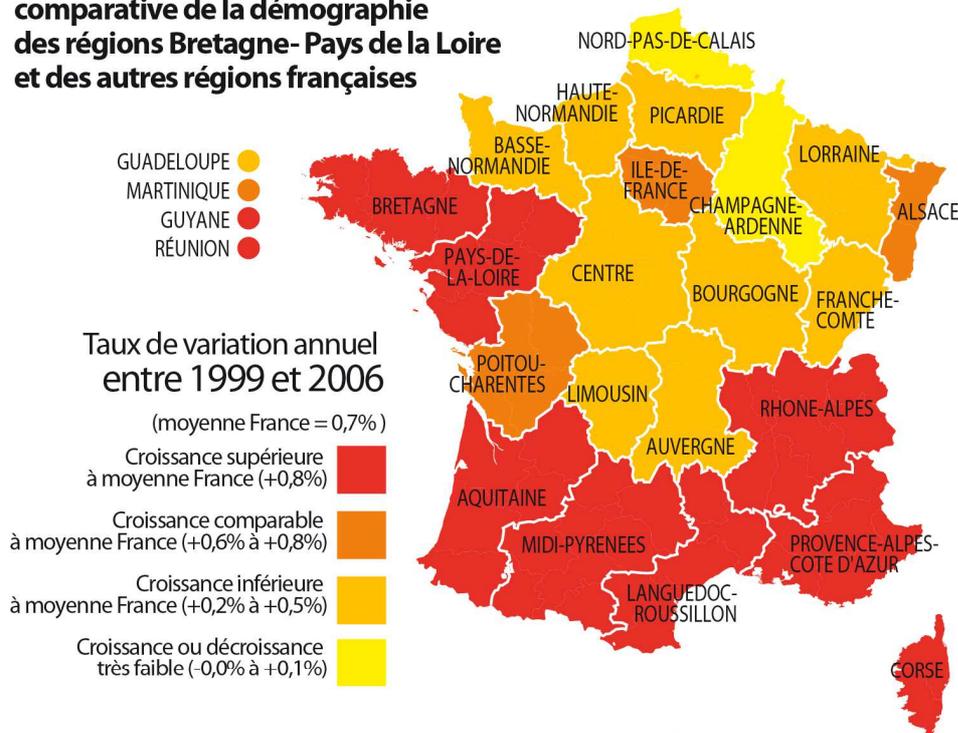
---

**Contact presse**  
**Nacéra Arnauld des Lions**  
**Nantes Métropole**  
**02 40 99 48 44 – 06 75 25 04 17**  
**[Nacera.arnauld-des-lions@nantesmetropole.fr](mailto:Nacera.arnauld-des-lions@nantesmetropole.fr)**



La croissance démographique prévue par l'INSEE devrait conduire à une hausse de plus de 25% de la population entre 2008 et 2040, alors que pour la France la hausse s'établira à 15% environ (soit 0,7% par an de croissance, contre une moyenne nationale à 0,41% par an).

**Évolution comparative de la démographie des régions Bretagne- Pays de la Loire et des autres régions françaises**



SOURCE : INSEE

La croissance démographique très importante du grand Ouest est associée à l'un des plus bas taux de chômage de France pour les régions Pays de la Loire et Bretagne :

## Taux de chômage dans les régions Bretagne-Pays de la Loire et des autres régions françaises

Taux de chômage localisés trimestriels (en moyenne trimestrielle - données CVS) :  
**comparaisons régionales**

