

IDL


ARTHUR ANDERSEN
Barbier Frinault & Associés SA


BETURE - CONSEIL

Conseil Général de Loire Atlantique

**Etude du devenir du site de l'aéroport de Nantes-
Atlantique après la mise en service de l'aéroport
international de Notre-Dame des Landes**

Phase 3 : Etude de scénarios de reconversion

Juillet 2001

SOMMAIRE

Sommaire	2
INTRODUCTION	6
I. SYNTHÈSE	18
II. Etude de faisabilité du scénario de maintien de la piste	29
1. Faisabilité économique : le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'industrie aéronautique	30
1.1 Utilisation actuelle de la piste	30
1.11 Mise en perspective : usage actuel de l'aéroport de Saint-Nazaire	30
1.12 Transport industriel sur Nantes depuis novembre 2000	31
1.2 Un volume de trafic futur fonction d'hypothèses de production	32
1.21 Hypothèse 1 : L'utilisation de la piste pour la seule expédition d'éléments d'appareils de type A320 à destination d'Hambourg	32
1.22 Hypothèse 2 : Le lancement de la fabrication des appareils de transport militaire A400M pourrait générer des vols supplémentaires au départ de Nantes	32
1.23 L'activité passagers devrait connaître une légère croissance dans les prochaines années	33
1.24 Les perspectives du trafic à horizon 2010	33
1.25 Les perspectives de croissance à moyen terme	33
1.3 Estimation de recettes	34
1.31 Tarifs	34
1.32 Recettes	34
2. Faisabilité économique : le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'aviation générale	36
2.1 Activité actuelle sur l'aéroport de Nantes	36
2.11 Les aéro-clubs	36
2.12 L'aviation d'affaires et les vols privés	37
2.13 Les Services Publics	39
2.2 Un positionnement concurrentiel futur de Nantes-Atlantique non remis en cause par l'ouverture de Notre-Dame des Landes	40
2.21 Préalable : positionnement relatif de l'aéroport de Nantes	40
2.22 Des critères de localisation qui limitent l'attractivité potentielle des autres aéroports pour la clientèle de Nantes	41
2.3 Le trafic prévisible à horizon 2010	45
2.31 L'évolution du trafic d'aviation générale en France	45
2.32 Estimation de trafic et de recettes à horizon 2010	47
3. Faisabilité technique : les investissements et opérations d'aménagement nécessaires au maintien du trafic industriel et de l'aviation générale sur le site	49
3.1 Synthèse	49

3.11	Le site à horizon 2010	49
3.12	Le scénario d'évolution	52
3.2	Phase 1 : Extrapolation à partir du fonctionnement actuel du site, les emprises foncières actuelles étant considérées comme suffisantes.	54
3.21	Utilisation par le constructeur aéronautique	54
3.22	Implication technique du maintien de l'aviation générale sur le site.....	58
4.	<i>Phase 2 : Un développement de l'activité industrielle impliquant un réaménagement complet du site</i>	62
4.11	Le développement de l'activité industrielle se traduira par une extension des surfaces dédiées à la construction aéronautique	62
4.12	Le développement de l'activité aéronautique nécessitera une relocalisation de l'aviation générale	66
5.	<i>Les externalités liées au maintien de la piste</i>	70
5.1	L'impact du maintien de la piste sur les entreprises actuellement présentes sur la plateforme 70	
5.2	L'impact sur l'aménagement du site.....	70
5.21	En phase 1 de reconversion	70
5.22	En phase 2 de reconversion	73
5.23	Affectation des emprises par phases.....	73
5.3	L'impact sur l'environnement	74
5.31	Les nuisances sonores.....	74
5.32	Les autres sources de nuisance	74
6.	<i>Le bilan d'exploitation d'une utilisation de la piste</i>	75
6.1	Coût d'exploitation	75
6.11	Coût des investissements	76
6.12	Phase 1 : coûts d'exploitation liés à l'utilisation de la piste par l'industrie aéronautique.....	76
6.13	Phase 1 : charges supplémentaires liées au maintien de l'aviation générale sur le site	77
6.2	Recettes d'exploitation	77
6.3	Résultat consolidé provisoire	78
6.4	Le développement des nouvelles activités aéroportuaires et la recherche d'un niveau raisonnable de recettes sur les usagers	78
7.	<i>Les risques de non ouverture de l'aéroport à la circulation publique</i>	81
7.1	Le droit de l'aviation civile	81
7.11	Le service aéroportuaire	82
7.12	Les aérodromes à usage restreint	82
7.13	Les aérodromes à usage privé.....	83
7.2	Le droit de la concurrence	84
7.21	Le principe de libre concurrence	85
7.22	Le régime français des aides publiques	85
7.23	Le régime communautaire des aides publiques	86
III.	<i>Hypothèses de travail sur la reconversion partielle du site (surfaces libérées)</i>	88

8. Positionnement du site dans l'agglomération.....	89
8.1 La zone aéroportuaire constitue le principal pôle économique de la partie sud de l'agglomération.....	89
8.11 L'aéroport est situé dans le secteur de l'agglomération dont le développement économique est plus récent	89
8.12 La zone aéroportuaire contribue de manière significative au développement du sud de l'agglomération	90
8.2 Le site de Nantes-Atlantique tire avantage de nombreux facteurs d'attractivité.....	91
9. Orientations pour l'aménagement des surfaces libérées	95
9.1 Les enjeux associés à l'environnement et à la localisation du site	95
9.11 Données générales sur la localisation	95
9.12 Le contexte urbain	97
9.13 Offre foncière et immobilière	100
9.2 Enjeux d'aménagement	102
9.21 Enjeux fonciers	102
9.22 Enjeux en terme de déplacements.....	103
9.23 Enjeux environnementaux	104
9.24 Enjeux économiques.....	104
9.3 Typologie des surfaces.....	105
9.31 Les surfaces nécessaires au scénario (rappel).....	105
9.32 Les surfaces cessibles	106
9.4 Les vocations possibles du site et des emprises cessibles	107
9.41 Logement.....	107
9.42 Equipements	108
9.43 Activités agricoles	109
9.44 Activités économiques.....	109
9.5 Les hypothèses de reconversion retenues dans le cadre de notre étude.....	109
9.51 Principes généraux.....	109
9.52 Emprise de 28 ha située à l'est de la piste : la création d'un espace d'activités mixte (tertiaire et industrie).....	110
9.53 Emprise de 130 ha située à l'ouest de la piste : l'aménagement d'une vaste zone d'activités à vocation industrielle	114
9.54 Synthèse des hypothèses de reconversion	119
10. Implications juridiques et institutionnelles de la reconversion du site de l'aéroport de Nantes-Atlantique.....	122
10.1 Les droits de l'Etat et les positions qu'il pourrait prendre	122
10.11 Vis-à-vis de l'aéroport.....	122
10.12 Vis-à-vis des terrains libérés.....	123
10.2 Evolution du cadre institutionnel de l'aéroport Nantes-Atlantique	124
10.21 Situation actuelle	124
10.22 Relation entre l'Etat et la collectivité publique (locale) dans le maintien de l'aérodrome	125
10.23 Modes de gestion	126

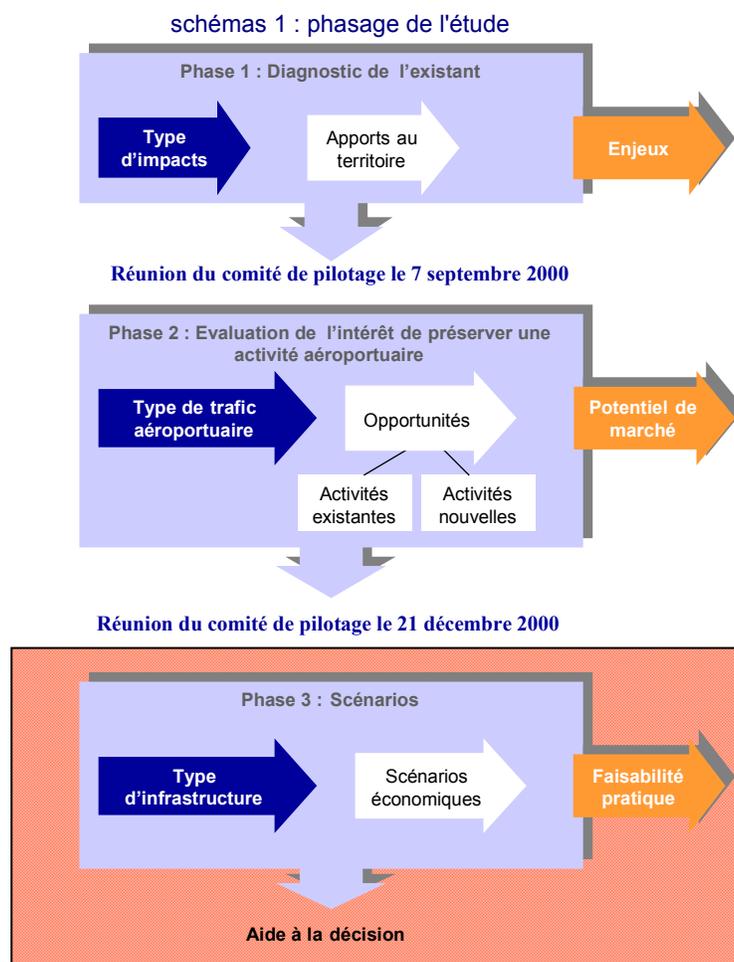
10.3	Statut de l'aéroport et l'égalité des aides publiques aux activités aéroportuaires...	126
10.4	Rôle des collectivités locales et de leurs établissements publics dans le réaménagement des sites libérés (hors emprise aéroportuaire reconfigurée).....	127
	<i>Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées ou contactées</i>	<i>128</i>
	<i>Annexe 2 : Liste des illustrations.....</i>	<i>129</i>

INTRODUCTION

A - CETTE TROISIEME PHASE A POUR OBJET L'APPROFONDISSEMENT DU SCENARIO D'UTILISATION DE LA PISTE POUR UN USAGE INDUSTRIEL AVEC MAINTIEN DE L'AVIATION GENERALE

Le déroulement de l'étude

Ce rapport dresse le bilan de nos conclusions concernant la dernière phase de l'étude sur le devenir du site de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui se déroule en trois phases :



Cette troisième étude fait suite au rapport d'étape que nous avons présenté au comité de pilotage le 21 décembre 2000. Conformément aux conclusions du comité de pilotage, « l'hypothèse d'une totale reconversion du site est à écarter compte tenu de la position exprimée par l'industrie aéronautique et des perspectives de développement de l'entreprise ». L'objet de cette troisième phase est d'approfondir le scénario de maintien d'une piste « en couplant l'activité aéronautique à d'autres activités (aviation générale) pour rechercher un objectif minimal de diversification et

générer des recettes supplémentaires.». Il s'agit également de dégager des hypothèses de travail « sur la réutilisation des surfaces qui deviendraient in fine disponibles, dans le périmètre actuel de l'aéroport ».¹

Les objectifs de l'étude

La présentation de nos conclusions s'organise comme suit :

1. Evaluation du potentiel de marché actuel et à horizon 2010 pour les deux activités maintenues sur le site, à savoir la construction aéronautique et l'aviation générale. Cela implique notamment s'agissant de l'aviation légère d'évaluer le positionnement de la plate forme de Nantes-Atlantique dans un contexte concurrentiel. Les hypothèses retenues permettent de déterminer les recettes attendues en vue de l'évaluation financière.
2. Identification des opérations d'aménagement à réaliser sur le site selon les spécificités techniques des scénarios et estimation du coût d'investissement correspondant.
3. Détermination de la faisabilité financière du scénario à partir d'un bilan d'exploitation consolidant les différentes activités.
4. Synthèse des externalités du projet sur le territoire environnant au plan économique et environnemental notamment.
5. Examen de pistes de reconversion des surfaces libérées. Conformément aux conclusions du comité de pilotage du 21 décembre 2000, il s'agit ici de dégager des hypothèses de travail susceptibles d'éclairer les autorités compétentes dans leur réflexion. Compte tenu de l'échéance lointaine de l'ouverture de la plate-forme de Notre-Dame des Landes (2010) et de la Communauté Urbaine créée récemment.
6. Cadrage des enjeux juridiques liés à l'exploitation de la piste.

¹ Source : procès-verbal du comité de pilotage du 21 décembre 2000.

Le plan retenu pour la rédaction de ce rapport tient compte de chacun de ces points et est le suivant :

1. Description du potentiel de marché lié à la construction aéronautique
2. Description du potentiel de marché lié à l'aviation légère
3. Identification et évaluation des investissements et opérations d'aménagement nécessaires
4. Evaluation de la faisabilité financière du projet
5. Analyse des externalités liées au maintien de la piste
6. Etude d'hypothèses de reconversion des surfaces libérées sur le site
7. Première analyse du cadre juridique

B – RAPPEL DES CONCLUSIONS DE LA SECONDE PHASE

La préservation de la piste constitue un atout réel pour l'avenir de l'industrie aéronautique nantaise

Le constructeur aéronautique présent a mis en place une nouvelle organisation logistique qui prévoit l'utilisation de la piste de Nantes et exploite cette possibilité depuis novembre 2000

- Les éléments destinés au site de Saint-Nazaire seront acheminés par barge

La nouvelle organisation logistique mise en place par le constructeur prévoit de relier par voie fluviale les deux sites ligériens. Le principal intérêt de cette liaison réside dans la sécurité et la fiabilité qu'elle apporte en comparaison avec le transport routier, utilisé actuellement, en limitant les risques d'interruption du cycle de production des appareils pour incident de transport.

La mise en place d'une liaison par barge constitue également une solution à l'impossibilité d'acheminer par route les caissons centraux du futur A380 de Bouguenais vers Saint-Nazaire. Ceux-ci, en raison de leur taille, ne sauraient être transportés de manière optimale par la route.

Ainsi, les éléments destinés à être assemblés sur Saint-Nazaire ou les éléments destinés au site de Toulouse seront acheminés par barge au départ de Nantes. Sont concernés les tronçons centraux entrant dans la fabrication des appareils suivants : A330, A340 et A400 et dans l'avenir A380.

- La voie routière demeure une solution alternative en cas d'impossibilité d'emprunter la voie fluviale

Le recours à la solution routière n'est pas totalement écarté au moins jusque la mise en service de cette liaison par barge et, par la suite, afin de faire face le cas échéant à une défaillance de celle-ci. Par ailleurs, le transport par route continuera d'être la règle pour certains éléments (poutres, RCT, voilures ATR) et les liaisons avec les fournisseurs et les sous-traitants. Le tonnage concerné représentera 13.000 tonnes en 2003 selon la direction de l'établissement de Bouguenais, soit le double du volume transporté en 1999.

