

DÉVELOPPEMENT

→ *Aéroport du Grand Ouest*

Le transfert de l'aéroport en neuf questions

L'aéroport du Grand Ouest, transfert de l'aéroport actuel sur le site de Notre-Dame-des-Landes, devrait être opérationnel fin 2017. Le point sur les enjeux de la mise en service de cet équipement d'intérêt général.

32

NantesPassion — N° 230 — JANVIER 2013

Quand aura lieu le transfert vers le futur aéroport du Grand Ouest ?

Il est attendu pour la fin 2017, date à laquelle l'aéroport du Grand Ouest devrait être opérationnel. Le planning prévoit en 2013 le début de la construction des voies d'accès vers le site, et un démarrage des travaux de la plate-forme aéroportuaire en 2014.

En novembre dernier, le gouvernement a annoncé un renforcement des procédures visant à protéger la biodiversité. Aucune intervention de défrichage ne sera en effet réalisée avant la validation des mesures de compensation écologique par un comité scientifique indépendant.

Pourquoi l'État et les collectivités locales ont-ils choisi de construire un nouvel aéroport ?

La zone d'aménagement différé a été créée en 1974 sur le site de Notre-Dame-des-Landes, à 20 km au nord de Nantes et à 90 km au sud de Rennes. Le lieu a été figé dans son état d'origine en vue de l'installation d'un aéroport. Ce qui explique son très faible degré d'urbanisation aujourd'hui.

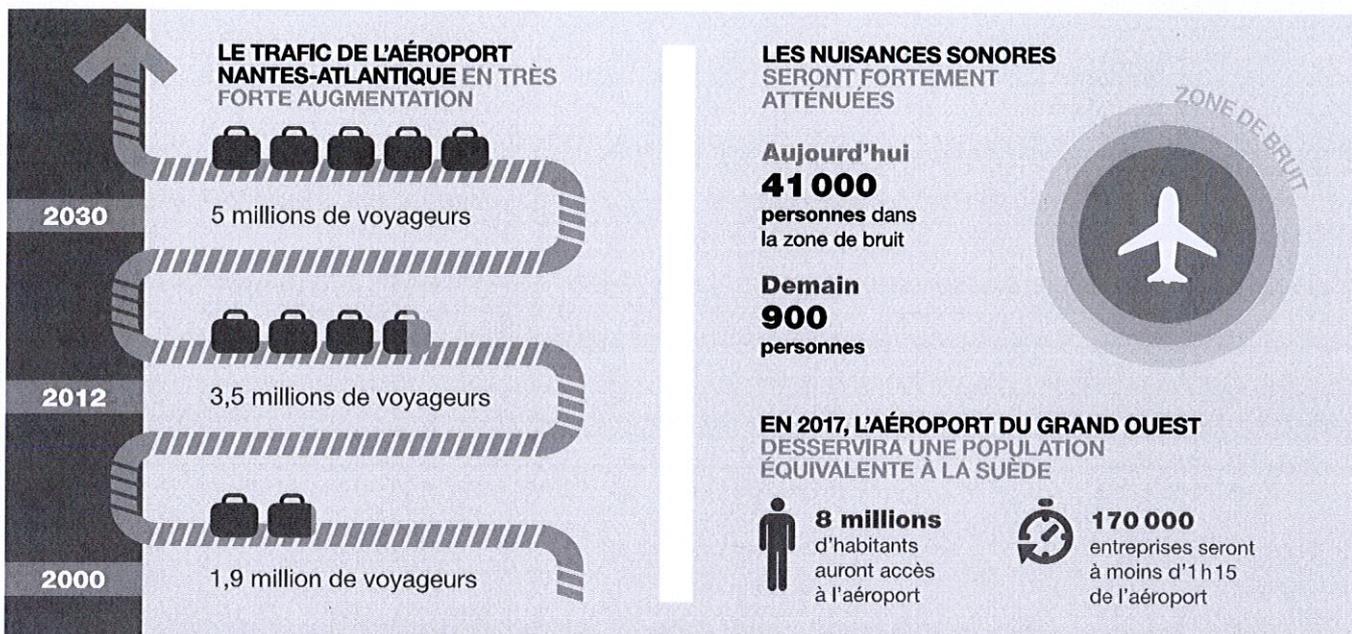
Pour revenir à l'époque actuelle, plusieurs raisons ont redonné au début des années 2000 toute son acuité à la construction d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire. L'aéroport actuel Nantes-Atlantique est ainsi au bord de la saturation. Sa capacité lui permet d'accueillir jusqu'à 4 millions de passagers par an. En 2011, le trafic a été de 3,25 millions de voyageurs, en hausse de 7 % sur l'année. La progression s'est encore