en %

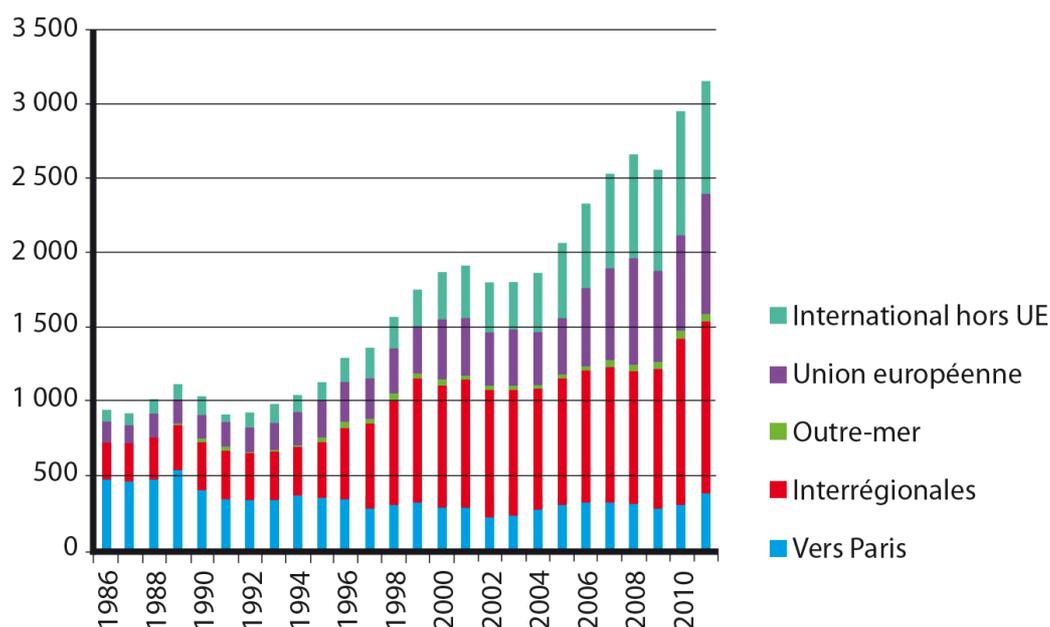
	2 <sup>e</sup> trimestre 2012 (1)	1 <sup>er</sup> trimestre 2012	2 <sup>e</sup> trimestre 2011
Alsace	8,8	8,7	8,2
Aquitaine	9,8	9,6	9,0
Auvergne	8,9	8,6	8,2
Bourgogne	9,1	8,8	8,4
Bretagne	8,6	8,3	7,7
Centre	9,2	9,0	8,4
Champagne-Ardenne	10,4	10,1	9,4
Corse	9,7	9,6	9,3
Franche-Comté	9,0	8,8	8,3
Ile-de-France	8,5	8,4	8,1
Languedoc-Roussillon	13,7	13,5	12,6
Limousin	9,1	8,9	8,4
Lorraine	10,2	10,0	9,4
Midi-Pyrénées	10,0	9,8	9,2
Nord-Pas-de-Calais	13,2	13,1	12,5
Basse-Normandie	9,2	9,1	8,7
Haute-Normandie	10,9	10,9	10,2
Pays de la Loire	8,3	8,2	7,7
Picardie	11,8	11,6	10,8
Poitou-Charentes	9,4	9,3	8,6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	11,3	11,2	10,7
Rhône-Alpes	8,7	8,5	8,0
<b>France métropolitaine</b>	<b>9,7</b>	<b>9,6</b>	<b>9,1</b>

(1) estimations provisoires au 2<sup>e</sup> trimestre 2012.  
Source : Insee, Taux de chômage localisés

### c. Un dynamisme économique et social générateur de mobilités

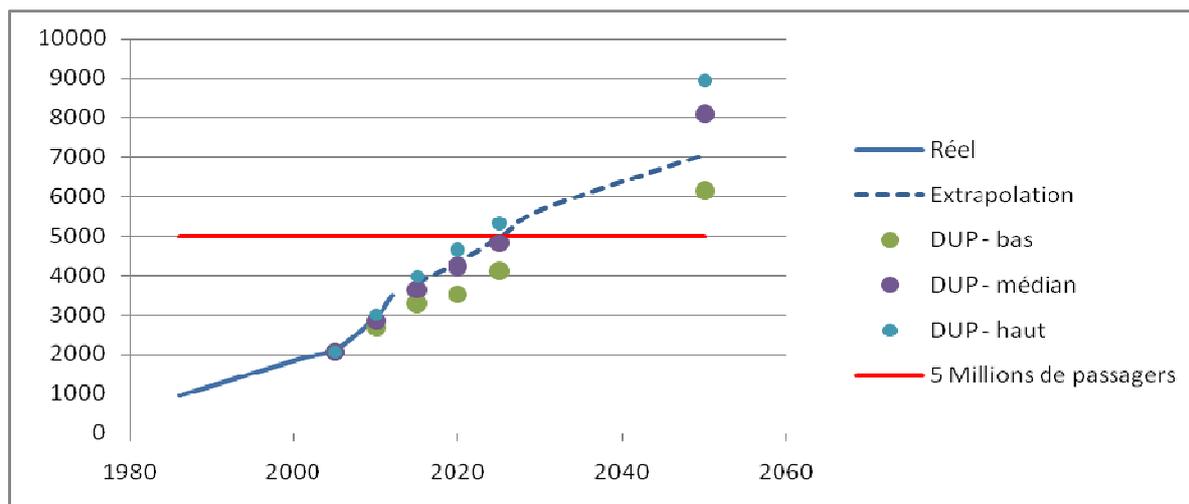
L'évolution de la composition des trafics de l'aéroport de Nantes Atlantique illustre bien le développement économique et social du Grand Ouest, qui s'est au fil des années transformé en foyer de croissance à dimension européenne. Alors que le trafic à destination des aéroports parisiens représentait 50% des trafics en 1986, il n'est aujourd'hui que de 12% du trafic total de l'aéroport, le solde se répartissant entre des liaisons interrégionales (Nantes-Lyon, Nantes-Marseille, Nantes-Toulouse) ou européennes et internationales (Nantes Royaume Uni, Espagne, Maroc Tunisie, Turquie...). En 2011, 50% du trafic de Nantes-Atlantique était européen ou international.