- Les éléments fabriqués à Nantes et assemblés en Allemagne seront acheminés par voie aérienne

Les directions de ce groupe industriel au niveau national et au niveau local avaient indiqué au cours de cette deuxième phase que le processus de construction des appareils de type A380 prévoyait que Toulouse serait le site d'assemblage et d'essais/livraison tandis que celui de Hambourg serait celui pour l'équipement commercial.

Il était donc prévu de convoier par Beluga directement depuis l'aéroport de Nantes-Atlantique jusque Hambourg les ailerons de l'A380, ce qui a été infirmé depuis avec le choix de Toulouse comme lieu unique d'assemblage. Ces éléments seront ainsi acheminés eux aussi par barge depuis Nantes.

Afin de rentabiliser au mieux ces liaisons aériennes entre Nantes et Hambourg, ce sont l'ensemble des éléments destinés aux sites de Brême et de Hambourg, notamment les éléments des appareils A320 (caissons centraux), qui seraient ainsi dorénavant acheminés par avion. Le recours au transport aérien devrait permettre de réduire le cycle de fabrication des appareils de un jour et demi ainsi que les risques inhérents au transport d'éléments.

A terme, selon la direction de l'usine de Bouguenais 30 tronçons A380 et 32 tronçons A320 devaient être ainsi transportés, ce qui aurait permis d'assurer 3 vols réguliers par semaine à destination de Hambourg.² Le premier vol a eu lieu le 24 novembre.

Selon la direction, dans ce cas de figure, le volume transporté devait représenter près de 520 tonnes dès la fin de l'année 2001-début 2002.

Tant au plan commercial qu'industriel, l'usage de la piste apparaît aujourd'hui pérenne

Les usines ne sont pas spécialisées par modèle mais par élément ou processus industriel. La production du site n'est donc pas subordonnée à l'avenir des modèles actuels. L'usine bouguenaisienne dispose de savoir-faire techniques (traitement chimique des surfaces et fabrication des caissons centraux en matériaux composites par opposition aux matériaux aluminium) qui légitiment son intervention sur les futurs modèles.

Le site de Nantes a, par ailleurs, atteint une taille critique sur le plan managérial ce qui ne plaide pas en faveur d'un transfert de ses activités vers un autre site ou d'un rapprochement avec un autre établissement.

² Cette hypothèse n'est plus valide dans la mesure où désormais l'ensemble des éléments de l'A380 fabriqués à Nantes seront acheminés par barge jusque Saint Nazaire puis vers Toulouse.

La présence de la piste constitue un atout indéniable pour l'attractivité du site de Bouguenais.

La création d'une liaison par barge et l'utilisation de la piste de Nantes-Atlantique apporte des solutions au relatif enclavement du site, considéré comme étant son point faible.

La desserte portuaire ou aéroportuaire est considérée comme un atout majeur par l'industrie aéronautique. A titre d'exemple, l'usine de Méaulte en Haute Picardie appuie un projet de création de piste aérienne.

Aucune autre utilisation de la piste ne justifie son maintien

Activité fret

- Le développement d'une activité fret sur Nantes-Atlantique dépend de la stratégie des acteurs de la filière

Le marché actuel du fret sur Nantes-Atlantique est d'une taille modeste.

Le volume transporté se répartit de la manière suivante³ :

- fret avionné : 5 700 tonnes,
- fret camionné : 16 700 tonnes,
- fret postal : 6 000 tonnes.

Pour l'avenir, les perspectives de croissance globale de la filière permettent d'envisager un potentiel non négligeable pour les seuls intégrateurs et vols tout cargo, de l'ordre de 8 000 tonnes à horizon 2010. Cependant, la captation de cette activité qui reste faible dépend de la stratégie qui sera suivie par différents acteurs qui pourront tirer profit de la concurrence très vive qui existe entre les différentes plates-formes aéroportuaires.

- Les opérateurs ne manifestent pas d'intérêt pour une éventuelle implantation sur Nantes
- La recherche d'une proximité entre les trafics fret et passagers

L'activité fret des compagnies aériennes constitue dans la plupart des cas une source de revenus complémentaires permettant d'optimiser les coûts de transport des passagers, qu'il s'agisse de courts ou de longs courriers. En cela, il s'agit le plus souvent d'une activité accessoire à l'activité principale de transport des passagers, et dont le fonctionnement ne doit pas perturber la chaîne logistique principale des compagnies. Ainsi, le fret passagers se déplacera sur Notre-Dame des Landes dans la mesure où l'ensemble du trafic passagers commercial y sera transféré.

³ Source : direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique, volume 1999

- La situation géographique de Notre-Dame des Landes présente des atouts certains

Par ailleurs, les intégrateurs proposant avant tout un service de livraison dans des délais réduits, quels que soient les modes de transport et l'organisation intermédiaire utilisés, leur contrainte principale demeure celle des délais d'acheminement et donc du positionnement géographique par rapport aux principaux lieux de livraison. S'agissant de Nantes, la qualité de la situation géographique de Notre-Dame des Landes primerait donc sur la nature des infrastructures et services de pointe qui pourraient être mis à disposition à Nantes-Atlantique. Le centre de gravité des zones de chalandise des entreprises contactées étant situé au nord de l'agglomération nantaise, la situation géographique de Notre-Dame des Landes leur serait plus favorable que celle de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique.

- La nécessité de disposer d'une capacité d'accueil pour les très gros porteurs

L'aéroport de Notre-Dame des Landes fournira en outre de meilleures capacités de traitement du fret que Nantes-Atlantique, à la fois par les connexions offertes, les infrastructures générales mises à disposition et surtout la capacité d'accueil des gros porteurs de type Boeing 747 ou 777 dont ne dispose pas le site de Nantes-Atlantique.

Or le développement d'une activité fret importante ne peut se priver de l'accueil de gros porteurs, sur lesquels les recettes liées au fret peuvent représenter pour chaque vol environ 10% du chiffre d'affaires. C'est par exemple le cas pour la compagnie Cors'Air qui remplit les soutes des Boeing 747 à destination des Antilles de quatre palettes de fret en moyenne par vol. On notera enfin que, par exemple, la plate-forme de Vatry (Marne) dédiée au fret dispose d'une piste de 3850 mètres.

Activité de maintenance

- La maintenance légère s'effectue sur les sites de transport de passagers

Les opérations de maintenance légère se répartissent en deux catégories : la maintenance quotidienne effectuée en quelques heures après chaque mouvement et la maintenance occasionnelle qui exige une immobilisation des appareils sur 2 à 3 jours tous les 1 à 2 mois. Afin de réduire les coûts et les délais d'intervention, cette maintenance en ligne s'effectue sur la plate-forme principale ou les sites de destination des appareils.

- La maintenance lourde s'effectue sur des sites spécifiques

Ces visites annuelles ou quadriennales sont conduites sur des sites spécifiques. Elles nécessitent un temps d'immobilisation des appareils plus long et des installations techniques plus lourdes que les opérations de maintenance légère. Afin de réduire leurs coûts, les compagnies cherchent à réunir sur une même plate-forme leur personnel de maintenance. Le lieu retenu est souvent le hub passagers de la compagnie afin d'éviter de convoyer des avions à vide.

Activité d'aviation générale

- L'aviation générale ne peut être envisagée que comme activité complémentaire en cas de maintien d'une piste

Le volume d'activité actuel ne permet pas d'envisager une piste dédiée sur le site de Nantes-Atlantique car elle ne permettrait pas d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation de la piste et des autres équipements. L'aviation générale se caractérise actuellement par un volume d'activité d'environ 31.778 mouvements à Nantes, tandis que d'autres aéroports spécialisés dans ce type de transport atteignent des volumes d'activité nettement supérieurs : c'est le cas de Lyon-Bron avec 75.000 vols ou de Cannes-Mandelieu avec 90.000 vols alors que l'activité de l'aéroport de Nancy-Essey avec 35 000 vols (1999) présente une situation plus comparable.

- Mais le potentiel de marché existe en raison de la proximité de l'agglomération nantaise

Les aéro-clubs et les entreprises d'aviation d'affaires souhaitent leur maintien sur le site de Nantes-Atlantique et insistent sur les conséquences négatives sur leur activité qu'occasionnerait un transfert, même sur le site le plus proche qui est Ancenis.

Le transfert de ce trafic vers Notre-Dame des Landes n'est pas envisageable pour des raisons de comptabilité avec un trafic commercial en pleine expansion et dans la mesure où la nouvelle plateforme n'a pas pour vocation l'accueil de la petite aviation.

- L'activité d'aviation générale comme complément à l'activité industrielle

L'activité d'aviation générale est compatible avec l'activité de transport industriel (construction aéronautique).

L'association des deux activités permettrait par ailleurs, de maintenir aux côtés de l'utilisation de la piste à des fins industrielles de nature privée une activité nécessitant un équipement ouvert au public et de conserver à l'aéroport son statut d'installation d'intérêt général.

Le maintien de la piste en réserve

Alors que le principal employeur local a manifesté son besoin, maintenir une piste non utilisée n'aurait pas de sens d'autant qu'aucun autre potentiel de marché concernant d'autres activités n'a pu être identifié.

Les scénarios d'une totale reconversion du site sont à exclure

Maintenir la piste est finalement un pari mais moins risqué que celui qui consisterait à la supprimer :

- Les implications financières du maintien de la piste sont limitées

Le premier examen des charges d'exploitation relatives aux différents scénarios, réalisé lors de la précédente étape de l'étude, a mis en évidence le caractère limité des enjeux financiers (entre environ 10 et 15 MF). Ces montants seront précisés et affinés au cours de cette dernière étape de l'étude.

- Les enjeux socio-économiques sont bien plus importants

A contrario, les enjeux d'ordre économique et social s'avèrent bien plus importants. En effet, la présence d'une piste à proximité constitue un facteur d'attractivité de premier ordre pour le territoire. Elle est par ailleurs un atout indéniable pour l'établissement de construction aéronautique de Bouguenais dans un contexte de plus en plus concurrentiel entre les différents sites industriels du groupe.

Toute remise en question de la présence de la piste serait préjudiciable à l'organisation industrielle de ce groupe industriel et serait donc défavorable à l'établissement nantais. Comme celui-ci constitue le premier employeur et le premier contribuable fiscal local, le scénario du maintien de la piste présente le moins de risques.

La taille du site rend possible d'autres usages des surfaces libérées

La configuration étudiée en phase trois est celle du maintien de la piste pour une utilisation par l'aéronautique et par l'aviation générale.

Le comité de pilotage ne s'est pas prononcé sur la vocation des surfaces qui seront libérées qui reste conditionnée aux orientations que retiendra la Communauté Urbaine en terme d'aménagement et de développement économique.

Pour ces différentes raisons, et compte tenu de l'horizon temporel de moyen terme auquel se situe l'étude, nous concevons l'étude de la reconversion de ces surfaces davantage comme un outil d'aide à la décision que comme un critère précis de caractérisation du scénario étudié.

C - PRINCIPES ET HYPOTHESES METHODOLOGIQUES

Le scénario étudié repose sur un horizon de 10 ans

Notre étude se place à horizon 2010, date d'ouverture probable de la nouvelle plate-forme de Notre-Dame des Landes alors que les éléments chiffrés dont nous disposons portent sur les années passées.

Ainsi, les coûts d'exploitation des équipements aéroportuaires et les conditions tarifaires retenus pour l'analyse sont ceux de l'exercice 1999. De même, faute de prévisions fiables sur l'évolution du trafic de l'aviation légère, nos travaux reposent sur les données communiquées par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile concernant l'évolution du trafic en France ces dernières années, ces données étant elles-mêmes partielles.

Il convient de tenir compte de tous ces éléments d'incertitude dans la lecture de ce rapport.

Les investissements qui seront réalisés d'ici 2010 sont pris en compte dans notre étude

La configuration spatiale du scénario que nous avons retenue ne prévoit pas la réalisation d'autres investissements que ceux qui auront été achevés pour l'ouverture de la nouvelle plate-forme de Notre-Dame des Landes.

Selon la direction de l'établissement de construction aéronautique de Bouguenais, le site nantais a atteint une taille critique. De ce fait, lorsque les investissements actuels, rendus nécessaires par le lancement prochainement de la fabrication des appareils A380, seront achevés, aucune nouvelle extension ne saurait être envisagée. Dès lors, la direction du site n'a exprimé aucun besoin en terme d'acquisition de surfaces foncières ou immobilières.

Néanmoins, par mesure de précaution, nous avons choisi de conserver une surface foncière disponible dans une perspective de plus long terme où les entreprises de l'aéronautique en général (le constructeur et ses sous-traitants comme d'autres acteurs de la filière) envisageraient une extension de son site industriel. Cette surface est située sur l'emplacement actuel de la zone de fret (aires de stationnement). Nous indiquons à titre d'information quelle pourrait être la configuration du site en cas de transfert de l'aviation légère sur cet espace.

Le compte d'exploitation est établi sur la base des coûts d'exploitation actuels de l'aéroport exprimés en francs 1999. Il consolide les activités fret aéronautique liées à l'usage de l'équipement par l'industrie aéronautique et aviation générale qui utiliseront la structure commune d'exploitation.

Les coûts d'exploitation

1. Les données utilisées sont issues de l'analyse des états financiers analytiques de l'aéroport pour l'année 1999, hors éléments exceptionnels et frais financiers, commentés avec les services de l'aéroport. Ces états ont permis d'identifier dans un premier temps les charges directement imputables aux différents équipements du site, puis de dimensionner les dépenses de personnel nécessaires à chaque scénario. Ces données ont été complétées par des

informations fournies par les services de l'Etat concernant notamment le coût de certaines interventions et visites de contrôle. Si nécessaire, des ordres de grandeur issus d'autres aéroports ont pu être introduits.

