



Cahier d'acteur

Réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

Concertation Publique du 27 mai au 31 juillet 2019

Date de dépôt : 19 juillet 2019

Contact : Alain Schlessler, directeur général CCI Pays de la Loire

Nantes-Atlantique doit devenir l'Aéroport du Grand Ouest !

Les messages clefs :

Après l'annonce de l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et conscientes de l'impact de ce renoncement sur l'aménagement de la Région pour les 30 ans à venir, les CCI ont lancé dès fin 2017 un chantier de prospective pour établir la Vision 2050 de notre territoire.

Etude complète à télécharger sur : http://bit.ly/vision_prospective2050

Dans ces scénarios, l'aéroport et l'ouverture au monde jouent un rôle déterminant notamment dans le scénario tendanciel d'une hypermodernité métropolitaine.

Les CCI des Pays de la Loire fixent deux ambitions à ce nouvel aéroport :

- **Nantes-Atlantique doit devenir l'Aéroport du Grand Ouest.**
- **L'Aéroport du Grand Ouest (AGO), premier aéroport TRIA* et le plus écologique d'Europe.**

*TRIA : Troisième Révolution Industrielle et Agricole

Nantes- Atlantique doit devenir l'Aéroport du Grand Ouest

Comme le projet à Notre-Dame-des-Landes visait à doter le grand ouest d'un aéroport à la hauteur de son dynamisme économique, le réaménagement de Nantes-Atlantique doit avoir la même ambition :

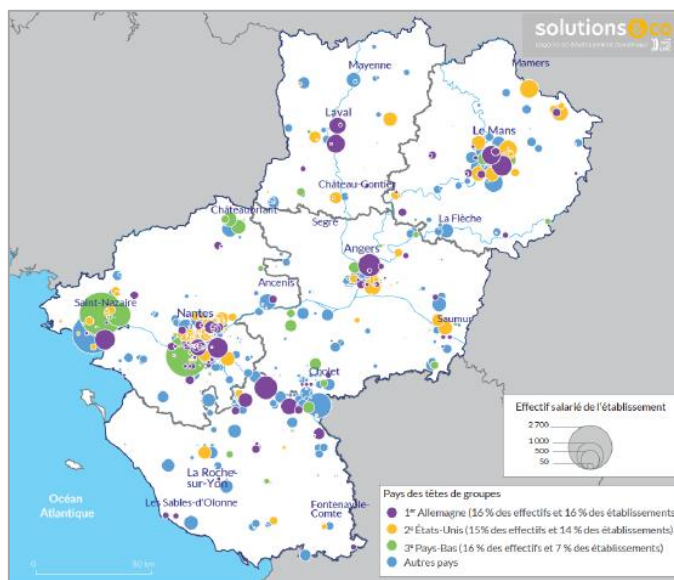
→ **Doter les métropoles Rennes, Nantes, Brest et Angers ainsi que les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, d'un Aéroport du Grand Ouest leur permettant de rester attractifs à l'international.**

- ➔ Pour se développer, nos entreprises doivent continuer leur croissance notamment de leurs exportations hors de la région.
- ➔ Le dynamisme de nos régions Pays de la Loire et Bretagne se démarque du reste de la France. Respectivement 1^{ère} et 3^{ème} plus forte évolution du CA export sur 2 ans.
 - Pays de la Loire : + 14.2%
 - Bretagne : + 10%



➔ **Accessibilité des grandes métropoles européennes :** Plus de 100 vols directs au départ de Nantes en 2019 - <https://www.nantes.aeroport.fr/fr/inspirations-destinations/liste-des-destinations>
 Contrairement à ce qui est généralement admis, le monde économique est un grand utilisateur des liaisons points à points, dites touristiques. **Autour de 20% des chefs d'entreprises interrogés utilisent y compris les compagnies à coup modéré pour leurs déplacements professionnels.**

➔ **Accessibilité des centres de décision** des Pays de la Loire, entreprises nationales mais également entreprises à capitaux étrangers en Pays de Loire. Les Pays de la Loire sont très riches en entreprises étrangères notamment Allemagne et Benelux, premier et troisième investisseur en Région d'où l'intérêt de liaisons directes vers ces destinations.