En 2012, le seuil de 3,5 millions de passagers devrait être franchi.

accélérée depuis, et le cap des 3,5 millions de voyageurs devrait être dépassé en 2012. Ensermé entre une zone urbaine et la réserve naturelle du lac de Grand Lieu, l'aéroport Nantes-Atlantique ne peut être agrandi. Cela nécessiterait d'exproprier des entreprises et de nombreux riverains – 500 habitations réparties sur 30 villages. L'opération n'est pas envisageable. En outre, son coût serait comparable à la construction du nouvel aéroport.

L'emplacement de l'actuel aéroport crée des nuisances importantes : 41 000 habitants de la métropole souffrent du bruit provoqué par le trafic aérien. Avec, chaque jour, 133 mouvements d'avions en moyenne au-dessus de l'aéroport, sans qu'il ne soit possible de réorienter la piste pour éviter que les avions ne survolent Nantes. Ici encore, la place manque. Sans compter que cela ne ferait que déplacer les nuisances sonores vers d'autres communes de l'agglomération.



→ Questions à...

PATRICK RIMBERT / MAIRE DE NANTES



« Ce qui se joue, c'est l'avenir du modèle nantais, celui d'une ville attractive, solidaire, durable »

Pourquoi la Ville soutient-elle le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes?
Nantes et tout le Grand Ouest ont un cap à franchir. Si l'on veut mettre un chiffre à ce cap, c'est celui des 4 millions de passagers aériens, la capacité maximale de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Mais les enjeux vont bien au-delà. Ce qui

se joue, c'est l'avenir du modèle nantais, celui d'une ville attractive, solidaire, durable. À quoi riment des années d'efforts collectifs, depuis la fermeture des chantiers navals, pour rendre la ville attractive si elle ne sait pas se rendre accessible aux métropoles européennes? Comment promouvoir la solidarité si Nantes ne se met pas en situation de poursuivre son

développement, créant de nouveaux emplois et générant des ressources pour mener des politiques au service de tous? Comment imaginer être une ville durable, avec une qualité de vie reconnue dans toute l'Europe, quand 41 000 Nantais vivent sous les nuisances sonores, et que d'autres sont contraints de s'installer loin de la ville pour se loger? L'avenir de la métropole se détermine sur quelques dossiers stratégiques, qui nous engagent, et avec nous les générations futures. Le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes en fait partie.

Êtes-vous sensible au mouvement de contestation que soulève ce transfert?

En tant que maire de Nantes, je suis naturellement à l'écoute de tous les Nantais. Mais l'occupation des terrains et les manifestations ne doivent pas être un miroir déformant de la réalité. Le projet de transfert de l'aéroport a été longuement débattu et discuté, notamment lors d'un débat public en 2002 et de l'enquête d'utilité publique menée en 2006. L'intérêt du projet a été largement établi et partagé. Tous les recours déposés auprès

du Conseil d'État ont d'ailleurs été jusqu'à présent rejetés. En tant que maire, j'ai aussi une responsabilité vis-à-vis des Nantais. Celle de tout mettre en œuvre pour leur permettre d'avoir un emploi à proximité, quelle que soit leur qualification. L'Insee annonce 150 000 habitants de plus d'ici à 2030 dans l'agglomération Nantes-Saint Nazaire, essentiellement du fait de l'accroissement naturel. Il y a des rendez-vous à ne pas manquer si l'on veut créer les conditions d'un développement harmonieux qui profite à tous.

Que va apporter l'aéroport du Grand Ouest?