1. Les charges d'exploitation directes ont été réparties par équipement : fournitures, fluides, prestations d'entretien et de maintenance, honoraires et dotations aux amortissements ainsi que les interventions du personnel de maintenance de l'aéroport qui font l'objet d'un suivi analytique du temps passé par intervention et par équipement. Ces charges ont ensuite été affectées pour chaque scénario en fonction des équipements et surfaces qu'il comporte.
2. Les charges de personnel, distinguées par activité (exploitation, développement, promotion, contrôle de gestion, facturation, gestion technique et maintenance, études et travaux, sécurité) ont été dimensionnées pour chaque scénario, en dehors du personnel de maintenance affecté directement aux équipements (cf. ci-dessus).
3. Les charges indirectes ont été affectées pour chaque scénario proportionnellement au montant des charges directes : il s'agit principalement des dépenses d'entretien des réseaux (eau, chauffage et énergie) et des frais généraux refacturés (direction, gestion, informatique, assurances, impôts et taxes). Parmi les frais généraux, certains montants n'ont pas été pris en compte en raison, soit de leur rattachement précis à l'activité passagers de l'aéroport (cas d'une part importante des dépenses par exemple), soit de leur lien étroit avec le type de structure du gestionnaire actuel. Une part réduite de ces frais généraux a donc été retenue dans les scénarios, qui pourrait toutefois varier sensiblement suivant la nature et l'organisation du futur gestionnaire du site.
4. Les dotations aux amortissements sont calculées seulement pour les investissements effectués après 2001 pour l'aménagement de l'emprise conservée. Les investissements réalisés d'ici 2010 par l'actuel concessionnaire seront en effet amortis dans leur totalité à cette date dans la mesure où celui-ci a opté pour la méthode des amortissements de caducité. Les durées d'amortissement retenues sont celles qui étaient retenues avant l'application de cette méthode : 20 ans (voiries avions, constructions en dur), 15 ans (balisage et autres constructions), 10 ans (autres voiries internes, clôtures, parkings voitures extérieurs).
5. Les charges financières correspondent aux intérêts payés pour le remboursement des emprunts souscrits pour financer les investissements nécessaires au réaménagement ou à la reconversion de certains équipements. Nous supposons que la totalité de ces investissements est financée par emprunts. Le taux d'intérêt retenu (7%) correspond au taux d'intérêt théorique qui serait payé pour un emprunt de 100 MF remboursable sur 15 ans en appliquant la méthode de calcul de la vie moyenne.
6. Le budget consolidé est construit en ajoutant aux charges d'exploitation liées au maintien de la piste pour une utilisation industrielle les charges spécifiques et supplémentaires induites par le maintien de l'aviation générale. Il n'est pas concevable de bâtir des bilans distincts pour ces deux activités dans la mesure où le raisonnement suivi consiste à appréhender ces deux activités comme complémentaires l'une de l'autre et permettant un partage des coûts d'utilisation des installations.

Les recettes d'exploitation

1. Les recettes générées par l'utilisation de la piste pour une activité industrielle sont évaluées de deux manières : d'une part, en hypothèse basse, aux conditions tarifaires de Nantes et d'autre part aux conditions tarifaires de Saint-Nazaire. Le nombre de mouvements retenu est celui communiqué par EADS. L'hypothèse haute est évaluée de la même manière mais en retenant un volume d'activité différent qui prenne en compte la possibilité d'utiliser la voie aérienne pour le transport des éléments de l'aviation militaire.
2. Les recettes induites par l'aviation générale sont évaluées en retenant deux hypothèses. La première consiste à ne retenir que les recettes générées actuellement par les activités susceptibles de se maintenir sur le site de Nantes-Atlantique après ouverture de Notre-Dame des Landes (hypothèse basse : stabilité de l'activité). La seconde hypothèse consiste à appliquer à ces recettes un taux de croissance conforme à l'évolution du trafic d'aviation générale de ces dernières années, tel qu'il nous a été communiqué par la DGAC.

Les surfaces libérées pourront être reconverties progressivement

Les hypothèses de reconversion

Comme l'a indiqué le comité de pilotage, il n'est pas envisageable aujourd'hui de conduire une étude approfondie de la reconversion des espaces libérés. De ce fait, notre étude vise à éclairer la réflexion en cours des autorités compétentes sur les différentes hypothèses de travail qui pourraient être retenues.

Il s'agira, par conséquent, d'envisager les perspectives d'évolution et de mutations du site de l'aéroport en fonction des vocations qui peuvent aujourd'hui être formulées par les collectivités locales, et en regard de leurs faisabilités techniques et financières.

Le phasage des opérations de reconversion

Compte tenu de la superficie des surfaces libérées, la commercialisation et la reconversion de ces espaces ne pourra se dérouler qu'en plusieurs étapes. Les échelles de temps dont il est nécessaire de tenir compte sont très importantes.

En effet, la date de référence pour l'élaboration du scénario de reconversion et des orientations d'aménagement du site, se situe vers 2010. De plus, les deux phases du scénario de reconversion proposé, se déploient sur une période d'environ 15 ans.

Ainsi, la durée de référence des hypothèses formulées ici, est d'environ 25 ans.

Le bilan d'investissement et le coût de la reconversion

Pour ces différentes raisons, le bilan d'investissement que nous indiquons ne constitue qu'une première ébauche de ce qui pourrait être envisagé au terme d'une étude plus approfondie.

Les options de chiffrages, et donc les ratios retenus, intègrent dans la mesure du possible, le niveau d'incertitude et d'aléas consubstantiels à cette échelle de temps.

L'évaluation des coûts d'investissement nécessaires à la mise en œuvre du scénario proposé, est faite sur la base de ratios issus de situations comparables.

Les éléments pris en compte au travers de ce chiffrage constituent les investissements minimums à réaliser pour permettre la mise en œuvre du scénario. Ils ne sont donc pas exclusifs d'autres postes de dépenses, et doivent être rapportés aux recettes et aux dépenses générées par la mutation du site aéroportuaire dans son ensemble.

Concernant la valorisation des emprises libérables et les éléments financiers afférents, la méthode employée comporte deux étapes distinctes.

- En premier lieu, il s'agit d'identifier les investissements structurants induits par l'hypothèse de reconversion retenue. Ceci permet d'identifier les échelles de coût des travaux préalables à la mise en œuvre de tout aménagement.
- En second lieu, et sur la base de ces investissements préalables, deux hypothèses de valorisation sont envisagées de manière à définir les ordres de grandeur correspondants aux hypothèses de programmation retenues.

I. SYNTHÈSE

ETUDE DE FAISABILITE DU MAINTIEN DE LA PISTE

Le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'industrie aéronautique

Depuis novembre 2000, la piste de Nantes-Atlantique est utilisée pour le transport de fret aéronautique

La nouvelle organisation logistique du constructeur aéronautique implanté localement prévoit l'acheminement direct de certains éléments par voie aérienne depuis Nantes vers Hambourg : il s'agit des tronçons centraux des appareils de type A320 et des ailerons de la famille des A340. Ces différents éléments étaient jusqu'à présent acheminés par route jusque Saint-Nazaire d'où ils étaient acheminés par avion jusque l'Allemagne.

- Le volume de fret qui serait ainsi transporté devrait ainsi permettre d'assurer au minimum 104 vols par an

Afin d'acheminer ces éléments, l'établissement de Bouguenais a conclu un contrat avec EADS Transport pour une durée de 18 mois. Cet accord repose sur le principe de 104 vols par an au départ de Nantes et devrait être renouvelé ultérieurement pour une durée de cinq années.

- Les perspectives à plus long terme du constructeur ne remettent pas en cause l'utilisation de la piste

Le renouvellement de la gamme des appareils A320 ne compromet pas l'activité du site dans la mesure où ces avions seront remplacés par des appareils de même capacité et seront assemblés dans le cadre d'une organisation industrielle proche de l'organisation existante compte tenu des compétences spécifiques des différents sites.

Par ailleurs, ce nombre de vols pourrait être plus important et être égal à 109 selon le site qui sera retenu pour l'assemblage des appareils de transport militaire A400M.

- Les recettes générées par l'industrie aéronautique sont faibles quelles que soient les hypothèses retenues (tarifs appliqués à Nantes ou à Saint-Nazaire, vols supplémentaires induits par la fabrication des appareils A400M) :

<i>Recettes estimées (KF) pour 109 vols annuels</i>	<i>Aux tarifs de St- Nazaire</i>	<i>Aux tarifs de Nantes</i>
Atterrissage (tarif international)	1 256	374
Balisage	1	3
Stationnement (trafic, par tonne et par heure)	1	1
TOTAL (KF)	1 258	378

Le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'aviation générale

- Les recettes actuelles liées à l'aviation générale sont relativement modestes

Elles représentaient 543 KF en 2000 contre 720 KF en 1999 alors que les recettes totales actuelles de l'aéroport s'élèvent à 119 MF H.T. Ces recettes se répartissent de la manière suivante :

CA Aviation générale (KF)	1999	2000
Aéroclubs	91	107
Aviation d'affaires et privés	217	210
Services publics	412	226
<i>Militaires</i>	410	223
<i>Sécurité civile</i>	0,2	0,1
<i>Douanes</i>	2	3
Chiffre d'affaires total (KF)	720	543

- Cependant, le site de Nantes-Atlantique bénéficie d'un positionnement concurrentiel favorable par rapport aux aéroports proches.

L'activité sur ces différents sites se présente ainsi :

Nb de mouvements	1999	2000
Aéroclubs	11 278	11 794
Aviation d'affaires et privés	5 721	4 623
Services publics	nd	nd
Nantes	16 999	16 417
Aéroclubs	1 680	1 610
Aviation d'affaires et privés	1 251	781
Saint-Nazaire	2 931	2 391
Aéroclubs	5 228	5 193
Aviation d'affaires et privés	13 546	13 622
La Baule	18 774	18 815
Aéroclubs		7 180
Aviation d'affaires et privés		711
Ancenis	nd	7 891

Chaque site dispose d'atouts spécifiques qui ne remettent pas en question le positionnement de Nantes. Au contraire, le départ de l'activité commerciale régulière passagers vers Notre-Dame des Landes renforcera l'attractivité du site nantais pour l'aviation générale.

- Les recettes qui seront générées dépendent étroitement de la politique commerciale et tarifaire qui seront mises en œuvre

Si le trafic d'aviation légère (aéro-clubs, vols privés et affaires) croît d'ici 2010 au même rythme que le trafic aérien intérieur français entre 1987 et 1999 (soit 2%), les recettes générées seraient égales à 387 KF en conservant les tarifs actuels (hors recettes liées aux services publics qui pourraient utiliser la piste de Notre-Dame des Landes).

La conclusion qui s'impose est le caractère très modeste des recettes apportées par cette activité à l'exploitant de l'aéroport (en hypothèse basse comme en hypothèse haute), comparé aux recettes générées par l'aviation générale sur les aérodromes de Cannes-Mandelieu, de Lyon-Bron et même de Nancy-Essey.

En fait, un tel résultat s'explique par les choix tarifaires et commerciaux actuels de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui ne cherchent pas à privilégier l'aviation générale, ce qui est évidemment légitime aujourd'hui, compte tenu de l'activité des vols commerciaux de passagers. En revanche, la spécialisation de la plate-forme en direction de l'aviation générale devrait donner lieu à une approche commerciale et tarifaire radicalement différente.

Le coût des investissements nécessaires au réaménagement des surfaces non libérées en cas de maintien de la piste

- Le scénario étudié prévoit le maintien de la piste pour deux types d'utilisation : les vols liés à la construction aéronautique et l'aviation générale
- Dans le cadre de ce scénario, le réaménagement des surfaces dédiées aux activités aéronautiques pourra intervenir en deux temps :
 - dans un premier temps, les activités aéronautiques seront maintenues sur les emplacements qu'elles occuperont à fin 2009 (phase 1),
 - dans un second temps, pour faire face à une croissance éventuelle du secteur de la construction aéronautique, une extension de l'espace dédié à cette activité pourra être envisagée, ce qui impliquera un transfert de l'aviation générale sur une zone située à proximité de la tour de contrôle (phase 2).
- Le chiffrage des investissements qui seront ainsi réalisés intègre les investissements qui auront été réalisés d'ici 2010 par l'actuel exploitant et s'inscrit dans une démarche d'optimisation des équipements existants

Les investissements réalisés représenteront ainsi entre 13 et 16,5 MF en phase 1 (neutralisation d'une partie de la piste, clôture du site et aménagement d'un espace d'accueil pour l'aviation générale) et entre 24,5 et 28 MF en phase 2 (déplacement de l'aire de stationnement de l'aviation générale et aménagement de nouveaux bâtiments).

Les externalités liées au maintien de la piste

- Le maintien de la piste permettra de maintenir sur le site les entreprises liées à l'aviation générale (soit 7 entreprises, et 672 KF au titre de la taxe professionnelle)
- De nombreuses surfaces foncières seront libérées : la réalisation du scénario de reconversion avec maintien de la piste permettra de libérer 162 ha dont 130 ha sont situés à l'ouest de la piste
- Les nuisances environnementales, en particulier sonores, seront moins importantes que les nuisances actuelles. Ces dernières dépendront des horaires d'ouverture de la piste

Les coûts d'exploitation liés au maintien de la piste (hors surfaces libérées)

- Les coûts d'exploitation s'élèvent à près de 9 MF

Les charges d'exploitation directement liées au maintien de la piste pour une utilisation par l'industrie aéronautique représentent 5 MF. Les charges supplémentaires induites par le maintien de l'aviation générale sont égales à 2 MF. A ces charges directes d'exploitation s'ajoutent les charges d'amortissement et les charges financières induites par les investissements réalisés, soit plus de 2 MF.

- Les recettes attendues ne permettent pas d'équilibrer le bilan d'exploitation

Le montant total des recettes attendues est de 0,8 MF

Cependant, d'autres recettes commerciales pourraient être collectées avec :

- un accroissement des tarifs appliqués à l'activité aéronautique : aux tarifs de Saint-Nazaire, les recettes supplémentaires représentent environ 0,9 MF, soit un total de 1,3 MF. D'autres tarifs peuvent être négociés de façon globale pour tenir compte des enjeux et des intérêts réciproques des parties. Cette augmentation tarifaire doit aussi concerner l'aviation générale du domaine aéroportuaire,
- l'adjonction d'autres recettes d'exploitation, par exemple liées à la mise en location de surfaces (surfaces de l'aérogare, zones de stationnement, hangars...),
- l'accueil de sous-traitants de l'aéronautique ou de nouveaux opérateurs (dans le scénario étudié, seuls les opérateurs actuellement présents sont considérés),
- le maintien d'activités de service public, en particulier les activités militaires dont nous avons vu qu'elles avaient représenté environ 0,5 MF de recettes en 2000,
- le développement de l'aviation générale au-delà des prévisions prudentes que nous avons retenues.

