

Extraits du débat NDDL

Les perspectives aux horizons 2030 et 2050

Les passagers

Dans son étude de novembre 2013, la [direction générale de l'aviation civile](#) (DGAC) prévoyait un trafic de 4,9 millions de passagers en 2020, de 6 millions en 2030 (avec 63 776 mouvements d'avions), de 7 millions vers 2040 et de 9 millions après 2050.

Dans leur rapport de mars 2016, les experts du [Conseil général de l'environnement et du développement durable](#) (CGEDD) considèrent que les 5 millions de passagers pourraient être atteints vers 2020 et les 6 millions vers 2025. Le CGEDD confirme les perspectives de 9 millions de passagers à l'horizon 2050 (augmentation de 2% par an à partir de 2030). De plus, compte tenu de l'importance du trafic lié au tourisme, on observe de fortes pointes en été.

La saturation de l'aéroport de Nantes Atlantique en question

La saturation de l'[aéroport](#) peut provenir de :

- la saturation physique de la piste et des « postes de stationnement des avions » (liée aux mouvements d'avions),
- la saturation de l'[aérogare](#) (liée au nombre de passagers qu'elle accueille aux différents postes: enregistrement, contrôle de sécurité, contrôle des bagages et embarquement).

Lorsque le trafic journalier dépasse 14 000 passagers, l'[aérogare](#) est considérée par le gestionnaire comme en limite de capacité. Entre 2011 et 2015, le nombre de jours où ce seuil a été dépassé, a été multiplié par 20, passant de 6 à 135 jours.

Le gestionnaire a refusé 100 vols en jours de pointe en 2014 et 250 en 2015 (sur 48 000 mouvements), avec une prévision de 300 vols pour l'été 2016. Cette situation correspond à l'hypothèse où tous les créneaux disponibles sont déjà pris et où le gestionnaire de l'[aéroport](#) doit

refuser les demandes des compagnies aériennes.

Les experts du [Conseil général de l'environnement et du développement durable](#) (CGEDD) considèrent qu'aujourd'hui « l'installation apparaît étriquée et inconfortable » et qu'une extension de ces installations devient urgente. Ils estiment également qu'une « rénovation lourde de structure de la piste devrait être envisagée à brève échéance ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 22)

Les conséquences financières d'un report ou d'un abandon du projet

Le contrat prévoit une mise en service de l'[aéroport](#) de Notre-Dame-des-Landes fin 2017. Il mentionne une indemnisation du [concessionnaire](#) dans l'hypothèse où les travaux sont interrompus du fait de l'État pour un motif d'intérêt général. Dans le cas d'un abandon du transfert, le contrat de concession (incluant l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir) serait résilié pour motif d'intérêt général.

Les modalités de calcul de l'indemnité versée par l'État en cas de résiliation et de rachat de la [concession](#) sont définies dans le contrat. L'État, comme le concessionnaire, déclarent ne pas disposer d'un ordre de grandeur de cette indemnisation éventuelle. **L'Atelier Citoyen l'a chiffrée entre 150 et 250 millions d'euros, c'est-à-dire un montant supérieur au financement de l'État pour la réalisation du projet.**

Les nuisances sonores de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Le [Plan d'exposition au bruit](#) (PEB) est un document d'urbanisme, s'imposant au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aéroports en préservant l'activité aéroportuaire. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon de 15 à 20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Le [PEB](#) délimite quatre zones d'exposition au bruit :

Zone A Exposition au bruit très forte (non constructible sauf activités aéronautiques)

Zone B Exposition forte (non constructible sauf activités aéronautiques)

Zone C Exposition modérée (constructions individuelles non groupées autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé)

Zone D Exposition faible (constructions autorisées, mais doivent être insonorisées)

L'adoption d'un [PEB](#) donne lieu à une [procédure](#) administrative longue et complexe, vu les enjeux en matière d'urbanisme et d'aménagement. La procédure comprend notamment une consultation des communes concernées ainsi qu'une [enquête publique](#).

Selon la [direction générale de l'aviation civile](#) (DGAC), l'existence de 2 pistes décalées limiterait l'impact sonore. À l'horizon 2050 (9 millions de passagers), la population totale impactée pour l'[aéroport](#) de Notre-Dame-des-Landes serait de 2 664 (dont 587 en zones A, B et C) contre 80 450 à Nantes Atlantique (dont 25 350 en zones A, B et C).

Si l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est réalisé, que deviennent les espaces libérés à Nantes Atlantique ? Quelles conséquences sur le lac de Grand Lieu ?

Les espaces libérés

Dans l'hypothèse de la réalisation de l'[aéroport](#) de Notre-Dame-des-Landes, aussi bien les vols commerciaux, que l'aviation d'affaires et de tourisme seraient transférés.