- **Accessibilité des centres de compétences de notre région** : universités, technopoles, pôles de compétitivité et mise en relation avec leurs homologues européens
- **Attractivité industrielle** (nombreux clusters économiques, sous-traitants de rang 1 et 2 des grands donneurs d'ordre régionaux. Cf. [Chiffres clefs Pays de la Loire](#))
- **Attractivité touristique** : **Puy du Fou** (2,3 millions de visiteurs en 2018), **Abbaye de Fontevraud** (194 000 visiteurs en 2017), **Voyage à Nantes** (plus de 600 000 visites en 2018)
Avec 18 millions de visiteurs et 80 millions de nuitées touristiques, la Région des Pays de la Loire se positionne dans les premières régions touristiques françaises.
L'incoming représente actuellement 17% de la fréquentation de l'AGO.

Les CCI recommandent donc non seulement l'accessibilité locale mais aussi régionale et interrégionale de l'Aéroport du Grand Ouest (tout en ayant un faible impact carbone).

- À partir de la métropole : tram, bus, taxiway,
- À partir de la région : connexion TGV, TER, voie routière depuis Angers, la Mayenne et la Vendée,
- À partir de la Bretagne : 24% des passagers de l'aéroport sont issus des départements bretons,
- À partir des régions limitrophes connexion ferroviaire Rennes-Nantes, Brest-Quimper-Nantes et Bordeaux-Nantes,
- Amélioration du débouché de l'autoroute des estuaires (le périphérique nantais étant LE seul goulot d'étranglement sur ce trajet),
- et surtout amélioration du franchissement de la Loire, la zone de chalandise étant au 2/3 au Nord de la Loire et l'aéroport au Sud de celle-ci.

Loire-Atlantique	48 %
Vendée	13 %
Morbihan	9 %
Ille-et-Vilaine	9 %
Maine-et-Loire	7 %
Finistère	4 %
Côtes-d'Armor	2 %
Charente-Maritime	2 %
Deux-Sèvres, Manche, Mayenne, Sarthe, Indre-et-Loire	1 % chacun
autres	2 %

Tableau 2 : Répartition des passagers par département d'origine. Source DGAC, 2015

Toutes ces mobilités sont à anticiper en mode multimodal pour limiter l'impact carbone, particules fines ...

L'AGO, premier aéroport TRIA et le plus écologique d'Europe

La région Pays de la Loire est pionnière dans la mise en œuvre de la Troisième Révolution Industrielle et Agricole (www.triapdl.fr) et son aéroport doit être à l'image de l'ambition de développement durable de ce territoire. Pour cela, nous préconisons de miser sur une qualité environnementale irréprochable :

- Performance énergétique de l'aérogare et autoproduction d'énergie des parkings,
- impact sonore le plus limité possible sur les riverains de l'aéroport, (mais aussi par contre-coup sur les riverains de Roissy et Orly !),
- préservation au maximum de l'impact foncier,
- compensation en terme de biodiversité,
- résolution des problématique des eaux de ruissellement des pistes,
- prise en compte des enjeux d'économie circulaire,
- desserte aéroport à faible impact carbone (mobilité H2),
- engagement RSE (label Lucie, plateforme régionale RSE,...).