Il va donner au Grand Ouest une porte d'accès rapide et direct à l'Europe. En 2017, le bassin de population desservi sera de 8 millions d'habitants, soit l'équivalent de la population de la Suède. Plus de 170 000 entreprises seront à moins d'une heure quinze de l'aéroport. Le nouvel aéroport permettra de soutenir leur développement, le Grand Ouest se trouvant dans le cas

contraire excentré et loin des centres de décision européens. Selon les études, 1 emploi direct et 2,8 emplois indirects sont créés tous les 900 passagers. Dès son ouverture, le nouvel aéroport aura une capacité de 4 millions de voyageurs par an. Il pourra même atteindre progressivement, à l'horizon 2065, les 9 millions de voyageurs par an. Du fait de son emplacement, loin des centres urbains, il créera très peu de nuisances sonores. Cet aéroport sera aussi le pre-

mier en France, et l'un des premiers dans le monde, à bénéficier de la qualification Haute Qualité environnementale. Sa conception permettra aux avions de consommer moins de kérosène, et l'aérodrome en lui-même consommera trois fois moins d'énergie par passager que l'aéroport Nantes-Atlantique. L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pourra également accueillir tous types d'avions, y compris les gros-porteurs comme l'A380, qui ne peuvent pas →

DÉVELOPPEMENT

→ aujourd'hui se poser sur l'aéroport Nantes-Atlantique. Ce qui contribuera à renforcer sa dimension européenne.

Que va devenir l'aéroport Nantes-Atlantique ?

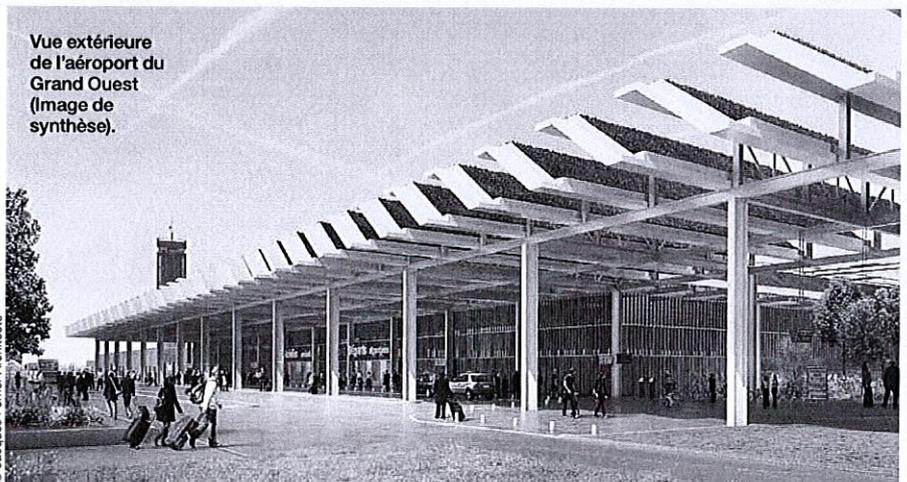
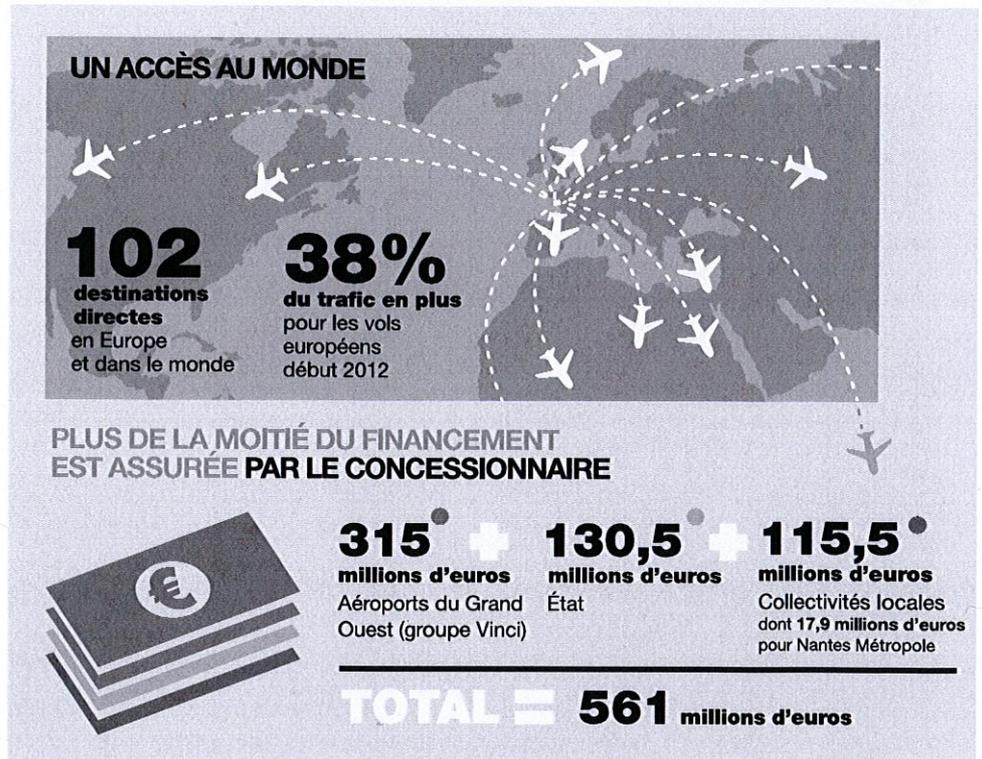
Dès l'ouverture du nouvel aéroport, l'aérodrome actuel sera fermé, marquant la fin des nuisances sonores. L'avenir de la piste en elle-même fait toujours l'objet de réflexions. Car au bord de cette piste se trouve un pôle industriel aéronautique, avec une usine Airbus, qui emploie 2300 salariés et qui fabrique des pièces destinées à toute la gamme de l'avionneur européen. Les industriels utilisent la piste pour envoyer vers d'autres sites, par avion cargo, les éléments produits à Nantes. Cet usage pourrait perdurer, sachant que la fréquence de ces vols est très faible, de l'ordre de quelques avions par semaine. L'enjeu est de garder à Nantes un pôle aéronautique dynamique, qui sera encore renforcé avec l'installation, à proximité immédiate de l'aérogare actuelle, de l'Institut de recherche technologique Jules-Verne consacré à la recherche sur les nouveaux matériaux composites et qui devrait accueillir à terme 5000 emplois, dont 1000 chercheurs.