Par ailleurs, une extrapolation de la situation des aéroports de Lyon Bron, de Nancy-Essey ou de Cannes Mandelieu permet d'escompter dans une vision dynamique pour Nantes des recettes de l'ordre de 2,5 à 3 MF, soit 10% seulement des recettes actuelles de Cannes et un peu plus de 25% de celles de Lyon-Bron, sous réserve d'une évolution de la politique commerciale suivie.

A ces recettes s'ajouteraient celles versées par l'utilisateur industriel. Au total, les recettes pourraient tourner autour de 4 MF à 4,5 MF, c'est-à-dire couvrir de 40% à 50% des charges d'exploitation.

Les incidences juridiques sur le mode de gestion de la plate-forme

Les principales incidences juridiques de cette situation sont liées d'une part au fait que le constructeur n'envisage pas de voir augmenter sensiblement le montant de sa « redevance » et d'autre part, que l'octroi de concours publics à cette entreprise ou à la Chambre de commerce est légalement impossible.

Dans un tel contexte, il convient de conserver à l'aéroport Nantes-Atlantique son statut d'aéroport ouvert à la circulation publique. Ainsi le maintien de l'aviation générale pourrait justifier le versement de concours financiers publics à l'aéroport Nantes-Atlantique. Ce dernier scénario faciliterait pour le constructeur l'utilisation de l'aéroport à un coût moindre.

HYPOTHESES DE TRAVAIL SUR LA RECONVERSION PARTIELLE DU SITE (surfaces libérées)

Le positionnement du site au sein de l'agglomération

- Le site de Nantes-Atlantique est le principal pôle économique de la partie sud de l'agglomération

Etant moins développé que les zones situées au nord de la Loire selon des critères de densité de population, implantations commerciales, permis de construire délivrés, le sud-Loire a connu un développement économique plus tardif que le reste de la ville.

Il bénéficie cependant actuellement d'un phénomène de rattrapage économique grâce notamment au dynamisme et à l'attractivité de la zone aéroportuaire. Ainsi, les communes situées à proximité immédiate⁴ de l'aéroport représentent 15 % des emplois de l'agglomération tandis que l'ensemble aéroport + D2A + Aérospatiale représente le quart de l'emploi de ce territoire et en constitue le principal pôle d'activité.

L'aéroport n'a pas ainsi induit un fort développement dans des secteurs d'activités annexes (hors fret aérien) qu'il s'agisse de la logistique ou des services/recherche/formation dans le domaine aéronautique.

- Le site de Nantes-Atlantique bénéficie de nombreux atouts

La présence de l'aéroport n'est pas le seul facteur d'attractivité du site.

Les entreprises interrogées mentionnent largement l'aéroport comme un facteur d'attractivité. Cependant, la proximité de la plate-forme est un facteur facilitant mais non déterminant pour leur localisation. L'influence de l'aéroport sur l'attractivité du territoire prend essentiellement la forme d'une contribution à l'identification et à l'image du site.

Les autres atouts du site sont donc sa desserte routière (périphérique), son image, les réserves foncières et la qualité de l'offre immobilière. A contrario, sont soulignés les difficultés de circulation avec le nord-Loire et le manque de transports collectifs.

⁴ Il s'agit des huit communes retenues dans le périmètre d'analyse étudié en phase 1

Les vocations possibles du site

- La reconversion des surfaces libérées devra tenir compte de certaines contraintes réglementaires

La Communauté Urbaine a entrepris de mettre en œuvre son schéma de cohérence territoriale qui sera le document de référence en matière de planification urbaine. Au-delà des orientations stratégiques globales, aucune décision n'a pour l'instant été prise. De même, les réflexions conduites par les communes de Bouguenais et de Saint Aignan de Grand Lieu ne sont pas encore achevées.

Cependant, si les documents d'urbanisme des collectivités locales concernées sont en cours d'élaboration, certaines servitudes d'aménagement demeurent. Ce sont par exemple le plan d'exposition au bruit et les servitudes aéronautiques et radio-électriques qui seront modifiées en fonction de l'activité aéroportuaire maintenue sur le site.

- La reconversion du site pourra tirer profit de l'état actuel de l'offre foncière et immobilière sur l'agglomération nantaise

Pour la troisième année consécutive, l'agglomération nantaise connaît une commercialisation de bureaux en hausse de 50% sur deux ans. Par ailleurs, le stock disponible en locaux d'activités et entrepôts a régulièrement diminué sur l'agglomération depuis 1996.

Dans ce contexte, les surfaces libérées représentent un enjeu majeur en terme d'offre foncière et immobilière. Il n'existe pas à ce jour de sites comparables.

- Les surfaces libérées seront importantes

Dans le cadre du scénario étudié (maintien de l'aviation générale et de l'activité industrielle aéronautique), les surfaces qui seront libérées seront les suivantes :

- 130 ha à l'ouest de la piste dont 30 000 m² de voirie avion, des hangars et une ancienne tour de contrôle.
- 32 ha à l'est de la piste dont 85 000 m² de voirie avion, l'aérogare (30 000 m² SHON) et un parking (10 000 m² SHOB).

- Les deux aires libérées sont très différentes

- la parcelle ouest

Elle est actuellement très mal desservie et relativement enclavée. Par ailleurs, les équipements de navigation aérienne devront être préalablement déplacés avant toute mutation de la zone.

- La parcelle est

Cette surface comprend actuellement les aires de stationnement des avions commerciaux et le bâtiment de l'aérogare

- Deux vocations semblent se dégager pour ces surfaces rendues disponibles : une zone d'activité à grande échelle (industrielle à l'ouest et mixte à l'est).

Certaines vocations peuvent être exclues ou considérées comme marginales :

- la construction de logements (cela ne correspond pas à la vocation du site),
- la construction d'équipements structurants (absence de projets identifiés),
- l'activité agricole (existence de sites plus favorables).

Dans ce cadre, les principes généraux retenus pour la reconversion de ces espaces sont les suivants :

- En terme de vocation des espaces, et compte tenu des enjeux évoqués précédemment, deux thématiques peuvent être développées prioritairement. Il s'agit :
 - de la constitution d'un équipement "naturel" à l'échelle de l'agglomération,
 - du développement de zones d'activités économiques de grande ampleur, proposant des unités foncières cessibles de surface importantes.
- En terme de programmation, les hypothèses proposées reposent sur l'analyse des atouts et des handicaps des sites identifiés. Ainsi, il est proposé
 - une programmation mixte (tertiaire/ logistique/ etc.) à l'est de la piste correspondant à la composition actuelle du D2A en aménageant l'aérogare en espace tertiaire qui pourra être loué ou vendu,
 - une vocation plutôt industrielle à l'ouest, compte tenu du relatif isolement des terrains concernés.
- En terme de desserte, il s'agit de privilégier un accès aux secteurs en mutation depuis le RD 68, ainsi que le raccordement au maillage viaire existant.
- Enfin, en terme de découpage foncier, les hypothèses de lotissement privilégient un découpage en petites parcelles qui permettront une plus grande variété concernant le type d'implantation, par un "remembrement" éventuel.

Implications juridiques et institutionnelles de la reconversion du site de l'aéroport de Nantes-Atlantique

- La position de l'Etat quant au devenir du site

S'agissant des surfaces conservées à un usage aéroportuaire, l'hypothèse la plus probable est que l'Etat n'a pas vocation à demeurer concédant d'une telle infrastructure compte tenu du volume de l'activité aéroportuaire du site dans le cadre de nos scénarios.

Il pourrait ainsi transférer la responsabilité financière et d'exploitation du site aux collectivités locales tout en en demeurant le propriétaire moyennant le versement d'une redevance. Cette solution permettrait d'éviter la fermeture de l'aérodrome et l'ouverture d'une longue procédure visant à sa réouverture à la circulation publique.

S'agissant des surfaces libérées, après déclassement, l'Etat dispose de trois possibilités : l'utilisation des terrains dans le cadre d'un projet dont il aurait la maîtrise, la conservation de réserves foncières ou la vente de ces terrains.

L'Etat n'aura intérêt à procéder à la vente que lorsque la destination du site aura été déterminée. Celle-ci devra s'inscrire dans les nouveaux règlements d'urbanisme élaborés par les collectivités locales, et tout d'abord par les communes concernées et la Communauté Urbaine mais aussi par l'Etat, partenaire lui-même de l'élaboration de ces règlements.

- Le mode de gestion du site

La collectivité publique est libre d'organiser son mode d'exploitation.

Plusieurs modes sont possibles : la concession d'outillage public, l'affermage, la régie intéressée ou la régie directe.

Le choix du mode d'exploitation par la collectivité publique est cependant en partie fonction des conditions économiques d'exploitation. Si d'autres recettes complémentaires peuvent être trouvées (location de surfaces, ventes de terrains, accueil de nouveaux acteurs, refonte de la grille tarifaire...), cela ne permettra pas pour autant d'équilibrer l'exploitation. Or, plus le déficit est important et doit être couvert par la personne publique, plus le choix du mode de gestion se trouve restreint.

Le choix de l'exploitant par la collectivité publique reste soumis, après une procédure de mise en concurrence, à l'agrément de l'Etat.

Dans ces différents modes d'exploitation, le constructeur aéronautique est un usager de l'aérodrome qui reste ouvert à la circulation aérienne publique.

- L'aménagement du site

Plusieurs structures peuvent être mises en place par les collectivités publiques afin, dans un premier temps, de négocier le rachat des terrains de l'Etat et, dans un second temps, de s'assurer d'une maîtrise opérationnelle de l'ensemble du site.

L'organisation opérationnelle peut ainsi prendre la forme d'une SEM d'aménagement ou de conventions avec des aménageurs privés par exemple tandis qu'un Syndicat mixte pourrait être mis en place. Son rôle pourrait se limiter aux études de reconversion du site et à la négociation avec l'Etat, confiant à la structure d'aménagement la responsabilité de l'acquisition des terrains.

II. ETUDE DE FAISABILITE DU SCENARIO DE MAINTIEN DE LA PISTE

1. Faisabilité économique : le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'industrie aéronautique

1.1 Utilisation actuelle de la piste

1.11 Mise en perspective : usage actuel de l'aéroport de Saint-Nazaire

- L'activité fret sur l'aéroport de Saint-Nazaire entre 1999 et 2000 est la suivante :

Tableau1 : activité industrie-fret actuelle sur Saint-Nazaire

<i>Industrie-fret</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Atterrissage	289	316
Décollage	289	316
Total mouvements	578	632

source : direction de l'aéroport de Nantes Atlantique

<i>Industrie-fret</i>	<i>2000</i>
Atterrissage	3 485
Balisage	2
Frais de facturation	2
CA Aéronautique (KF)	3 489

source : direction de l'aéroport de Nantes Atlantique

Les éléments fabriqués à Nantes et expédiés depuis Saint-Nazaire étaient jusque la fin 2000 :

- les tronçons centraux des appareils de type A320 acheminés puis assemblés à Hambourg,
- les autres éléments assemblés à Saint-Nazaire et acheminés jusque Toulouse,

- L'utilisation de la piste pour les vols d'affaires et le transport de passagers est marginale et ne constitue pas une source de recettes complémentaires très importante.

Tableau2 : activité industrie -passagers atuelle sur Saint-Nazaire

<i>Industrie-passagers</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Atterrissage	18	19
Décollage	18	19
Total mouvements	36	38

<i>Industrie-passagers</i>	<i>2000</i>
Atterrissage	1,0
Balisage	0,3
Frais de facturation	0,3
Passagers	2,0
CA Aéronautique (KF)	3,6

source : direction de l'aéroport de Nantes Atlantique

Ces mouvements correspondent aux vols effectués en provenance ou à destination de Toulouse.

1.12 Transport industriel sur Nantes depuis novembre 2000

- La piste de Nantes était déjà utilisée de manière régulière pour le transport du personnel entre les différents sites du groupe (chiffre d'affaires marginal).

Tableau3 : activité industrie-passagers actuelle sur Nantes-Atlantique

<i>EADS-Corvette</i>	1999	2000
Atterrissage	358	339
Décollage	356	339
Total mouvements	714	678

source : direction de l'aéroport de Nantes

<i>EADS-Corvette</i>	2000
Atterrissage	8
Balisage	50
Frais de facturation	1
Passagers	50
Stationnement	0
Total CA aéronautique (KF)	109

source : direction de l'aéroport de Nantes

Une ligne régulière entre Toulouse et Nantes a été mise en place pour répondre aux besoins de l'industriel. Cette liaison assure des aller-retour quotidiens entre les différents sites du groupe.

- L'utilisation de la piste de Nantes à des fins industrielles constitue un élément nouveau important.

Tableau4 : activité industrielle-fret actuelle sur Nantes-Atlantique

<i>Industrie-fret</i>	2000
Atterrissage	11
Décollage	11
Total mouvements	22

dont 11 à vide et 11 tous cargos

source : direction de l'aéroport de Nantes

<i>Industrie-fret</i>	2000
Accès	1
Atterrissage	32
balisage	1
Frais de facturation	0
Stationnement	19
Total CA aéronautique (KF)	53

source : direction de l'aéroport de Nantes

Les vols effectués depuis novembre 2000 au départ de Nantes et à destination de Hambourg ont été peu nombreux (11 appareils) dans la mesure où il s'agissait de premiers vols d'essai. Jusqu'à présent, les tronçons centraux des A320 étaient acheminés par route jusque Saint-Nazaire d'où ils étaient expédiés vers Hambourg par Beluga tandis que les ailerons des appareils de type A340 étaient acheminés par route jusque Brème.

1.2 Un volume de trafic futur fonction d'hypothèses de production

1.21 Hypothèse 1 : L'utilisation de la piste pour la seule expédition d'éléments d'appareils de type A320 à destination d'Hambourg

Les pièces qui seront ainsi acheminées sont :

- les tronçons centraux des A320 qui sont assemblés à Hambourg.
- et les ailerons de la famille des A340 qui sont assemblés à Brème après avoir été convoyés par route depuis Hambourg sur une distance de 100 kilomètres.

Considérant que trente avions de type A320 seront fabriqués chaque mois selon la direction du groupe industriel, deux vols par semaine pourraient être assurés mensuellement au départ de Nantes et à destination de Hambourg soit l'équivalent d'une quarantaine de tronçons. Un contrat a ainsi été signé en ce sens entre l'établissement EADS de Bouguenais et EADS Transport pour une durée de 18 mois et devrait être renouvelé par la suite pour une période de cinq années.