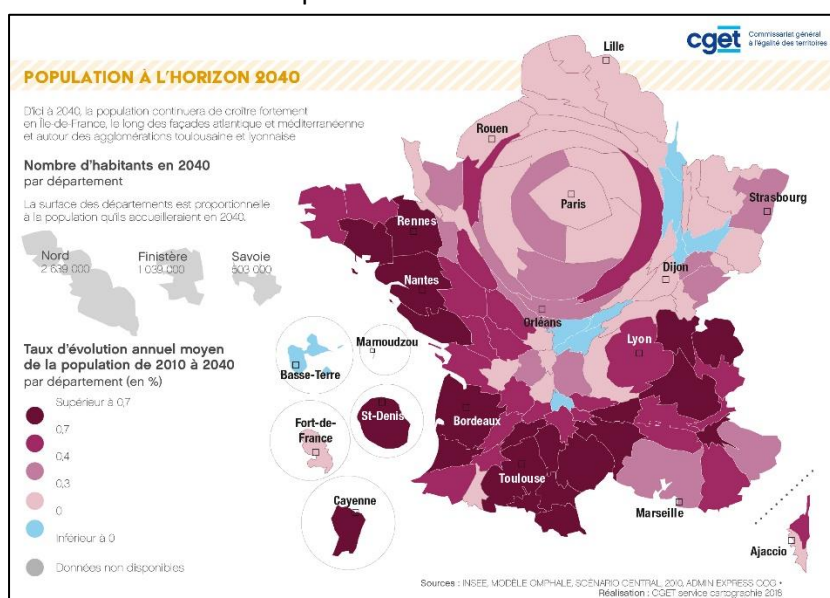
L'argumentaire des CCI des Pays de la Loire en 5 points

1- Un aéroport correctement dimensionné pour 2050

➤ **Donc, un aéroport plus proche des 15 millions de passagers que des 9 millions. En 2019, nous sommes déjà à 7,2 millions.**

→ La croissance démographique galopante des Pays de la Loire : 4,5 millions d'habitants en 2050, soit + 800 000 habitants dans les 30 ans à venir, une croissance de 0,54% en moyenne contre 0,32 % au national par an.

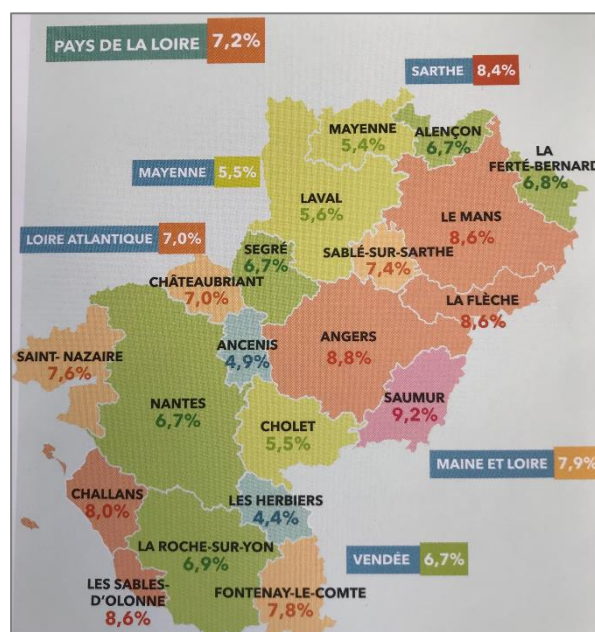
→ Une des régions les plus jeunes de France (de la population en 2050). Malgré le vieillissement de la population, le pourcentage de jeunes de moins de 20 ans sera de 22,5% et cette population est particulièrement consommatrice de déplacements aériens.



En raison de la vitalité du monde économique et des écosystèmes industriels qu'elle abrite, le taux de chômage le plus faible de France. En avril 2019, les Pays de la Loire auront connu le plus faible taux de chômage depuis 2009 !

En Pays de la Loire, le taux de chômage atteint 7,2 % de la population active, soit le plus faible taux de l'ensemble des régions de France, ex-aequo avec la Bretagne. En France métropolitaine, ce taux est de 8,5 %.

Au quatrième trimestre 2018, le taux de chômage était de 4,4 % aux Herbiers, 4,9 % à Ancenis, mais encore 5,1% à Vitré en Bretagne. (Cf. Carte taux de chômage par département et zone d'emploi – 4^{ème} trimestre 2018.)