En l'état actuel, la piste de Nantes Atlantique serait maintenue pour un usage strictement industriel d'Airbus avec deux ou trois vols par semaine en fonction des besoins logistiques du pôle industriel aéronautique. Cet usage supprime toutes les contraintes liées au [plan d'exposition au bruit](#) (PEB).

Selon Nantes Métropole, le transfert de l'[aéroport](#) conduirait non seulement à libérer des espaces au niveau de l'aéroport actuel, mais permettrait **la construction de 6 000 logements (15 000 habitants)** sur des territoires libérés de l'exposition au bruit aérien. Ces logements représenteraient 20 % de l'accroissement de la population attendue par la métropole d'ici 2030, qui, sans cela, devraient être réalisés en troisième ou quatrième couronne, avec un développement de l'[étalement urbain](#).

Le lac de Grand Lieu

Le [lac de Grand Lieu](#), plus grand lac naturel de plaine en France, est situé à 14 kilomètres de Nantes, il représente un patrimoine naturel d'exception notamment pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Outre la lutte contre l'[étalement urbain](#), Nantes Métropole a également pour objectif de conforter la préservation du [lac de Grand Lieu](#) et de créer une [forêt urbaine](#) à l'ouest de la piste actuelle, prévue au projet de [Schéma de Cohérence Territoriale](#) (SCoT).

Les réserves naturelles nationales et régionales du [lac de Grand Lieu](#), le plus grand lac naturel d'Europe en période hivernale, bénéficient de nombreuses protections nationales, européennes et internationales : site classé, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF),

zone Natura 2000, [zone de protection spéciale](#) (ZPS, mise en œuvre de la directive Oiseaux), zone

désignée au titre de la [convention Ramsar](#).

De nombreux naturalistes considèrent que le déménagement de l'[aéroport](#) constituerait une plus grande menace pour l'environnement que le survol du lac par les avions du fait de la densification inévitable de l'urbanisation. Ce point de vue est contesté par les collectivités territoriales.

Les conclusions du rapport 2013 de la direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Ces conclusions sont les suivantes :

Une réfection totale de la piste devrait être réalisée à l'horizon 2020.

Pour réaliser ces travaux, l'[aéroport](#) devrait être fermé « au moins 3 mois », en période d'été, pendant lesquels « la région nantaise ne serait plus desservie par voie aérienne », avec des « conséquences socio-économiques majeures » et des conséquences négatives pour les compagnies aériennes (Rapport du service technique de l'aviation civile, novembre 2013, p.6). Cette interruption impliquerait une perte d'exploitation notamment pour le [concessionnaire](#) et les compagnies aériennes de 85 millions d'euros.

Des aires de sécurité devraient être mises en œuvre, d'une longueur de 240 mètres à chaque extrémité, ce qui impliquerait de décaler la piste vers le sud. À long terme, un allongement de la piste à 3 600 mètres serait requis pour accueillir les avions gros porteurs.

S'agissant de l'[aérogare](#), le déficit de surface de 7 600 mètres carrés (dès 5 millions de passagers) pourrait être comblé par le transfert des fonctions administratives dans un autre bâtiment à construire. Un deuxième terminal devrait être réalisé dans un second temps pour pouvoir accueillir 7, puis 9 millions de passagers.

Le coût de ces aménagements est évalué à 207 millions d'euros à l'horizon 2020 (5 millions de passagers). Entre 2030 et 2035 (7 millions de passagers), des investissements complémentaires de 286 millions d'euros devraient être réalisés et enfin 192 millions d'euros supplémentaires à l'échéance 2050 (9 millions de passagers). Globalement pour les trois phases, les coûts d'aménagement atteindraient 740 millions d'euros en tenant compte des acquisitions foncières de l'ordre de 114 hectares. L'aménagement impacterait ainsi plusieurs hectares de zones humides et le [site Natura 2000 du lac de Grand Lieu](#).

Coûts d'aménagements progressifs (valeur 2013, source [DGAC](#)):

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Phase 1

5 millions de passagers Horizon 2025

207,1 M €

Phase 2

7 millions de passagers Horizon 2033

285,9 M €

Phase 3

9 millions de passagers Horizon 2050

192,2 M €

Total pour les 3 phases Horizon 2050

685,2 M €

ÉTUDE, ACQUISITIONS FONCIÈRES, AMÉNAGEMENTS

Phase 1, 2 et 3

55 M €

55 M €

Coût total 740,2 M €

La [direction générale de l'aviation civile](#) (DGAC) avait également évalué en 2006 la piste transversale proposée par les opposants au projet de Notre-Dame-des-Landes. Elle concluait à une évaluation qui dépasse le milliard d'euros et une acquisition de 260 hectares. Une piste transversale conduirait surtout à des atterrissages et décollages par « [vents traversiers](#) », problématiques du point de vue aéronautique.

En savoir plus sur le site du débat NDDL <https://nddl-debatpublic.fr/>