Si l'on admet que deux vols par semaine pourraient être assurés au départ de Nantes, le trafic à horizon 2010 pourra être le suivant :

Tableau5 : trafic industrie-fret sur Nantes en 2010 (hyp 1)

<i>Industrie-fret (Hyp. 1)</i>	<i>2010</i>
Atterrissage	104
Décollage	104
Total mouvements Hyp. 1	208

1.22 Hypothèse 2 : Le lancement de la fabrication des appareils de transport militaire A400M pourrait générer des vols supplémentaires au départ de Nantes

Les tronçons centraux du futur avion de transport militaire seront fabriqués sur le site de Bouguenais. Cependant, leur lieu d'assemblage n'est pas connu à ce jour. Les sites candidats à cet assemblage sont les sites italien (Naples), espagnol (Séville) et allemand (Brème). Selon le site qui sera retenu, l'utilisation de la piste pour acheminer les éléments fabriqués à Nantes vers leur lieu d'assemblage se justifiera ou non.

En raison de la distance à parcourir, si le lieu d'assemblage devait être Brème ou Naples, l'utilisation du transport aérien serait très probable. A l'inverse, l'utilisation de la voie maritime pourrait être envisagée si le site de Séville devait être retenu.

Compte tenu des prévisions commerciales du constructeur à horizon 2008, si ces éléments devaient être acheminés depuis Nantes, le trafic complémentaire apporté par le transport des éléments de A400M pourrait être de 5 vols annuels dans chaque sens⁵.

Le nombre total de mouvements s'élèverait donc à **218**.

⁵ Le nombre de mouvements retenu pour le transport des tronçons centraux des A400M est estimé sur la base des prévisions commerciales du constructeur réalisées au 31/10/2000

1.23 L'activité passagers devrait connaître une légère croissance dans les prochaines années

Il est prévu de créer une nouvelle ligne régulière entre le site de Nantes et le site anglais du constructeur sans qu'il soit possible d'évaluer quel en serait l'impact sur le volume d'activité actuel et futur du trafic affaires au départ de Nantes, faute d'éléments chiffrés prévisionnels.

1.24 Les perspectives du trafic à horizon 2010

Il est difficile de prévoir à ce jour quelle sera l'organisation du groupe à horizon 2010 dans la mesure où elle est fonction des décisions stratégiques qui seront prises.

Cependant, nous avons retenu les éléments de stabilité suivants :

- L'utilisation du transport aérien constitue une garantie opérationnelle certaine pour le constructeur. En effet, le transport par Beluga des éléments destinés aux sites allemands permet d'accroître la sécurité du dispositif logistique du groupe et de réduire le temps de cycle de production des appareils d'une journée et demi. Cela répond parfaitement à la stratégie du groupe qui vise à réaliser des économies substantielles sur ses charges de logistique.
- Le renouvellement des A320 dans les prochaines années ne compromet pas l'activité. En effet, ces appareils seront remplacés par des avions de même capacité dans la mesure où ils répondent à un besoin confirmé des compagnies aériennes. Les acteurs du transport aérien s'organisent autour de hubs centraux reliés aux autres plates-formes plus petites par un système de navettes pour lesquelles les appareils de type A320 sont parfaitement adaptés (capacité moyenne). En raison de leur spécialisation et de leur savoir faire techniques, l'activité des sites de Hambourg et de Bouguenais (fabrication de pièces de carbone) est concernée.

1.25 Les perspectives de croissance à moyen terme

Le constructeur aéronautique présent sur le site de Nantes souhaite favoriser l'implantation de sous-traitants et de partenaires industriels à proximité de son établissement. Si un tel projet devait se concrétiser et compte tenu de l'absence de disponibilités foncières au sein du site du constructeur, une extension des espaces dédiés à la construction aéronautique constitue une hypothèse envisageable.

Cette hypothèse fait l'objet de notre phase 2 de reconversion telle qu'elle est développée en partie 3.

1.3 Estimation de recettes

1.31 Tarifs

Deux types de trafic peuvent être appliqués aux vols des Belugas, suivant qu'on utilise la grille tarifaire en vigueur sur Nantes ou sur Saint-Nazaire. La masse maximale au décollage d'un aéronef de ce type pouvant être égale à 153 tonnes ou 155 tonnes, nous avons retenu la charge de 154 tonnes.

Tableau6 : grilles tarifaires de Nantes et de Saint Nazaire en 2000

<i>Tarifs FF H.T. année 2000</i>	<i>Nantes</i>	<i>Saint-Nazaire</i>
Atterrissage (tarif international)	3 433	11 525
Balisage	230	54
Stationnement (trafic, par tonne et parheure)	2	2

source : direction de l'aéroport de Nantes

Nous avons estimé les recettes avec les deux tarifs.

1.32 Recettes

Nous avons retenu comme hypothèses les éléments suivants⁶ :

- le pourcentage de mouvements utilisant le balisage sera égal au pourcentage de mouvements ayant utilisé le balisage sur Saint-Nazaire en 2000, soit 6,80%,
- la durée moyenne de stationnement d'un Beluga est égale à la durée moyenne actuelle (année 2000) sur Nantes, soit 7 heures.

Les recettes attendues dans le cadre de l'hypothèse 1 (hors A400M) seraient ainsi les suivantes :

Tableau7 : recettes industrie estimés à horizon dix ans (hyp 1)

<i>Recettes estimées (KF) pour 104 vols annuels (Hyp. 1)</i>	<i>Aux tarifs de St-Nazaire</i>	<i>Aux tarifs de Nantes</i>
Atterrissage (tarif international)	1 199	357
Balisage	1	3
Stationnement (trafic, par tonne et parheure)	1	1
TOTAL (KF)	1 200	361

Note : seul l'atterrissage est facturé (soit 104 mouvements sur 208).

⁶ source : département clients/fournisseurs de l'aéroport de Nantes-Atlantique, CCI

Les recettes attendues dans le cadre de l'hypothèse 2 (y compris A400M) seraient ainsi les suivantes :

Tableau8 : recettes industrie estimées à horizon dix ans (hyp 2)

<i>Recettes estimées (KF) pour 109 vols annuels (Hyp. 2)</i>	<i>Aux tarifs de St-Nazaire</i>	<i>Aux tarifs de Nantes</i>
Atterrissage (tarif international)	1 256	374
Balisage	1	3
Stationnement (trafic, par tonne et par heure au-c	1	1
TOTAL (KF)	1 258	378

L'impact de l'utilisation de la piste pour le transport des éléments de l'A400M est relativement faible compte tenu des estimations commerciales qui nous ont été communiquées par le constructeur.

A l'inverse, le choix des tarifs appliqués a une incidence très significative sur le montant des recettes attendues.

Le rapport entre les deux montants obtenus est de 3,6, les tarifs de Nantes étant bien inférieurs à ceux de Saint-Nazaire. Il reste que ces recettes sont bien évidemment marginales au regard des recettes actuelles de l'aéroport qui s'élèvent à 119 millions de francs hors taxes.⁷

Mais les observations les plus importantes à présenter portent, en premier lieu, sur la faiblesse de la recette versée par EADS à l'exploitant de l'aéroport au regard du coût annuel d'exploitation (environ 9,5 MF par an ; voir chapitre 3 ci-après).

En second lieu, ce résultat purement arithmétique devrait être corrigé de façon très significative dans le cadre d'une négociation entre l'autorité publique et l'entreprise.

⁷ source : direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique (redevances aéronautiques et extra aéronautiques)

2. Faisabilité économique : le potentiel de marché d'une utilisation de la piste par l'aviation générale

2.1 Activité actuelle sur l'aéroport de Nantes

L'aviation générale comprend différents types de trafics pour lesquels les critères de localisation sont différents

1. Les aéro-clubs
2. L'aviation d'affaires et le trafic privé
3. Les services publics (vols militaires, les Douanes, la Sécurité Civile)

Ces activités représentent le chiffre d'affaires suivant (détaillé dans les paragraphes suivants) :

CA Aviation générale (KF)	1999	2000
Aéroclubs	91	107
Aviation d'affaires et privés	217	210
Services publics	412	226
<i>Militaires</i>	410	223
<i>Sécurité civile</i>	0,2	0,1
<i>Douanes</i>	2	3
Chiffre d'affaires total (KF)	720	543

2.11 Les aéro-clubs

Il existe trois aéro-clubs présents sur la plate-forme de Nantes-Atlantique. Le plus important est l'aéro-club de Loire Atlantique qui possède 11 appareils dont un est équipé pour des vols IFR. Viennent ensuite l'aéro-club de l'Aérospatiale qui possède trois appareils et celui du Val de l'Erdre.

- L'évolution du nombre de mouvements entre 1999 et 2000 fut la suivante ⁸ :

Tableau9 : évolution du nombre de mouvements aéro-clubs sur Nantes

Nb de mouvements	1999	2000
Atterrissage	5 637	5 902
Décollage	5 641	5 892
Total Mouvements	11 278	11 794

⁸ source direction de l'aéroport de Nantes

- Le chiffre d'affaires correspondant se répartit de la manière suivante⁹ :

Tableau10 : chiffre d'affaires aéro-clubs actuel sur Nantes

Chiffre d'affaires (KF)	1999	2000
Atterrissage	19	46
Balisage	13	22
Frais de facturation	3	6
Stationnement	0	0
Forfait ACLA	19	
Sous-total CA aéronautique	55	74
Consommation d'eau	2	3
Electricité	27	25
Location salon	2	0
Téléphone	4	4
Sous-total CA extra-aéronautique	35	32
Total Chiffre d'affaires (KF)	91	107

Le trafic sur Nantes est relativement important et a augmenté entre 1999 et 2000. Cependant, les recettes correspondantes sont faibles dans la mesure où l'aéro-club de Loire-Atlantique bénéficie d'un forfait d'atterrissage annuel qui est déterminé en fonction du nombre d'appareils et non pas en fonction du nombre de mouvements effectués.

Ces conditions tarifaires devraient être revues dans la perspective du scénario étudié.

2.12 L'aviation d'affaires et les vols privés

Les activités incluses dans cette catégorie d'activité sont très variées. Elles intègrent :

- les vols taxis commerciaux (vols d'affaires, vols de remplacement sur des lignes régulières, fret). Les entreprises présentes sont : Aéro charter data, Chalais, Atlantique Air Assistance,
- les vols de loisirs effectués par des particuliers,
- les vols d'affaires non commerciaux effectués par des particuliers ou des entreprises possédant leur propre appareil,
- les vols assurés par les écoles de pilotage. L'entreprise présente est Air formation service,
- les vols d'hélicoptères (baptêmes de l'air, prises de vue, taxi, loisir) . L'entreprise présente est Atlantique Hélicoptère.

- L'évolution de l'activité entre 1999 et 2000 a été la suivante¹⁰ :

Tableau11 : évolution du trafic privé sur Nantes-Atlantique

Nb de mouvements	1999	2000
Atterrissage	505	472
Décollage	495	471
Mouvements affaires	1 000	943
Atterrissage	2 364	1 848
Décollage	2 357	1 832
Mouvements autres privés	4 721	3 680
Total mouvements	5 721	4 623

⁹ source direction de l'aéroport de Nantes

¹⁰ source : direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique

- Le chiffre d'affaires correspondant se répartit de la manière suivante ¹¹ :

Tableau12 : chiffre d'affaires actuel trafic privé sur Nantes-Atlantique

<i>Aviation d'affaires et privée</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Accès	6	4
Atterrissage	39	36
Balisage	87	90
Frais de facturation	5	13
Passager	56	51
Stationnement	22	16
Total CA aéronautique (KF)	217	210

Tant le nombre de mouvements que le chiffre d'affaires ont diminué entre 1999 et 2000. Cette baisse n'est pas représentative dans la mesure où ce type de trafic est très fluctuant d'une année sur l'autre. Les tarifs de droit commun leur sont appliqués.

¹¹ source direction de l'aéroport de Nantes

2.13 Les Services Publics

Trois administrations publiques utilisent la piste de Nantes-Atlantique :

- le Ministère de la Défense pour le transport de troupes et de moyens matériels sur des terrains extérieurs : il s'agit de besoins ponctuels et très irréguliers,
- les services des Douanes qui ont principalement recours à des hélicoptères pour les opérations de surveillance,
- la sécurité civile qui utilise déjà les pistes de Saint-Nazaire et de Lorient pour ses opérations maritimes, notamment.

- L'évolution du chiffre d'affaires correspondant entre 1999 et 2000 a été la suivante :

Tableau13 : évolution du chiffre d'affaires services publics sur Nantes-Atlantique

Militaires	1999	2000	Douanes	1999	2000	Sécurité civile	1999	2000
Accès	13	12	Atterrissage	1	1	Atterrissage	0,1	0,0
Atterrissage	336	166	Balisage	1	2	Frais de facturation	0,0	0,0
Balisage	16	14	Frais de facturation		0	Balisage	0,1	0,0
Crews	11	6	Stationnement	0	0	Stationnement	0,0	0,0
Passager	5	0						
Frais de facturation	0	3	CA Aéronautique (KF F	2	3	Total CA aéronautique	0,2	0,1
Stationnement	29	22						
Total CA aéronautique (KF)	410	223						

Les conditions tarifaires appliquées à ces administrations ne sont pas celles figurant dans la grille tarifaire de droit commun (d'importants rabais leur sont réservés).

Par ailleurs, les recettes liées à l'activité militaire sont par nature peu prévisibles.

En deuxième phase de notre étude, nous avons considéré que ces activités seraient naturellement transférées vers les autres plates-formes existantes, en particulier Notre-Dame des Landes (sans que le trafic commercial ne soit perturbé).

C'est pourquoi, par prudence et compte-tenu du faible chiffre d'affaires généré (sécurité civile et douanes) ou de son caractère incertain (militaires), nous ne tenons pas compte de ces recettes dans l'évaluation financière du scénario (cf :page 75).

2.2 Un positionnement concurrentiel futur de Nantes-Atlantique non remis en cause par l'ouverture de Notre-Dame des Landes

Le maintien et le développement du trafic d'aviation légère sur le site de Nantes-Atlantique est fonction de son positionnement par rapport aux aéroports de proximité concurrents (Notre-Dame des Landes, Saint Nazaire, Ancenis, La Baule)¹². Nous étudions les critères de localisation des acteurs de cette filière et la mesure dans laquelle la piste de Nantes-Atlantique répond à leurs attentes.