**Composition des trafics sur l'aéroport de Nantes**



Source : DGAC

Le trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique est en augmentation rapide et continue depuis plus de 10 ans. En 2000, le trafic était de 1,9 million de voyageurs, en 2011, il s'établit à 3,2 millions de voyageurs, soit une augmentation annuelle supérieure à 5%. Cette croissance est supérieure à celle de Lyon (+3,1% par an), Toulouse (+2,6% par an), Nice (+1% par an) et Bordeaux (+2,7% par an) sur la même période.



Cette croissance du trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique pour les années 2010 à 2012 est située entre les deux scénarios supérieurs présentés dans le cadre de l'enquête publique.

**Le trafic aérien sur le Grand Ouest augmente en moyenne de plus 5% par an depuis 30 ans, avec une accélération depuis 2005 (+7,5% par an)**

Une extrapolation de ces données à un rythme d'évolution raisonnable (hypothèse de croissance de 2,7% par an jusqu'en 2030, puis 1,8% par an -taux de croissance recalculés par la DGAC, inférieurs à ceux présentés dans le cadre de la DUP, et inférieurs de moitié à l'augmentation annuelle des trafics depuis 1986-), conduit à un trafic qui devrait dépasser 5 millions de passagers entre 2025 et 2030.

En cas de variation des prix du pétrole, les variations des trafics sont les suivantes :

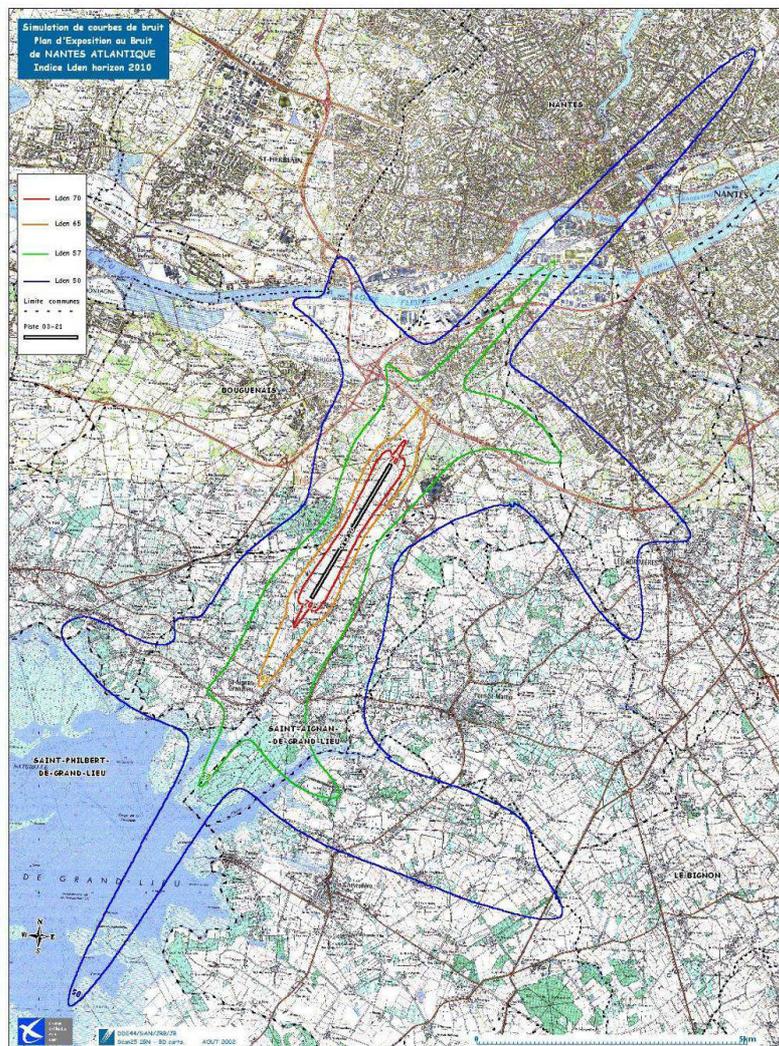
- Une variation du prix du pétrole de 50% induit une variation des trafics de l'ordre de 10% à horizon 2030
- Une variation de la croissance de 0,5% induit une variation des trafics de l'ordre de 10% à horizon 2030

