

## Etude du devenir du site de Nantes-Atlantique après l'ouverture de Notre-Dame des Landes - Phase 1 : Diagnostic de l'existant

### Additif au rapport \_\_\_\_\_

Suite à la réunion du Comité de Pilotage de l'étude et aux observations formulées par les représentants des collectivités locales qui le composent, les informations ou précisions suivantes seront intégrées dans la version finale du rapport à l'issue de l'étude (pour chacune des cinq phases) :

#### 1. Evaluation de l'impact économique direct et indirect des activités propres à l'aéroport de Nantes Atlantique sur son territoire d'implantation et de proximité

##### *Methodologie*

##### Le territoire d'analyse

Le territoire d'analyse est composé des deux communes accueillant l'aéroport et de leurs communes périphériques hors Nantes et Saint-Herblain (soit huit communes). Il ne comprend donc pas Saint-Sébastien sur Loire et Les Sorinières. La méthodologie retenue consiste cependant à élargir éventuellement le périmètre de proximité au delà de ces huit communes par l'identification d'effets filières à partir de l'interrogation des entreprises du périmètre d'analyse (démarche itérative).

Il ressort de notre analyse que le périmètre d'influence de l'aéroport reste limité à son territoire de proximité immédiate (en l'absence d'un fort développement d'activités annexes aux activités de l'aéroport).

##### Consultation des entreprises

Environ 220 entreprises ont été consultées.

- N'ont pas été incluses dans l'échantillon les établissements de moins de 50 salariés :
  - hormi pour le D2A et la concession aéroportuaire, où tous les établissements ont été consultés
  - Si un seuil inférieur avait été retenu, le nombre d'entreprises faisant partie de notre échantillon aurait été beaucoup plus important, ce qui aurait limité l'analyse détaillée des informations recueillies, notamment sur le plan qualitatif
  - L'objectif est d'évaluer le poids de l'aéroport (nombre d'emplois, fiscalité...) : l'échantillon retenu représente 44% de l'emploi total du territoire d'analyse.
- Les locataires de surfaces de bureau de l'Aéropôle n'ont pas été consultées en raison du turnover des immeubles de bureau. Nous nous sommes entretenus à plusieurs reprises avec les responsables de l'entreprise gestionnaire de l'Aéropôle afin d'évaluer le risque de perte d'attractivité de ces surfaces en cas de départ de l'aéroport.
- La démarche itérative mentionnées en 1.11 devait permettre d'élargir éventuellement le périmètre en cas d'identification d'un effet filière lié à l'aéroport : nous avons par exemple consulté l'ensemble des entreprises de fret.

### **Le périmètre d'influence de l'aéroport identifié**

- Au terme de notre analyse, ce périmètre est relativement circonscrit aux activités directement liées aux activités aéroportuaires
- Les établissements majeurs du D2A (en terme d'emploi) bénéficient de la présence de l'aéroport pour le surcroît d'image et d'identité apporté, la qualité des infrastructures de desserte qu'elle leur procure et les facilités de déplacement de leur personnel et visiteurs. Mais l'aéroport n'est pas identifié comme étant nécessaire à leurs processus clefs de production dans le cadre de leurs activités. Selon les réponses obtenues au questionnaire adressé, le départ de l'aéroport est donc «sans impact» sur leur propre localisation
- Trois hôtels (et non deux) figurent sur la zone d'activité représentant 244 chambres.
- L'Aérospatiale n'a pas spécifiquement retourné le questionnaire adressé car nous avons rencontré et interrogé à plusieurs reprises les directeurs des usines de Bouguenais et Montoire. L'Aérospatiale n'est pas incluse dans le périmètre d'influence car, à ce jour, aucune utilisation de la piste de Nantes Atlantique n'est faite par l'Aérospatiale (hormis des vols passagers réguliers). Son poids est cependant mentionné à titre indicatif sous les tableaux de calcul du poids des activités liées à l'aéroport en raison de la taille de cet établissement, de son poids dans l'économie locale et du fait que l'Aérospatiale sera au coeur de certains des scénarios de reconversion étudiés en deuxième phase.

## **2. Poids des activités liées à l'aéroport**

### **Fiscalité**

- Le poids fiscal est estimé pour l'année 1999, c'est-à-dire avant mise en place de la Communauté Urbaine et de la Taxe Professionnelle Unique, dans la mesure où l'objectif est d'estimer le poids actuel de l'aéroport et de disposer ainsi d'un ordre de grandeur utile à la comparaison avec des situations nouvelles dans le cadre de l'analyse prospective des phases suivantes.
- L'impact du passage à la TPU est présenté dans le paragraphe 2.5 de l'étude grâce aux simulations conduites par le District de l'agglomération nantaise. Ces simulations concernent les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais et indiquent que l'augmentation du taux de Taxe Professionnelle n'entraîne pas nécessairement l'augmentation de la contribution des entreprises. Ces simulations sont réalisées pour une entreprise témoin et en retenant une période de convergence de 5 ans (la durée de convergence devrait être de 7 ans).