2.21 Préalable : positionnement relatif de l'aéroport de Nantes

<i>Nb de mouvements</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Aéroclubs	11 278	11 794
Aviation d'affaires et privés	5 721	4 623
Services publics	nd	nd
Nantes	16 999	16 417
Aéroclubs	1 680	1 610
Aviation d'affaires et privés	1 251	781
Saint-Nazaire	2 931	2 391
Aéroclubs	5 228	5 193
Aviation d'affaires et privés	13 546	13 622
La Baule	18 774	18 815
Aéroclubs		7 180
Aviation d'affaires et privés		711
Ancenis	nd	7 891

- Par comparaison avec les autres aéroports, Nantes présente un potentiel de marché favorable car l'agglomération constitue à la fois un pôle économique attirant l'aviation d'affaires (à la différence d'Ancenis et La Baule) et un pôle touristique ou de loisirs (à la différence de Saint-Nazaire).
- En outre, l'environnement d'accès est simple, ce qui constitue un facteur d'attractivité important (ce n'est par exemple pas le cas à Saint-Nazaire).
- L'aéroport de La Baule suscite également un trafic important qui repose en particulier sur la clientèle étrangère (28% de la clientèle extérieure, selon nos interlocuteurs au sein de la direction de l'aéroport de La Baule-Escoublac, et 17% des vols d'aéroclubs selon notre estimation).
- Le trafic de l'aéroport d'Ancenis est majoritairement alimenté par les avions qui y sont basés, ce qui témoigne de l'attractivité relativement faible du site à une échelle géographique élargie.

¹² nous n'avons pas retenu l'aérodrome de Montaigu dans la mesure où il s'agit d'une piste en herbe et que de ce fait ce site ne peut être comparé avec celui de Nantes.

2.22 Des critères de localisation qui limitent l'attractivité potentielle des autres aéroports pour la clientèle de Nantes

a) Les aéro-clubs

L'ouverture de Notre-Dame des Landes n'aura pas d'incidence sur le maintien des aéro-clubs sur le site actuel. En effet, leurs adhérents sont dans leur très grande majorité des habitants de l'agglomération nantaise, voire des riverains de l'aéroport. Pour cette raison, leurs dirigeants¹³ n'envisagent pas de s'implanter sur d'autres sites car cela allongerait les temps de transport (domicile-piste) de leurs membres (le constat dressé par les responsables de l'aéro-club d'Ancenis est identique s'agissant de leur localisation).

Par ailleurs, le transfert du trafic régulier passagers vers Notre-Dame des Landes ne peut être que bénéfique pour le développement des vols de loisir dans la mesure où son développement pourrait perturber le trafic commercial.

Les besoins des aéro-clubs sont réduits. Peu nombreux sont ceux de leurs pilotes qui effectuent des vols aux instruments. Seul le maintien des conditions tarifaires à un niveau raisonnable peut conditionner leur maintien sur le site actuel. Il convient enfin de noter que l'aéro-club de Loire Atlantique n'est pas propriétaire de ses bâtiments et qu'il n'envisage pas de procéder à des investissements sur d'autres terrains d'aviation.

b) L'aviation privée et d'affaires

L'incertitude porte sur la dépendance du trafic d'affaires vis-à-vis des vols commerciaux réguliers (qui seront donc transférés à Notre-Dame des Landes). Selon nos interlocuteurs (Aéro Charter Darta, Atlantique hélicoptère, Locavia Aviation Taxis, Chalair), la dépendance est faible :

- Ainsi, la majeure partie des vols effectués par les entreprises présentes sur Nantes sont simplement des vols de mise en place : les avions décollent de Nantes pour aller chercher leurs passagers sur d'autres aéroports (Saint-Nazaire, Angers...) et les acheminer vers leur lieu de destination.
- A l'inverse, les sociétés réalisent également des vols de remplacement (mise en place d'un avion pour remplacer un vol commercial régulier annulé). Cette activité est compromise après l'ouverture de Notre-Dame des Landes, sauf à acheminer les avions à vide, ce qui est onéreux. D'après nos entretiens, elle est importante pour l'un des prestataires seulement.
- Les avions taxis et les hélicoptères ont une activité fret. Cette activité pourra être maintenue, la prise en charge du fret se faisant déjà le plus souvent sur d'autres plates-formes. Par ailleurs, cette activité est marginale pour les sociétés.

En outre, le départ des autres activités rend le site plus attractif car offrant un confort d'utilisation accru (réduction des temps d'attente et de survol).

¹³ Nous avons interrogé les directions des deux principaux aéro-clubs de Nantes (Loire-Atlantique, Aérospatiale) ainsi que celle d'Ancenis.

Cependant, le maintien et le développement de cette activité ne peut s'envisager qu'aux conditions suivantes :

- **Le maintien d'une assistance au sol pour les appareils**

Les compagnies présentes actuellement sur le site font effectuer la maintenance en ligne de leurs appareils par des sociétés présentes elles aussi sur Nantes. Si ces entreprises renonçaient à leur localisation actuelle au profit de Notre-Dame des Landes, cela générerait un coût supplémentaire susceptible de peser dans le choix de localisation des compagnies. En particulier, s'agissant des sociétés d'avions taxi, cet élément pourrait les inciter à transférer leur activité vers Notre-Dame des Landes.

D'autres équipements et services devront également être présents comme la distribution de carburants (kérosène, avigaz, essence...) ou le handling.

Nous ne les avons pas inclus dans notre estimation du coût faite en partie 6. dans la mesure où ceci relève de l'initiative privée (Shell, actuellement).

- **Une plage d'ouverture très étendue**

La spécificité de cette activité est le caractère non régulier de ces vols qui répondent à des demandes très variées. Afin de satisfaire les exigences de leur clientèle, les compagnies doivent être en mesure de faire décoller ou atterrir leurs appareils à toute heure, ce qui implique une ouverture très large de l'aéroport durant la nuit et le maintien d'un équipement de balisage performant. L'une des compagnies actuellement présentes s'est ainsi récemment installée sur Nantes en raison de l'ouverture 24 heures sur 24 de l'aéroport de Nantes, ce que ne proposait pas les autres sites, qu'il s'agisse de Saint-Nazaire ou d'Ancenis.

Dans notre estimation du coût faite en partie 4, nous avons retenu une plage horaire 6h-23h.

- **Des équipements permettant le vol aux instruments**

Contrairement à la plupart des appareils des aéro-clubs, ceux utilisés par l'aviation d'affaires effectuent des vols IFR (vols aux instruments) et ont besoin du maintien des équipements de radio navigation sur le site (ILS et contrôle aérien) afin de pouvoir utiliser la piste par tout temps et à toute heure.

Le contrôle aérien relève de l'Etat et n'est pas inclus dans le compte d'exploitation présenté en partie 6. L'ILS est maintenu sans impact financier étant donné son amortissement.

- **Une stabilité des conditions tarifaires**

Les entreprises que nous avons contactées ont mis l'accent sur le risque lié à une éventuelle augmentation des tarifs applicables sur Nantes afin de financer l'entretien des installations après le départ du trafic commercial régulier et de l'activité fret. En cas d'augmentation significative des tarifs, elles pourraient remettre en question leur maintien sur le site et envisager de s'installer sur Notre-Dame des Landes.

Dans notre estimation financière, nous avons retenu les tarifs de 2000.

- Une desserte du site préservée

L'aéroport actuel bénéficie d'une localisation géographique très satisfaisante pour deux raisons. D'une part, la proximité immédiate de l'agglomération nantaise répond aux exigences de la clientèle d'affaires qui doit se rendre à des rendez-vous dans le centre ville et de l'autre, contrairement à Rennes ou à Saint-Nazaire, la localisation géographique de Nantes est moins excentrée sur le territoire national.

- Des services d'accueil au sol pour les passagers

L'aménagement d'un espace d'accueil et d'attente réservé aux passagers est une nécessité pour satisfaire la clientèle : présence de taxis, voire d'hélicoptères, salon d'accueil, restauration légère... Dans le scénario étudié, nous avons inclus une surface d'accueil.

c) L'école de pilotage

Les exigences formulées par les écoles de pilotage ne sont pas nombreuses concernant leur localisation. Actuellement, ces écoles sont gênées par la présence du trafic commercial régulier et sont obligées d'utiliser d'autres pistes moins fréquentées comme La Roche-sur-Yon, Ancenis ou Saint-Nazaire afin de ne pas perturber le trafic, notamment lors des tours de piste.

Ainsi, le départ de ce trafic passagers régulier ne fait que renforcer l'attractivité du site de Nantes-Atlantique qui bénéficierait, en outre, de la proximité de Notre-Dame des Landes. Il serait possible de former les pilotes dans un environnement de trafic intense sans connaître les difficultés actuelles.

Le transfert de l'école vers Saint-Nazaire, Ancenis ou La Baule n'est pas envisagé pour l'instant dans la mesure où le site actuel permet de former les pilotes au vol aux instruments ce qui ne serait pas possible sur Ancenis ou La Baule, et de bénéficier des synergies qui existent entre les différents acteurs de l'aviation légère (formation des pilotes des avions taxis et de Régional Airlines).

La seule réserve manifestée est celle du maintien des équipements de radio navigation (ILS) et du balisage sur le site (cf. précédemment, b) L'aviation privée et d'affaires).

d) Le trafic des hélicoptères

Ce trafic est très particulier dans la mesure où il ne nécessite pas la présence d'une piste ni même celle d'un contrôle aérien. Il se décline en de multiples activités comme la formation, les prises de vue (70% de l'activité de la principale entreprise présente), le fret, les vols taxis, les baptêmes de l'air ou encore les vols de loisir.

La clientèle des entreprises présentes réside principalement dans l'agglomération nantaise mais également Angers ou en Vendée. Pour cette raison, la localisation géographique relativement centrale de la piste actuelle est tout à fait satisfaisante.

La présence au sol d'une station d'avitaillement en carburant et le maintien d'une tour sont les seules exigences pour un maintien de la piste sur le site actuel

e) L'activité de maintenance des appareils d'aviation légère

Le maintien de la principale entreprise de maintenance sur Nantes-Atlantique après ouverture de la plate-forme de Notre-Dame des Landes est tout à fait envisageable. En effet, selon ses dirigeants, seulement 20% de son activité est liée à l'exploitation de l'aéroport. Son activité se ventile de la manière suivante : 80% en lien avec les compagnies aériennes et 20% avec l'aviation générale.

Cette entreprise anticipe sereinement l'ouverture de Notre-Dame des Landes dans la mesure où elle prévoit une forte croissance de son activité dans les prochaines années. Cette croissance lui permet d'envisager une double implantation sur les sites de Notre-Dame des Landes (maintenance en ligne) et de Nantes-Atlantique (maintenance en base).

A l'inverse, elle n'envisage plus de se délocaliser à Saint-Nazaire où pourtant les disponibilités foncières étaient plus importantes, ce qui ne constituera plus un avantage comparatif après transfert de l'activité passagers vers la nouvelle plate-forme en 2010. Un éventuel transfert vers Ancenis n'a en revanche jamais été envisagé en raison de l'absence de bâtiments et d'équipements adaptés sur place.

Les seules conditions avancées par cette entreprise pour son maintien sont que soient conservés sur le site les hangars d'exploitation (chauffés), les installations électriques et l'air comprimé (prévu dans le scénario que nous étudions).

Ainsi, chaque site dispose d'avantages discriminants qui pérennisent leur clientèle. Nantes-Atlantique bénéficie de sa localisation et de l'espace libéré par le départ des autres activités à Notre-Dame des Landes.

Selon nos interlocuteurs, dès lors que les conditions énumérées précédemment seront respectées, l'aviation légère pourra rester et se développer sur le site actuel après ouverture de la plate-forme de Notre-Dame des Landes.

La réserve porte sur les vols de remplacement dont le volume, estimé faible d'après nos entretiens, n'a pu être mesuré précisément. Nous le négligeons dans notre estimation des recettes futures.

2.3 Le trafic prévisible à horizon 2010

2.31 L'évolution du trafic d'aviation générale en France

En raison du peu d'information disponible sur l'activité consolidée de l'aviation générale, les prévisions de trafic à moyen et long terme sont parcellaires (en particulier, nous n'avons pas identifié d'étude prospective à horizon de 10 ans). La Direction Générale de l'Aviation Civile ne dispose pas de données exhaustives sur le nombre de mouvements effectués chaque année sur chaque aéroport s'agissant de l'aviation non commerciale, ni même des données exhaustives sur le trafic d'affaires s'agissant des aéroports de Lyon Saint Exupéry ou du Bourget.

De ce fait, nos projections reposent sur les données disponibles auprès de la DGAC sur l'évolution du trafic au cours des dernières années.

a) L'activité aéro-club

Au cours de ces dernières années, l'activité des aéro-clubs a évolué comme suit¹⁴ :

Tableau14 : évolution de l'activité aéro-clubs en France

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Nombre de pratiquants fédéraux	49 366	48 759	47 697	44 919	45 060	44 592	47 571
Parc avions aéro-clubs (CDN et CNRA)	3 379	3 377	3 153	2 674	2 576	2 330	2 499
Heures de vols des aéro-clubs	723 073	744 558	705 258	671 314	674 746	651 513	705 253

On constate une très grande volatilité d'une année sur l'autre de l'activité des aéro-clubs en France.

La Fédération Nationale des Aéro-clubs que nous avons contactée nous a indiqué que l'activité des clubs est très volatile et dépend de la conjoncture économique, ce qui explique la baisse conjointe du nombre d'appareils et des heures de vol. La Fédération prévoit pour cette année et les années à venir une stabilité de ce trafic à un niveau proche de celui de 1995.

b) Approche de l'aviation d'affaires : le trafic commercial passagers non régulier (appareils de moins de 25 places)

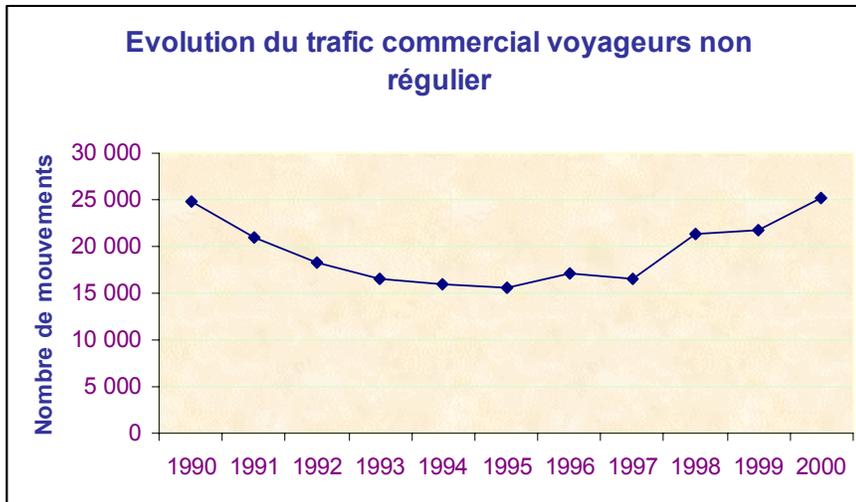
La Direction Générale de l'Aviation Civile dispose de peu de données sur l'évolution de ce trafic (en l'absence d'un suivi précis de l'activité des aéroports de petite taille et de l'activité commerciale passagers non régulière). Les données dont elle dispose sont celles transmises par les gestionnaires des terrains d'aviation et des plates formes aéroportuaires. Ces données ne sont pas ventilées entre le trafic régulier et le trafic non régulier mais par type d'appareils.