Quelles sont les conséquences sur l'étalement urbain ?

La mise en service de l'aéroport du Grand Ouest va libérer de l'espace au cœur de la métropole nantaise pour y construire des logements. Ce qui compte ici, ce n'est pas tant l'emplacement occupé par l'aéroport Nantes-Atlantique, mais la fin des contraintes d'urbanisation liées au bruit. Sur 600 hectares à l'intérieur du périphérique, il n'est en effet pas possible aujourd'hui de construire de nouveaux logements en raison du bruit. Même si quelques vols par semaine demeurent pour l'approvisionnement du pôle aéronautique, la fin des vols commerciaux permettra de loger jusqu'à 16000 personnes dans le sud-ouest de l'agglomération, à proximité de commerces, d'écoles et de la station de tram Neustrie sur la ligne 3. Autant d'habitants qui n'auront pas à aller vivre loin de Nantes, et ne contribueront donc pas à l'étalement urbain.

Comment est financée la construction de l'aéroport ?

Le coût total de la réalisation de l'aéroport est estimé à 561 millions d'euros HT.



Il comprend l'aéroport lui-même (environ 446 millions d'euros), la desserte routière (81 millions) et la tour de contrôle (34 millions). La majorité du financement, soit 315 millions d'euros, viendra du concessionnaire qui gèrera le fonctionnement de l'aéroport : Aéroports du Grand Ouest (AGO, groupe Vinci). L'État apporte quant à lui 130,5 millions d'euros, et les collectivités locales 115,5 millions d'euros. Cette somme se répartit entre les conseils régionaux des Pays de la Loire (40,4 millions) et de Bretagne (28,9 millions), le conseil général de Loire-Atlantique (23,1 millions), Nantes Métropole (17,9 millions), la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire (2,9 millions) et celle de La

Baule-presqu'île de Guérande (2,3 millions). Cet apport constitue une avance remboursable sur le projet : si les excédents d'exploitation sont supérieurs aux prévisions, le concessionnaire reversera une partie du surplus aux financeurs publics. Par ailleurs, AGO interviendra dans le cadre d'une concession « à ses risques et périls » : il ne pourra recevoir aucune subvention publique d'exploitation. Après les cinquante-cinq ans de concession, l'aéroport du Grand Ouest deviendra un équipement de l'État.

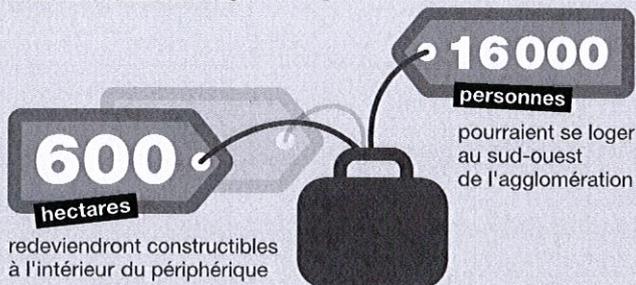
Comment se rendra-t-on à l'aéroport ?