## **3. Attractivité du territoire**

- Méthodologie : l'influence de l'aéroport sur l'attractivité de son territoire de proximité a été appréciée par l'examen d'indices et par l'exploitation de notre enquête auprès des entreprises. Les données étudiées, comme les dépôts de permis de construire de 5 logements et plus (page 47 de notre rapport), ne sont pas destinées à être considérées de manière isolée mais comme entrant dans la constitution d'un faisceau d'indices.
- Bien que l'aire de chalandise de l'aéroport puisse être étendue (Bretagne, Vendée, Maine et Loire, Mayenne et Loire Atlantique)<sup>1</sup>, la localisation des entreprises ne semble pas dépendant de celle de l'aéroport.

---

<sup>1</sup> Source : Direction de l'aéroport

- Si l'arrivée du tramway sur le site n'est pas prévue à ce jour, il devrait, cependant, desservir Bouguenais en 2003-2004 avec comme terminus la Neustrie, cette ligne pouvant être prolongée dans l'avenir.

#### **4. Evaluations des incidences environnementales de l'aéroport**

Cette partie recense les impacts environnementaux identifiés au terme des études disponibles et des informations transmises par nos interlocuteurs lors des entretiens conduits. Il ne s'agit pas d'un audit environnemental (délivrance d'une opinion indépendante sur les risques environnementaux).

##### ***Nuisances sonores***

- Il convient de préciser page 55 du rapport dans les commentaires relatifs aux cartes figurant les trajectoires des mouvements que Bouguenais (en particulier le quartier des Couëts) est avec Saint-Aignan et Rezé l'une des communes les plus touchées
- A ce jour, il n'est pas possible d'évaluer le nombre d'habitants exposés à ces nuisances sonores. La révision du Plan d'Exposition au Bruit vient d'être décidée et devrait permettre de le mesurer dès que les travaux seront terminés. Une étude de gêne sonore (EGS) a cependant été produite par le STBA en 1996, étude que nous avons pu consulter dans le cadre de nos travaux. Cette dernière étude montre que la zone de gêne sonore s'étend beaucoup plus vers le nord et le sud dans l'axe de la piste. Au-delà de l'extension de cette zone, ce sont les vols de nuit et les vols des petits appareils qui sont à l'origine des gênes les plus importantes.
- Ces nuisances préoccupent grandement les élus locaux, notamment Madame le Maire de Bouguenais qui a attiré l'attention de la commission consultative notamment sur les conséquences sur l'urbanisme de la révision du PEB.

##### ***Autres nuisances***

- Installations classées sur l'aéroport : Outre les installations classées gérées par la direction de l'aéroport (parking couvert et centrale électrique), deux autres sites de stockage peuvent être mentionnés qui sont gérés par un prestataire privé et non par le concessionnaire de l'aéroport. Il s'agit du stockage de gaz liquéfié (déclaration en préfecture de juillet 1996) et du stockage d'hydrocarbures (déclaration en préfecture de novembre 1997).
- Emissions atmosphériques : une pollution de ce type n'a pu être mise en évidence au regard des informations qui nous ont été communiquées. La qualité de l'air dans l'agglomération est contrôlée par l'association « Air Pays De Loire » dont le siège se situe à la DRIRE. A notre connaissance, il n'a pas été déposé de plainte à ce sujet et il n'est pas prévu d'action particulière en ce domaine, à l'exception de l'utilisation de véhicules électriques pour le transport des groupes électrogènes (trama).
- Gestion de l'eau : Une étude a été réalisée en 1995 sur la qualité des eaux de ruissellement de l'aéroport sur les zones de stationnement et d'embarquement des avions. Cette étude fut conduite par le STBA en 1995. Des rejets aqueux ont ainsi pu être mis en évidence. Concernant une éventuelle pollution par les métaux lourds, aucune mesure ne permet d'écarter l'absence de risque. Seules des études complémentaires permettraient de trancher à ce sujet. Un stockage de matières explosives a été autorisé en 2000 par le Préfet.
- La qualité des sols est une préoccupation du Maire de la commune de Bouguenais.

## 5. Diagnostic physique du site

### Desserte

- La desserte du site est une préoccupation constante des entreprises rencontrées. Elles ont notamment manifesté leur inquiétude concernant la saturation du pont de Cheviré à certaines heures et dans la perspective de l'ouverture de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Hormis ce point, l'accès routier du site n'est pas critiqué par les entreprises.
- Concernant la desserte ferroviaire du site, les installations telle qu'elles existent actuellement ne permettent pas d'envisager le développement d'une activité de transport combiné sur le site. Cette possibilité n'est évoquée qu'à titre indicatif dans la perspective d'un éventuel développement de l'activité logistique sur le site.
- Il convient de rajouter qu'est présente sur l'aéroport la plus importante station de taxi du département après celle de la gare de Nantes. Cette station facilite les déplacements entre le centre de ville et l'aéroport, en complétant les liaisons de bus gérées par le SEMITAN.
- Est également mentionnée la présence d'une ligne de bus (n°98), Saint Aignan-Pimil.

## **Annexe I. Questionnaire adressé aux entreprises de l'échantillon**