Le graphique suivant présente l'évolution du nombre de mouvements de vols commerciaux sur la dernière décennie pour les appareils de moins de 25 places (appareils le plus fréquemment utilisés pour ce type de vols) et pour les aéroports pour lesquels les données sont disponibles sur toute la période (ce qui exclue les aéroports du Bourget et de Lyon Saint Exupéry). Les vols des aéro-clubs et les vols de loisir ne sont pas pris en considération ; cependant, les services de la DGAC contactés

¹⁴ source : Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Aérien, DGAC. Ces données n'intègrent que les chiffres communiqués par le CDN et le CNRA.

ont souligné que l'évolution de ce trafic était proche de celui du trafic commercial voyageurs non régulier.

Graphique 1 : évolution du trafic commercial voyageurs non régulier en France¹⁵



Ce graphique met en évidence la très forte volatilité de ce trafic et sa très grande sensibilité à la conjoncture économique. Aussi, il est très difficile de prévoir quel sera l'état de ce type de trafic à horizon 10 ans sur la base des données historiques.

Selon les entreprises contactées et les services de la Direction des Transports Aériens, le trafic aviation générale dans son ensemble, malgré sa forte sensibilité à la conjoncture économique, évolue en tendance au même rythme que le trafic aérien intérieur.

c) Mise en perspective de l'évolution du trafic aérien intérieur

Entre janvier 1987 et décembre 1999, le trafic IFR contrôlé par les services de la navigation aérienne a doublé comme le montre le graphique suivant. Ces chiffres intègrent l'ensemble des mouvements contrôlés par les services de la navigation aérienne, y compris les vols commerciaux réguliers.



¹⁵ source : Direction des Transports Aériens, DGAC, vols de moins commerciaux d'appareils de moins de 25 places

¹⁶ source : Direction de la Navigation Aérienne, DGAC, évolution du nombre de vols IFR contrôlés par les services de la DNA

La croissance du trafic IFR, sur cette période, a été supérieure à celle des vols à vue et au trafic aérien intérieur en général qui lui a augmenté dans le même temps de 2% en moyenne mais avec de fortes variations saisonnières.

2.32 Estimation de trafic et de recettes à horizon 2010

Compte-tenu des enseignements de l'analyse historique (fréquentation volatile, sensibilité à la conjoncture économique, évolution proche de celle de l'ensemble du trafic intérieur), nous retenons deux hypothèses d'évolution.

a) Hypothèse basse : la stabilité du trafic

Dans ce cas, le trafic serait le suivant :

Tableau15 : trafic d'aviation générale sur Nantes à horizon 2010, hypothèse basse

<i>Nb de mouvements</i>	<i>Aéroclubs</i>	<i>Affaires</i>	<i>Autres privés</i>	<i>Total</i>
Atterrissage	5 902	472	1 848	8 222
Décollage	5 892	471	1 832	8 195
Total	11 794	943	3 680	16 417

Pour l'estimation des recettes, les tarifs retenus sont ceux de 2000.

Tableau16 : recettes aviation générale horizon 2010, hypothèse basse

<i>Redevances (KF)</i>	<i>Aéroclubs</i>	<i>Privés (dont affaires)</i>	<i>Total</i>
Aéronautique	74	210	285
Extra aéronautique	32	0	32
Total	107	210	317

b) Hypothèse haute : une croissance du trafic (+ 2% par an)

Les commentaires qui nous ont été adressés par les entreprises contactées ainsi que les études chiffrées mises à notre disposition indiquent que le trafic d'aviation légère croît de manière tendancielle. Nous avons retenu comme hypothèse haute que l'ensemble du trafic d'aviation légère croît de la même manière que l'ensemble du trafic aérien intérieur en France entre 1987 et 1999, soit 2%. Faute d'éléments chiffrés prévisionnels, cette projection n'intègre pas l'ouverture prochaine d'une ligne passagers régulière entre Nantes et les sites anglais du constructeur aéronautique.

Tableau17 : trafic d'aviation générale sur Nantes à horizon 2010 (hypothèse haute)

<i>Nb de mouvements</i>	<i>Aéroclubs</i>	<i>Affaires</i>	<i>Autres privés</i>	<i>Total</i>
Atterrissage	7 195	575	2 253	10 023
Décollage	7 182	574	2 233	9 990
Total	14 377	1 150	4 486	20 012

Afin de ne pas introduire d'hypothèses aléatoires sur l'évolution des tarifs, nous retenons une évolution des recettes identique à celle de la fréquentation (2% par an à partir des recettes 2000).

Ceci revient en particulier à considérer une croissance proportionnelle du forfait d'atterrissage dont bénéficie l'aéro-club de Loire-Atlantique. On suppose également que les redevances extra-aéronautiques évoluent au même rythme que les redevances aéronautiques.

Tableau18 : recettes aviation générale horizon 2010, hypothèse haute

<i>Redevances (KF)</i>	<i>Aéroclubs</i>	<i>Privés (dont affaires)</i>	<i>Total</i>
Aéronautique	91	257	347
Extra aéronautique	39	0	39
Total	130	257	387

Ainsi, l'ensemble de l'activité d'aviation générale représente selon notre projection sur le principe du « fil de l'eau » des recettes annuelles d'environ 0,4 MF en 2010.

La conclusion qui s'impose est le caractère très modeste des recettes apportées par cette activité à l'exploitant de l'aéroport (en hypothèse basse comme en hypothèse haute).

On se situe très loin des recettes de l'aviation générale de Cannes-Mandelieu, de Lyon-Bron et même de Nancy-Essey.

En fait, un tel résultat s'explique par les choix tarifaires et commerciaux actuels de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui ne cherchent pas à privilégier l'aviation générale, ce qui est évidemment légitime aujourd'hui, compte tenu de l'activité des vols commerciaux de passagers.

En revanche, la spécialisation de la plate-forme en direction de l'aviation générale devrait donner lieu à une approche commerciale et tarifaire radicalement différente (cf. développement pages 78 et suivantes).

3. Faisabilité technique : les investissements et opérations d'aménagement nécessaires au maintien du trafic industriel et de l'aviation générale sur le site

3.1 Synthèse

3.11 Le site à horizon 2010

Carte 1 : Le site de l'aéroport de Nantes-Atlantique aujourd'hui
(cf : page suivante)

Afin d'évaluer les mutations du site, il est nécessaire d'identifier et de qualifier un "**état des lieux**" probable de l'ensemble du site à horizon dix ans. Cette projection tient compte des investissements prévus et des développements probables :

- **Travaux prévus sur le site de l'aéroport. Il s'agit pour l'essentiel :**
 - de l'achèvement de l'aérogare, accompagné de la démolition de certains bâtiments,
 - de la construction d'une plate-forme permettant le stationnement et le retournement du Beluga à proximité immédiate du site de l'industriel,
 - du réaménagement du parking véhicules légers et du parvis de l'aérogare,

- **Travaux de voirie prévus à l'extérieur du site :**
 - l'aménagement d'un rond point au nord du site, comprenant un dispositif spécifique, facilitant l'accès du constructeur au domaine aéroportuaire,
 - la réalisation d'une voirie de compétence départementale qui relira le D2A à l'échangeur du taillis (étude en cours),
 - le réaménagement du RD 85

- **Occupation du sol**

Il reste aujourd'hui environ 30 ha disponibles sur le site du D2A, ce qui correspond à 6 années de commercialisation. Il semble de ce fait raisonnable de considérer que l'ensemble des terrains du D2A aura été commercialisé d'ici 10 ans.

Carte 2 : Hypothèse d'occupation du site dans 10 ans
(cf : seconde page suivante)

Insérer carte site de l'aéroport de Nantes-Atlantique aujourd'hui

Insérer carte Hypothèse d'occupation du site dans 10 ans

3.12 Le scénario d'évolution

La mutation d'un tel site s'effectue nécessairement par étapes, si l'on considère les délais de construction, financement et promotion des surfaces.

S'agissant d'un scénario de maintien d'une activité industrielle et de l'aviation générale, nous avons envisagé deux phases successives :

- La première phase consiste en une extrapolation de l'utilisation actuelle du site par le constructeur aéronautique. Il a en effet été confirmé que les dispositions existantes (ou prévues à court terme) concernant les emprises foncières et les équipements aéroportuaires étaient suffisantes pour le développement actuel de l'activité industrielle.
- La deuxième phase repose sur l'hypothèse d'une croissance de l'activité aéronautique au sens large qui nécessiterait des emprises foncières supplémentaires. Cette hypothèse n'étant pas envisagée aujourd'hui par l'industriel, il n'est pas possible d'en définir le terme.

Actuellement les appareils Beluga sont chargés à proximité de la zone de fret en attendant qu'une aire de stationnement dédiée soit construite près de la voie Pompidou. La direction de l'établissement de construction n'a pas manifesté de besoin foncier dans la mesure où elle va aménager une plate-forme d'orientation au sein de son site. La priorité de l'entreprise étant de réduire les temps de cycle de production, l'objectif est qu'aucune pièce fabriquée à Nantes et devant être acheminée vers un autre site ne reste stockée sur cette plate-forme plus d'une journée.

La direction ne manifeste ainsi aucun besoin de surfaces de stockage supplémentaires dans l'enceinte de l'aéroport. En outre, une telle zone ne pourrait être implantée qu'au sein d'un espace sécurisé et à proximité immédiate de l'usine. Par ailleurs, le site ayant actuellement atteint une taille critique, aucune extension n'est envisagée à ce jour par la direction de l'établissement.

Cependant, dans la mesure où l'établissement fonctionne en flux tendus, le moindre incident logistique à Bouguenais ou sur les autres sites contraindrait la direction nantaise à stocker sa production à proximité immédiate de l'usine dans un périmètre sécurisé. C'est pourquoi, notre raisonnement s'effectue en deux temps avec une extension de la surface occupée pour un usage industriel et une relocalisation de l'activité d'aviation générale sur un espace dédié à proximité de la tour de contrôle.

Compte tenu des enjeux concernant la mutation et le développement du site, l'examen de cette possibilité d'extension semble pertinent.

En première phase, les surfaces actuelles sont suffisantes et les espaces actuellement dédiés sont conservés. L'espace de l'aviation générale est situé sur une parcelle que nous avons appelée « réserve foncière » en raison de sa bonne localisation et accessibilité. En phase suivante, tout ou partie de cette réserve peut être affectée à l'industrie aéronautique, tandis que l'aviation générale est déplacée. Ses hangars actuels sont démolis ou reconvertis, tandis que l'aviation générale déplacée utilise le bâtiment « BEMA » et des hangars supplémentaires.

Nous abordons successivement les deux phases dans les paragraphes qui suivent.

Le récapitulatif des investissements correspondants est le suivant :

Tableau19 : bilan des investissements nécessaires

<i>Première phase</i>	<i>Surface</i>		<i>Investissement (MF)</i>		
	<i>Aéronautique</i>	<i>Aviation générale</i>	<i>Aéronautique</i>	<i>Aviation générale</i>	<i>Total</i>
Piste	Neutralisation de 400 m (sur 2900 existants)		2		2
Voirie avions					
Autres voiries internes					
Accès au site	1 km supplémentaire		1		1
Clôture du site	5 km supplémentaires		7,5 à 10		7,5 à 10
Bâtiments		500 m2		2,5 à 3,5	2,5 à 3,5
<i>Réhabilitation</i>				2,5 à 3,5	
<i>Constructions neuves</i>		500 m2		2,5 à 3,5	
<i>Reconversion</i>				2,5 à 3,5	
Total					13 à 16,5

<i>Deuxième phase</i>	<i>Surface</i>		<i>Investissement (MF)</i>		
	<i>Aéronautique</i>	<i>Aviation générale</i>	<i>Aéronautique</i>	<i>Aviation générale</i>	<i>Total</i>
Piste					
Voirie avions	6000 m2 supplémentaires	déplacement de 30.000 m2 d'aire de stationnement	4,8 à 6	2,4 à 3	7,2 à 9
Autres voiries internes	500 ml supplémentaires		0,5		0,5
Accès au site					
Clôture du site	800 ml	750 ml	1,2 à 1,6	1,2 à 1,5	2,4 à 3,1
Bâtiments			5	9,4 à 10,4	14,4 à 15,4
<i>Réhabilitation</i>	démolition ou réhabilitation de 50% des surfaces des hangars actuels de l'aviation générale (4000 m2)		5		
<i>Constructions neuves</i>		Surface supplémentaire de hangars de 1000 m2		5 à 6	
<i>Reconversion</i>		Reconversion du BEMA en hangars (4.400 m2)		4,4	
Total					24,5 à 28

Le montant total des investissements est inférieur à ce qui a été présenté dans la deuxième phase de notre étude, la typologie en étant différente :

- Les investissements prévus d'ici 2010 sont considérés comme ayant été déjà financés et amortis. Ils ne sont donc pas présentés ici.
- Les réaménagements des bâtiments libérés par ce scénario ne sont pas compris dans la mesure où il s'agit de dépenses exogènes liées à la réutilisation de ces surfaces libérées. Elles sont à considérer mais n'entrent pas dans l'économie financière du scénario lui-même.

En partie 4, nous présentons le bilan d'exploitation correspondant à la phase 1. S'agissant de la phase 2, seule la charge annuelle correspondant aux investissements est exprimée (la simulation de l'équilibre d'exploitation à long terme sans série historique préalable ne pouvant être fiable).

3.2 Phase 1 : Extrapolation à partir du fonctionnement actuel du site, les emprises foncières actuelles étant considérées comme suffisantes.