Ces paramètres doivent être réinjectés dans les simulations de trafic pour anticiper le mieux possible la situation en 2030 puis en 2050.

Si dans 5 ans les objectifs sont atteints avec anticipation sur le prévisionnel actuel, les CCI demanderont une reconsidération du transfert de l'aéroport dès 2030.

2- Analyse de tous les scénarios

Tous les scénarios doivent être analysés, pour éviter qu'on ne se retrouve comme aujourd'hui avec un dossier « Notre-Dame-des-Landes » refusé mais sans scénarios alternatifs (dixit la Direction Générale de l'Aviation Civile : « nous n'avions pas de plan B »).

Les CCI n'ont pas à prendre position sur un des scénarios car cela doit être éclairé par des positions techniques et budgétaires sans oublier les impacts en termes de délais de réalisations.

Cependant, les CCI alertent particulièrement sur la prise en compte des contraintes environnementales qu'elles avaient soulevé sur l'extension dès 2015 en commandant une étude sur le projet d'extension de Nantes Atlantique au regard du droit de l'environnement, étude réactualisée en 2017.

Réalisée par Ernst & Young en 2015, cette étude juridique a été réactualisée en 2017 au vu de l'évolution de la réglementation.

[Lien pour télécharger le communiqué de presse.](#)

Les CCI notent également que si toutes les propositions auront un impact sur l'intégrité des sites Natura 2000, certaines hypothèses de travail notamment celles ayant le moins d'impact sur les populations (piste transversale) auront non seulement un effet défavorable mais viendront rompre des corridors écologiques.

CCI PAYS DE LA LOIRE

Notre-Dame-des-Landes, la seule solution pour désenclaver notre territoire

Etude juridique Ernst & Young 2017 « Projet d'extension Nantes-Atlantique »

Pourquoi ce complément d'étude ?

L'aéroport du Grand Ouest aurait dû ouvrir cette année. Alors que les travaux devaient commencer il y a cinq ans, le projet est l'objet de contestations plus ou moins objectives et plus ou moins violentes. Cette contestation n'a pas reculé malgré les nombreuses validations juridiques qui auraient pourtant dû, par principe démocratique, clore tout débat. Par ailleurs, en 2016, les citoyens de Loire-Atlantique ont été appelés à se mobiliser pour donner leur avis sur le projet de transfert. Si ce n'était certes qu'un avis consultatif, on peut déplorer le choix de faire se déplacer des milliers de citoyens, si c'est pour ne pas respecter leur vote.

Depuis trois ans, les opposants ne contestent plus réellement l'insuffisance de l'aéroport actuel. Néanmoins, ils mettent en avant l'extension de Nantes-Atlantique comme alternative au projet. Dans ce débat, en 2014, la CCI Pays de la Loire a souhaité analyser pragmatiquement cette possibilité, au regard du droit européen et national de l'environnement alors en vigueur.

Cette étude, conduite par la société d'avocats Ernst & Young, parue en 2015, apportait un certain nombre d'éclairages et concluait à la complexité non négligeable d'un projet d'extension de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sous le seul angle du droit de l'environnement.

Le projet d'aéroport du Grand Ouest fait actuellement l'objet d'une mission de médiation, qui a vocation à « envisager les solutions permettant de répondre aux impératifs d'aménagement, dans un dialogue apaisé avec les acteurs et dans le respect de l'ordre public » et il semble que cette mission de médiation ouvre l'hypothèse d'une extension de Nantes-Atlantique. La CCI Pays de la Loire a donc demandé l'actualisation de l'analyse, au regard des nouvelles réglementations entrées en vigueur depuis la dernière étude. Car depuis deux ans, l'arsenal législatif du droit de l'environnement s'est fortement enrichi et par conséquent, compléifié, en raison de choix nationaux (Loi Biodiversité) ou de mise en conformité avec des réglementations européennes (modification des règles applicables à l'évaluation environnementale).