**Même avec un prix du pétrole élevé et une croissance faible, le dépassement des 5 Millions de passagers est inévitable d'ici à 20 ans.**

## 2. Le site de Nantes Atlantique ne peut pas croître dans des conditions supportables pour la ville et ses habitants

L'aéroport de Nantes Atlantique génère aujourd'hui des nuisances fortes, en raison de sa localisation en zone périurbaine et de l'orientation de la piste, qui imposent le survol par les avions du cœur de l'agglomération.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes Atlantique concerne 41 000 personnes. Les zones A, B, et C sont soumises à des restrictions d'urbanisation qui empêchent notamment la construction de logements ou restreignent la construction d'équipements publics voués à l'accueil des populations (crèches, hôpitaux, écoles...), limitant les possibilités de densification et de requalification urbaine de ces zones.



**PEB Aéroport Nantes Atlantique.** Zone A d'un PEB = analogue au fait d'habiter le long d'une autoroute chargée (voie de type périphérique ou A6) / Zone B d'un PEB = analogue au fait d'habiter à 150 m d'une autoroute. / Zone C d'un PEB = analogue à vivre à 300 m d'une autoroute.

**Il n'est pas possible d'adapter le site de Nantes Atlantique pour accueillir l'augmentation du trafic sans renforcer les nuisances sonores et les contraintes sur le développement de la ville, à un coût proche de celui d'un nouvel aéroport.**

La capacité de densification de l'aéroport de Nantes Atlantique est en effet limitée, en raison de la complexité du site et du coût d'intervention sur un site contraint exploité. L'exemple de la construction récente de nouveaux parkings, rendus nécessaires par la croissance du nombre de passagers, a montré la difficulté à étendre les installations.

**Il n'est ainsi pas envisageable de réaliser une deuxième piste, transversale à la première**, située au sud de l'aéroport. Cela nécessiterait des travaux complexes, qui imposeraient de déplacer une partie des installations aéroportuaires (centre de ravitaillement en carburant, par exemple), d'exproprier des entreprises et de nombreux riverains, dont la zone industrielle adjacente, pour un coût de travaux qui serait du même ordre de grandeur que les contributions des collectivités au projet de nouvel aéroport. L'aéroport réaménagé poserait par ailleurs des problèmes d'exploitation, liés à la disposition en croix des pistes. Cette solution, consistant à augmenter la capacité de l'aéroport de Nantes Atlantique, aggraverait par ailleurs considérablement la gêne sonore dans de nouvelles communes avoisinantes sur un nouvel axe est-ouest, en raison de la proximité de l'aéroport des zones urbanisées. Corrélativement, elle renforcerait les contraintes en termes d'urbanisme, limitant les marges de manœuvre dont dispose la métropole pour requalifier et densifier les zones d'ores et déjà urbanisées, axe majeur dans la lutte contre l'étalement urbain et le mitage des zones agricoles et naturelles.

Il n'est pas non plus envisageable de densifier le trafic **sur une seule piste**, sans réaliser des investissements importants et générer de plus en plus de survols de la ville. Le périmètre de nuisance de l'actuel PEB serait étendu avec l'augmentation du trafic, sans que l'augmentation de la capacité d'emport moyenne des aéronefs constitue une solution. En effet les compagnies aériennes privilégient, sur les grands aéroports de province, des stratégies de diversification de l'offre et d'augmentation des fréquences plutôt qu'une massification des trajets. Une hausse du nombre de destinations desservies provoquerait donc une augmentation du nombre de mouvements.