Il sera accessible par deux voies rapides : la RN 137 (Nantes-Rennes) et la RN 165

LE NOUVEL AÉROPORT LIMITERA LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

- 1 **SEUL NIVEAU** dans l'aérogare pour moins d'équipements énergivores comme les ascenseurs et les escalators
- 2 **PISTES** pour diminuer les temps de roulage des avions
- 3 **FOIS MOINS D'ÉNERGIE CONSOMMÉE** par passager qu'à l'aéroport Nantes-Atlantique

DES LOGEMENTS À LA CLÉ



DES MESURES COMPENSATOIRES POUR L'ENVIRONNEMENT

41 millions d'euros seront consacrés à des mesures de compensation écologique

463 hectares, sur les 1239 hectares de la zone d'aménagement de l'aéroport, seront à vocation environnementale et composés de marais, prairie, forêt, etc.



(Nantes-Saint-Nazaire-Vannes). Un barreau routier raccordera ces deux axes à l'aéroport. Des transports en commun assureront régulièrement le trajet depuis la gare et le centre de Nantes. Une desserte ferroviaire rapide est par ailleurs envisagée dans le cadre d'une nouvelle liaison Nantes - Rennes - Bretagne sud, qui raccorderait l'ensemble des villes des deux régions à l'aéroport. Ce projet fera l'objet d'un débat public à l'été 2013. Une extension du réseau de tram-train Nantes-Châteaubriant, par une antenne à créer entre La Chapelle-sur-Erdre, Treillières et l'aéroport, est également possible.

Et quelles sont les compensations environnementales ?

Le transfert en soi de l'aéroport se traduit par un gain environnemental, en remédiant aux nuisances liées à l'emplacement actuel. C'est la fin des nuisances sonores pour 41 000 habitants. C'est aussi la fin du survol de la réserve naturelle de Grand Lieu et des nuisances que cela provoque sur l'environnement. Quant au nouvel aéroport, il sera, à l'instar de 90 % des terrains en Loire-Atlantique, construit en zone humide*. L'implantation des bâtiments a été conçue pour minimiser l'atteinte aux milieux naturels. Mais tous les impacts sur l'environnement ne

peuvent pas être évités. Ainsi, 150 hectares vont être « artificialisés » avec la construction de l'aéroport, pour les deux pistes, l'aérodrome en lui-même, la tour de contrôle, etc. Le concessionnaire AGO, ainsi que l'État pour la route d'accès, se sont engagés à compenser entièrement les espaces naturels qui vont disparaître. Des milieux naturels équivalents à ceux qui sont altérés par la construction de l'aéroport vont ainsi être reconstitués à proximité. Avec l'objectif de maintenir la biodiversité (par exemple pour le grand capricorne, un coléoptère qui est une espèce protégée). Cela passe par l'affectation de 463 hectares dans le périmètre de la concession pour y recréer des milieux naturels (sur un total de 1239 hectares) et par la signature de conventions avec des propriétaires et des exploitants agricoles des environs pour qu'ils développent des aménagements ou des pratiques contribuant à cette compensation : agriculture raisonnée, plantations adaptées, entretien de milieux naturels... Un comité scientifique indépendant sera chargé de valider les mesures de compensation mises en œuvre, afin que l'impact environnemental de l'aéroport soit le plus neutre possible. Enfin entre Nantes et Notre-Dame-des-Landes, 19 000 hectares d'espaces agricoles et naturels seront sanctuarisés.

Quelles sont les compensations pour les agriculteurs installés sur le site ?

Quarante exploitations agricoles sont concernées par le projet, 13 d'entre elles notamment vont perdre plus de 35 % de leur surface. Parmi celles-ci, cinq vont arrêter leur activité, certains exploitants approchant de l'âge de la retraite, et huit vont recevoir de nouvelles parcelles par remembrement ou des indemnités pour les pertes de revenus occasionnées. Un protocole entre l'État 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. Parmi les 40 exploitations agricoles concernées par le projet, 30 ont fait l'objet de conventions conclues à l'amiable, via des indemnités ou des remboursements. Pour les exploitants qui n'ont pas conclu d'accord à l'amiable, les expulsions 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. À noter qu'aujourd'hui AGO est déjà propriétaire de 96 % des terrains nécessaires. ■

* Terrains relevant de la réglementation applicable aux zones humides.