Les conclusions de l'étude E&Y de 2015 : la difficulté d'étendre l'aéroport de Nantes-Atlantique, compte-tenu du zonage Natura 2000

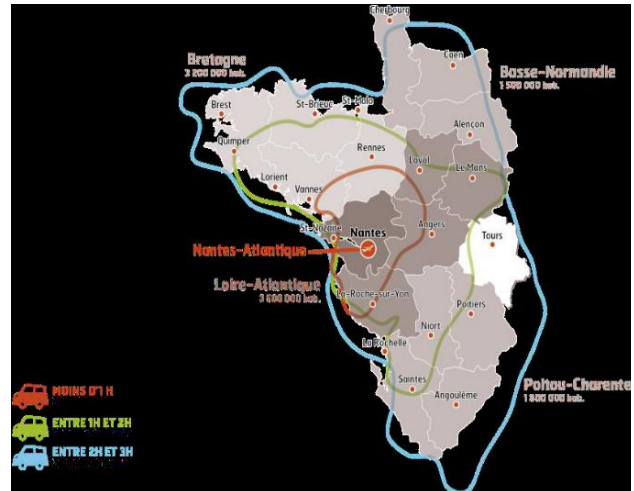
L'analyse juridique initiale constatait que « Nantes Atlantique est situé sur une zone géographique regroupant de nombreux enjeux environnementaux : zones humides, espèces protégées, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), réserve naturelle, site classé, espaces boisés classés, loi littoral, sites Natura 2000. »

Elles souhaitent que ces hypothèses environnementales soient levées dès maintenant sous peine de voir des contentieux non anticipés se faire jour après la prise décision.

3- L'accessibilité de l'AGO doit être « traitée » pour les populations de la ville mais aussi du Grand-Ouest

Les CCI demandent de réintégrer la question des accès à l'aéroport dans le débat public : desserte en transports en commun, franchissement de la Loire, ...

Après le déni de démocratie vécu par la population, il est important non seulement de préciser les accès en proximité mais aussi et surtout au niveau régional et interrégional.



4- En termes de temporalité, il y a une urgence absolue à prendre des engagements et à étudier des options intermédiaires.

Toutes les procédures de redimensionnement sont retardées tant que l'on ne décide pas du scénario retenu et la procédure de changement de concessionnaire va également retarder toute relance des investissements (2023-2024).

Les CCI demandent qu'une méthode transitoire soit absolument trouvée pour rapidement travailler sur les investissements à réaliser d'ici la fin de la concession, afin que les investissements non amortis puissent être remboursés en sortie de concession !

Ceci permettrait le réinvestissement direct des fonds propres actuels de la concession.

Suite à la saturation de l'aérogare et des environs (parking, routes, accotements), il y a aussi des mesures d'urgence à prendre pour la sécurité des passagers, des salariés de la plateforme, des riverains mais aussi des entreprises environnantes.

5- L'Etat doit redonner un signe de confiance aux populations mais aussi aux entreprises et décideurs économiques.

- En mettant en œuvre une politique visible et effective de protection des populations.
- En donnant aux entreprises prestataires de la plateforme (80 entités au total, 2 500 emplois directs au total, dont compagnies basées), une visibilité sur leurs marchés et leurs investissements (21 300 emplois directs et indirects pour une contribution au PIB National de 1,1 milliard d'euros).
- En rassurant toutes les entreprises utilisatrices de l'Aéroport du Grand-Ouest sur le développement d'un outil qui conditionne en retour leurs ambitions de développement économique dans la région.

Directeur de la publication : Alain Schlessler

Sources : Résultats du Panorama Kompas des PME françaises à l'export d'octobre 2018, Ores Pays de la Loire, Direccte Bretagne, Vinci Airports, Présentation CCI Nantes St-Nazaire.