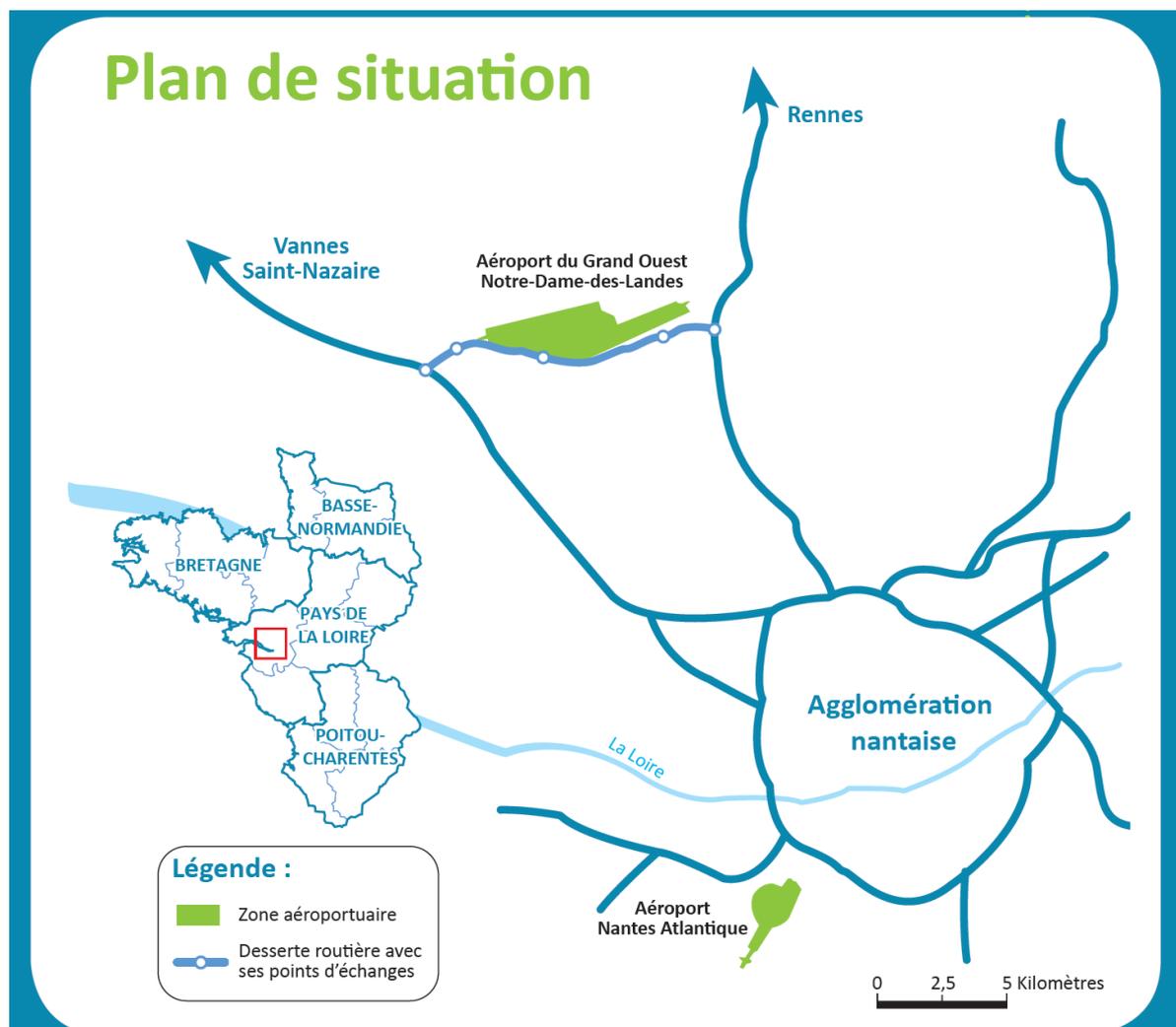
**La capacité d'accueil maximale de l'aéroport actuel est dès lors estimée à 4 millions de passagers** dans des conditions de fluidité, de confort et de praticité suffisantes, sans investissement majeur supplémentaire.

## **B. Description du projet**

### a. L'aéroport

- Implanté à une vingtaine de kilomètres au nord est de Nantes, il comprendra :
  - o Deux pistes, permettant l'accueil de l'A380 : la piste Nord sera de 2 900m de long à l'ouverture, et pourra être allongée à 3600m, la piste sud sera de 2 750 m

- Les deux pistes quasi parallèles, seront spécialisées, l'une pour les atterrissages et l'autre pour les décollages, selon le sens du vent. Les deux pistes ne sont pas tout à fait parallèles pour éviter le survol de la commune de Grandchamp des Fontaines à l'Est.
  - Le positionnement des pistes, décalées, présente l'avantage de minimiser les temps de roulage entre l'atterrissage, l'embarquement de nouveaux passagers, et le décollage.
  - Située entre ces deux pistes, l'aérogare pour les voyageurs, de 25 000 m<sup>2</sup> environ, sera sur un seul niveau pour faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite et limiter les équipements énergivores (ascenseurs, escalators...). Le bâtiment sera dit BBC (Basse consommation d'énergie).
  - Les terrains destinés aux activités de tiers (hôtel, station, service, parking de location).
- Une capacité d'extension permettant de passer de 4 millions de passagers à 5 millions de passagers, puis de 5 à 6 millions de passagers, et enfin de porter la capacité à terme à 9 millions de passagers, est prévue dès le projet initial.



## Emprises de la concession

Périmètre de la concession		1239 ha
Dont	Superficie aménagée en 1 <sup>ère</sup> phase	537 ha
	Dont surfaces artificialisées	150 ha
	Réserve foncière pour l'extension possible et les zones d'activité économique	239 ha
	Réserves foncières pour mesures environnementales	463 ha

### b. Les accès

L'accès à l'aéroport a fait l'objet d'une réflexion d'ensemble qui combine modes routiers et non routiers.

- La desserte routière : un barreau routier au sud, assurera sa desserte routière depuis Nantes, Vannes et Rennes.
- La desserte ferroviaire : prévue sous deux formes ; celle d'un tram-train empruntant une partie de la ligne Nantes – Chateaubriand et / ou d'une desserte par une ligne nouvelle à réaliser entre Nantes et Rennes avec arrêt à l'aéroport.

### c. Le financement

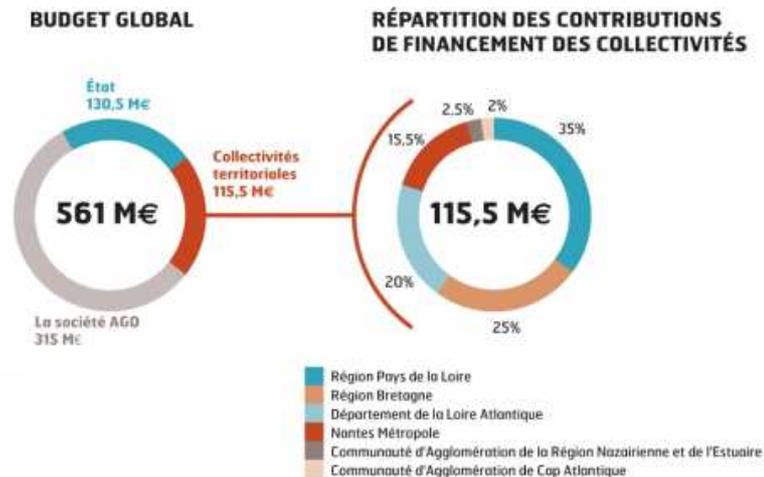
Le coût de construction de l'aéroport est de 446 millions d'euros (valeur janvier 2009). Le projet comprend également la tour de contrôle (34 M€), la desserte routière (81 M€) pour un coût global du projet de l'ordre de 561 M€.

**Ces montants sont du même ordre de grandeur qu'une petite trentaine de kilomètres de LGV ou bien que deux avions gros-porteurs. Il est comparable aux investissements réalisés chaque année par Aéroports de Paris.**

La construction et l'exploitation de l'aéroport ont été confiées, à l'issue d'un appel d'offres de l'Etat, au Groupe Vinci dans le cadre d'une concession à ses risques et périls (aucune subvention publique d'exploitation).

## Le plan de financement est le suivant :

- 315 M€ sont pris en charge par Aéroports du Grand Ouest (fonds propres et emprunts) ;
- 131 M€ sont pris en charge par l'Etat ;
- 115,5 M€ par les collectivités locales, réunies au sein du Syndicat Mixte Aéroportuaire



Le concessionnaire prend donc en charge de 70% de l'investissement, ce qui est un ratio à mi chemin entre le mode routier, pour lesquels les subventions sont pour la plupart nulles (sauf pour les concessions récentes, moins rentables), et le mode ferroviaire, où l'autofinancement du gestionnaire d'infrastructure est compris entre 20 et 50%.

Une clause de retour à meilleure fortune permettra aux mêmes partenaires publics de percevoir un remboursement de leurs subventions si les résultats dépassent les prévisions du plan d'affaires de l'offre de concession.

Le titulaire du contrat de concession assume l'ensemble des responsabilités de maîtrise d'ouvrage et d'exploitation, et supporte donc les dérapages de coût, dans la mesure où la cause lui en est imputable, ainsi que le risque de trafic.

### d. Impact sur le territoire de la métropole nantaise

L'aéroport de Nantes-Atlantique sera fermé à la circulation aérienne publique dès la mise en service de Notre-Dame des Landes.

Il est toutefois envisagé de maintenir une desserte pour le pôle industriel aéronautique de Bouguenais quelques vols par semaine. Les industriels, les collectivités locales, et l'Etat devront se prononcer sur la nécessité ou non de conserver cet accès aéroportuaire, mais dans tous les cas, cette activité résiduelle, si elle demeurait, ne nécessiterait plus de plan d'exposition au bruit.

Ainsi ce sont 600 ha d'espaces urbains existants qui seront libérés de servitudes de bruit et permettront d'accueillir de nouveaux habitants et de développer les quartiers et les centres-villes, sans compter les emprises foncières libérées par la fermeture commerciale de Nantes Atlantique.

Or, 150 000 habitants supplémentaires, essentiellement dus à l'accroissement naturel, sont attendus dans la métropole Nantes Saint-Nazaire d'ici 20 ans.

La levée des contraintes réglementaires sur les 600 ha dans des territoires parfaitement desservis par les services (écoles, commerces, transports, ...) et à proximité de zones d'emploi existantes ou en projet, permet d'envisager l'accueil de plus de 15 000 habitants. Certains de ces espaces, tels que le secteur de Rezé-les-Isles, pourraient être aménagés dès le transfert de l'aéroport.

Quant à la libération de tout ou partie de la plateforme aéroportuaire actuelle, cela représente au moins 80 ha aptes à recevoir des implantations.

Ces perspectives permettront notamment d'accroître les capacités d'extension du pôle industriel aéronautique (par exemple des nefs de montage du type de celles d'Airbus), d'accueillir les espaces d'extension du nouvel IRT Jules Verne et de développer les fonctions urbaines mises à disposition des salariés, des étudiants et les habitants du secteur selon des principes de mixité déjà mis en œuvre dans le reste de l'agglomération nantaise.

A défaut de tels espaces, l'accroissement de la population nourrirait l'étalement urbain, consommateur d'espaces naturels et générateur de déplacements quotidiens sources de nuisances et de pollutions.

**La requalification du site de l'Aéroport de Nantes Atlantique donc dans la politique de développement équilibré portée depuis plusieurs années par les collectivités de la métropole de Nantes Saint Nazaire, avec l'objectif de maintenir, au sein même de la zone urbanisée, des espaces naturels ou agricoles pour lutter contre l'urbanisation rampante et le « mitage » des territoires associés.**

**A l'échelle de la métropole, ce sont 69 000 ha qui doivent être classés en « Zone agricole pérenne ». Entre le Nord de Nantes et le site de l'aéroport du Grand Ouest, 19 000 ha à vocation agricole et naturelle seront protégés par un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PÉAN).**

## C. Impact du projet sur le foncier et l'environnement

### a. Les solutions mises en œuvre pour préserver le foncier agricole autour le l'Aéroport du Grand Ouest

40 exploitations sont concernées par le projet, dont 13 exploitations sont fortement impactées (>35% de surface). Parmi celles-ci, 5 vont stopper leur activité, dont certains exploitants en raison de l'approche de la retraite, et 8 recevront de nouvelles parcelles (remembrement) ou indemnisées pour les pertes de revenus occasionnées

Un protocole entre l'Etat et la Chambre d'agriculture de la Loire-Atlantique a été conclu en 2008 pour fixer le cadre de l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles.

Annexé au contrat de concession conclu fin 2010, le dossier des engagements de l'Etat prévoit que la déstructuration des exploitations agricoles sera compensée en assurant le regroupement du parcellaire des exploitations afin de réduire l'effet de coupure et d'allongement des temps de parcours, en rétablissant les réseaux, notamment les petits chemins vers les parcelles. Il est indiqué que l'Etat et le concessionnaire de l'aéroport prendront à leur charge, pour chaque projet, l'intégralité des coûts des aménagements fonciers, y compris des travaux connexes.

Parmi les 40 exploitations agricoles concernées par le projet, 30 ont été fait l'objet de conventions conclues à l'amiable via des indemnités ou des remembrements. Pour les exploitants qui n'ont pas conclu d'accord à l'amiable, les procédures d'expulsion sont suspendues, depuis le 4 mai 2012, jusqu'à ce que les recours contentieux et pourvois en Cassation relatifs aux ordonnances d'expulsions, en cours à cette date, aient abouti.

### b. La prise en compte de l'environnement

**Si l'implantation d'un grand équipement porte préjudice à l'environnement, il revient aux porteurs du projet de réduire les atteintes, puis, s'il en subsiste, de les compenser autant que de besoin.**

Sept scénarios ont été comparés, au sein de la ZAD de Notre Dame des Landes, pour agencer au mieux les principaux éléments de l'aéroport (les deux pistes, l'aérogare pour les voyageurs, les bâtiments techniques et les espaces pour les activités associées) afin de minimiser le bruit et l'atteinte aux milieux naturels.

**L'étude d'impact sur l'environnement, présentée lors de l'enquête de 2006, a conduit à une artificialisation des sols de 150ha sur une surface de plateforme de 537ha, soit 28%.**

Le caractère de zone humide et la présence d'espèces protégées conduit à s'engager dans une démarche de compensation : afin de reconstituer, à proximité, des milieux naturels « équivalents » à ceux qui sont altérés par la construction de l'aéroport.

Presque tout le territoire du projet est en **zone humide**. Certaines zones ont des fonctionnalités biologiques limitées. D'autres en revanche constituent des biotopes particuliers, qui sont le lieu de vie d'espèces protégées et favorables à la présence d'espèces végétales sensibles.

Le SDAGE Loire-Bretagne prévoit la restauration de zones à fonctionnalités équivalentes sur le même bassin versant que les zones affectées. Les porteurs du projet (Vinci pour l'aéroport et l'Etat pour la route d'accès) ont mis en place un système de compensation qui consiste à acheter des terrains pour y recréer des milieux naturels (**463 ha sont affectés à cet usage dans le périmètre de la concession**) et à contractualiser avec des exploitants agricoles, à l'extérieur du territoire du projet, pour développer d'autres mesures compensatoires.

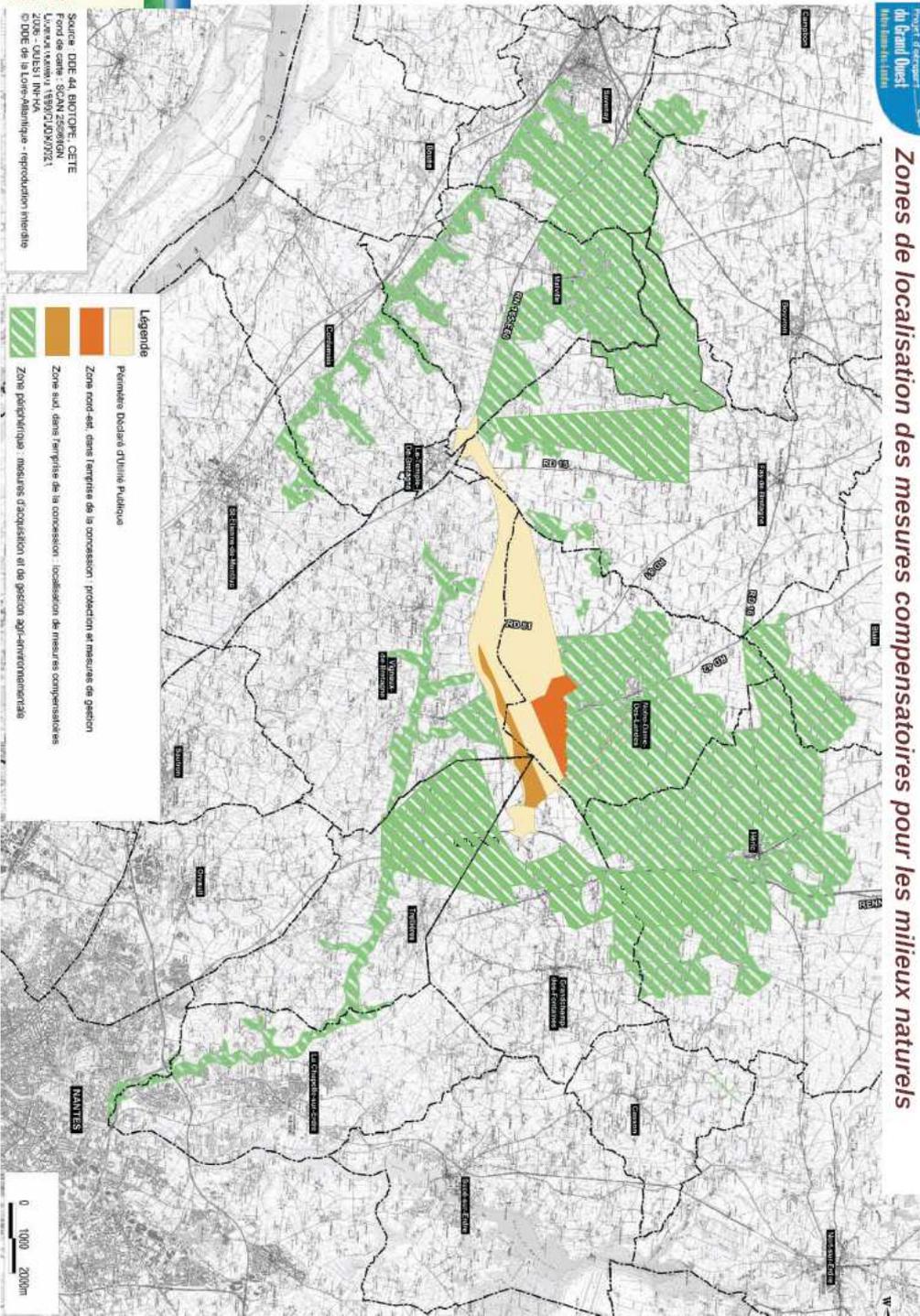
L'objectif est de maintenir la **biodiversité** (par exemple pour le Grand Capricorne qui est une espèce protégée).

Le projet est en effet concerné par trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

La Commission nationale de protection de la nature a donné un avis favorable sur les mesures de compensation proposées.

Le comité scientifique qui sera mis en place dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau validera la méthode de compensation.

### Zones de localisation des mesures compensatoires pour les milieux naturels



## B - Les Engagements de l'État

48