3.21 Utilisation par le constructeur aéronautique

Carte 3 : Phase 1 : Surfaces dédiées et surfaces libérables

(cf : page suivante)

Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une emprise foncière considérée comme suffisante pour le constructeur aéronautique. Les principales caractéristiques de ce scénario sont les suivantes :

- Surfaces nécessaires au scénario

- une surface de 122 ha pour permettre l'utilisation de la piste par le constructeur. Cet espace dédié est constitué, pour l'essentiel, de la piste et des aires de dégagement (120 ha), et de la future aire de retournement des Beluga (2 ha),
- un secteur composé de la tour de contrôle, du poste d'avitaillement, et du poste de sécurité (SSIS) qui représente une surface complémentaire d'environ 5 ha (zone dédiée à l'aviation générale)

- Surfaces libérées

Les terrains qui seraient cessibles représentent une surface de 162 ha. Ils se décomposent en deux catégories :

- les surfaces situées à l'est de la piste, en continuité du D2A. Elles représentent 32 ha et sont composées pour l'essentiel de l'actuelle aire de stationnement des avions commerciaux, et du bâtiment de l'aérogare (25 000 m² de SHON),
- les surfaces situées à l'ouest, entre la piste et la voie ferrée. Elles représentent 130 ha, dont environ 50 ha boisés situés principalement au sud de l'emprise.

- "Réserves foncières"

Photo 1 : Réserve foncière (industrielle) phase 1

cf : seconde page suivante

Il est proposé de considérer l'emprise délimitée par la RD 85, l'aérogare et le taxiway comme une réserve foncière destinée à la mise en œuvre de la deuxième phase du scénario. Cette emprise située à proximité immédiate du site du constructeur aéronautique bénéficie d'une très bonne accessibilité.

Elle représente une surface de 14,5 ha. Actuellement, elle comprend notamment les installations nécessaires à l'aviation générale, et le parking de l'aérogare (maintenus en phase 1 à cet endroit).

Le maintien de cette emprise dans le domaine aéroportuaire permet :

- de continuer, en première phase, à accueillir l'aviation générale, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui,
- de permettre, à terme, le développement de l'activité industrielle.

Le choix de cette parcelle constitue une hypothèse de travail. Sa localisation et sa taille la rendent, à notre avis, pertinente.

Insérer carte Phase 1 : Surfaces dédiées et surfaces libérables

Insérer photos réserves foncières phase 1

De même, il est proposé une deuxième réserve foncière de 7 ha, au sud de la tour de contrôle, de manière à permettre une relocalisation de l'aviation générale en deuxième phase du scénario. Cette emprise aujourd'hui libre de tout usage spécifique, pourra bénéficier des équipements présents à proximité de la tour (poste d'avitaillement, BEMA, SSIS). Celle-ci serait en effet rendue nécessaire par l'extension des activités industrielles qui justifie un scénario en deux temps.

- Longueur de piste

Afin de permettre l'atterrissage et le décollage du Beluga, une piste de 2 400 mètres doit être conservée. La longueur de la piste existante est de 2 900 mètres. Le coût brut, hors reprise du balisage, d'une démolition de 500 mètres de piste (soit 22 500 m²) peut être estimé entre 4,5 et 6,7 MF HT - Le ratio proposé est de 200 à 300 F HT /m².

Néanmoins, cette démolition compromettrait la mise en œuvre de la deuxième phase du scénario.

Il semble par conséquent préférable d'envisager une hypothèse réversible de neutralisation d'une partie de la piste et donc de modification du balisage au sol, afin que la piste "utile" puisse être réduite de 400 mètres. Une provision de 2 MF HT peut être affectée à ce poste. Par ailleurs, le coût d'entretien et le maintien en état de fonctionnement de la portion de piste neutralisée serait très proche du coût d'entretien actuel.

Enfin, il est nécessaire de maintenir la servitude de 150 m de part et d'autre de la piste, ainsi que la servitude liée au cône d'envol. Le taxiway se situant dans cette bande de 150 m, l'hypothèse retenue est de la conserver en l'état.

- Equipements de navigation aérienne

Le balisage de la piste et l'équipement ILS de catégorie 1 seront maintenus sur le site.

- Tour de contrôle et le personnel lié

L'utilisation de la piste par le constructeur ne nécessite pas la présence de contrôleur aérien. Une solution avec du personnel AFIS peut être envisagée. Il s'agit de personnel qualifié et habilité pour effectuer des tâches de navigation aérienne sans pour autant appartenir au corps des contrôleurs aériens.

- Surfaces de stationnement et voies de circulation des appareils:

Les investissements qui vont être réalisés sont considérés, pour cette première phase, comme suffisants. Il en est de même pour les bâtiments techniques accueillant le matériel au sol.

- Accès au site

La nouvelle configuration du site aéroportuaire rend nécessaire le réaménagement, à la marge, des voiries d'accès et des circulations internes. Cette opération occasionnerait un coût d'environ 1 MF. Le ratio proposé est de 1 000 F/ml, il correspond à une voirie de desserte, de gabarit 10 m, comprenant son réseau d'eau pluvial.

- Clôture du site

Le linéaire de clôture nécessaire à la mise en sécurité du site est d'environ 5 Km. Ceci représenterait un coût de 7,5 à 10 MF HT Le ratio proposé est de 1 500 à 2 000 F/ml. Il correspond

à une clôture renforcée et infranchissable. Cette estimation intègre le fait que la proposition de découpage foncier du site, permette une réutilisation d'une partie de la clôture déjà existante.

- Réseaux

La mise en œuvre de ce scénario ne génère pas de contraintes particulières vis-à-vis des réseaux nécessaires au fonctionnement du domaine aéroportuaire. Néanmoins, sa réalisation générera des implications en terme de servitudes et de déplacement de réseaux concernant les surfaces cessibles.

Carte 4 : Aménagement du site en phase 1

cf : seconde page suivante

3.22 Implication technique du maintien de l'aviation générale sur le site

- Equipements existants et investissements prévus.

Les hangars aviation légère et aviation générale représentent une surface d'environ 4 000 m²

Un nouveau club house destiné notamment à l'accueil des passagers de l'aviation d'affaire doit être réalisé dans l'extension de l'aérogare (cf. les attentes formulées par les différents opérateurs présents sur le site en partie 2.22 page 41).

- Besoins complémentaires

Les investissements nécessaires pour le développement de l'aviation générale dans son ensemble portent sur l'accroissement de la capacité d'accueil. L'hypothèse proposée est un accroissement à terme de 19 % des surfaces de hangars, accroissement permettant de faire face à une augmentation modérée du trafic actuel et l'accueil de nouveaux acteurs. Un espace d'accueil d'environ 250 m², comprenant des sanitaires, des bureaux et une salle d'attente sera réalisé au sein de cette extension. Ceci représente une surface totale de 1 000 m², et un coût de construction de 5 à 7 MF HT.

Au titre de la phase 1 (extrapolation à partir du site actuel), une surface de 500 m² est suffisante pour répondre progressivement aux besoins de croissance de "l'aviation générale". Ceci représenterait un coût d'investissement de 2,5 à 3,5 MF HT.

- Surfaces nécessaires

L'emprise foncière nécessaire pour la mise en œuvre de la première phase du scénario aviation générale est celle identifiée au sein du scénario EADS sous le vocable "réserves foncières".

- Surfaces libérées

La mise en œuvre du scénario aviation générale ne génère pas en lui-même de surfaces libérables complémentaires.

Insérer carte Aménagement du site en phase 1 (page suivante)

- **Longueur de piste**

Une piste de 1800 mètres suffit à l'ensemble des composantes de l'aviation générale.

Equipements de navigation aérienne (balisage, appareils de radio navigation...), tour de contrôle et personnel lié, surfaces de stationnement et voies de circulation des appareils, accès et clôture du site.

Aucun investissement n'est nécessaire en première phase, puisque les dispositifs existants répondent à la demande.

- **Accessibilité du site**

Elle est assurée par les voiries existantes.

- **Espaces de stationnement pour véhicules**

Il existera, à terme, une surface de parkings de 18 000 m² dans l'emprise prévue pour l'aviation générale. Cette surface est largement excédentaire par rapport aux besoins liés à cette activité. Cependant, la démolition d'une partie de cette surface n'apparaît pas pertinente dans la mesure où cette surface pourrait être nécessaire en phase 2 en cas de développement de l'activité industrielle et de redéploiement du site. Par ailleurs, le coût d'entretien de ces surfaces est proche du montant d'amortissement du coût cumulé de la démolition et de la reconstruction.

Carte 5 : Détails de l'aménagement du site en phase 1

(cf : page suivante)

Insérer carte Détails de l'aménagement du site en phase 1 (page suivante)

4. Phase 2 : Un développement de l'activité industrielle impliquant un réaménagement complet du site

Cette seconde phase repose sur l'hypothèse d'une croissance de l'activité industrielle nécessitant des emprises foncières complémentaires. Les différents coûts identifiés ne peuvent pas être aujourd'hui affectés d'une manière certaine. Les coûts identifiés ci-après correspondent aux investissements nécessaires à la réalisation de cette deuxième phase du scénario. Ils viennent partiellement en complément des montants établis pour la première phase.

Carte 6 : Surfaces dédiées et surfaces libérables
(cf : page suivante)

4.11 Le développement de l'activité industrielle se traduira par une extension des surfaces dédiées à la construction aéronautique

Cette extension se traduirait de la manière suivante :

- Surfaces nécessaires

L'emprise foncière pertinente pour la mise en œuvre de cette seconde phase est celle identifiée au titre de réserve foncière en phase 1. Elle se situe au nord-est du domaine aéroportuaire et sa surface est d'environ 14,5 ha.

Cette emprise est aujourd'hui occupée par les parkings de l'aéroport, par quelques bâtiments de bureaux, et par les hangars destinés à l'aviation générale. La mise en œuvre de cette deuxième phase implique de "déplacer" les installations destinées à l'aviation générale.

- Il n'y a pas de surfaces libérées spécifiquement par la mise en œuvre de cette deuxième phase.

- Longueur de la piste.

La longueur actuelle de la piste est suffisante.¹⁷

- Equipements de navigation aérienne, tour de contrôle et personnel lié

Cette seconde phase n'apporte pas de contrainte particulière par rapport à la première phase du scénario.

¹⁷ L'éventualité de la création d'un super Beluga, hypothèse non confirmée par le constructeur, aurait pour incidence l'allongement de la piste à 3 200 mètres.

Insérer carte Surfaces dédiées et surfaces libérables – Phase 2 (page suivante)

- Surfaces de stationnement et voies de circulation des appareils

Dans l'hypothèse de l'utilisation de l'ensemble de la zone occupée en phase 1 par l'aviation générale pour un usage industriel, il sera nécessaire de réaliser 6 000 m² de voiries complémentaires pour la circulation et le stationnement des Belugas et 500 ml de voirie destinée aux circulations internes au secteur dédié.

Les ratios proposés sont de 800 à 1000 F/ m² pour la voirie avion, et de 1 000 F/ml pour les circulations internes.

Ceci représente un coût d'environ 0,5 MF pour la voirie interne et 4,8-6 MF pour les aires de stationnement.

- Bâtiments techniques

Des hangars, d'une surface de 4000 m², sont présents sur le site. Ils sont aujourd'hui en état de fonctionnement. Il est néanmoins nécessaire de prévoir une provision pour travaux d'adaptation de ces structures ou de démolition. Le coût de démolition de ces hangars peut être estimé entre 2 et 3 MF HT (sous réserve d'absence d'amiante). Le ratio proposé pour une adaptation de ces bâtiments est de 2 500 à 3 000 F/m². Ainsi une provision de 5 MF HT permettrait, soit de démolir les bâtiments existants, soit d'en réhabiliter environ la moitié (2000 m²) des surfaces existantes.

- Accès et clôture du site

Le site est accessible depuis les voiries existantes. En revanche, environ 800 m de clôture sont nécessaires afin de sécuriser le site. Cela représenterait un coût de 1,2 à 1,6 MF HT

Carte 7 : aménagement du site en phase 2

(cf : page suivante)

Insérer carte aménagement du site en phase 2 (voir page suivante)

4.12 Le développement de l'activité aéronautique nécessitera une relocalisation de l'aviation générale

- Localisation

L'hypothèse proposée est une re-localisation de l'aviation générale à proximité de la tour de contrôle. Cette localisation présente comme avantage :

- de présenter une bonne accessibilité,
- de s'inscrire autour du "point dur" que constituent la tour de contrôle et le poste d'avitaillement, et d'occuper ainsi des terrains plus difficilement commercialisables.
- de permettre la réutilisation du BEMA

Carte 8 : Surfaces dédiées et surfaces libérables – Phase 2

(cf : page suivante)

- Surfaces nécessaires

L'emprise nécessaire à la mise en œuvre de cette deuxième phase est d'environ 12 ha.

- Surfaces libérées

L'emprise foncière libérée par la première phase du scénario aviation générale est celle identifiée au sein du scénario EADS sous le vocable "réserves foncières". Cette emprise représente une surface de 14,5 ha. Cette surface est affectée à l'activité industrielle.

- Surfaces de stationnement et les voies de circulation des appareils

L'aménagement, lié au déplacement de l'espace dédié à l'aviation générale, d'une nouvelle aire de stationnement de 30 000 m² aura un coût estimé entre 2,4 à 3 MF HT.

Le ratio proposé est de 800 à 1000 F HT/m²

- Bâtiments techniques

Le bâtiment "BEMA", dont la surface est de 4 400 m² pourra être attribué à l'aviation générale. Ce bâtiment ne présente pas la même surface utile que les hangars existants. Il serait par conséquent nécessaire de construire 1 000 m² de hangars supplémentaires. Ceci représente un coût de construction de 5 à 6 MF HT.

Par ailleurs, il serait nécessaire de prévoir une provision correspondant à 1000 F HT par m² soit 4,4 MF HT afin de réaliser les adaptations mineures nécessaires à ce changement d'usage du BEMA.

Insérer carte Surfaces dédiées et surfaces libérables – Phase 2

- Accès et clôture du site

Le site est accessible depuis les voiries existantes. En revanche, environ 750 m de clôture sont nécessaires afin de sécuriser le site en complément des clôtures existantes. Ceci représente un coût de 1,2 à 1,5 MF HT.

Carte 9 : Aménagement du site en phase 2

(cf : page suivante)

Insérer carte aménagement du site en phase 2

5. Les externalités liées au maintien de la piste

5.1 L'impact du maintien de la piste sur les entreprises actuellement présentes sur la plate-forme

Le maintien de la piste pour un usage industriel permettrait le maintien sur place d'un constructeur aéronautique et des 7 entreprises d'aviation légère déjà présentes (la société Chalais ayant fait part de son intention de quitter le site de Nantes afin de regrouper ses activités sur Caen et Paris). Il s'agit des sociétés EADS, Air Formation Service, Atlantique Air Assistance, Aérosystème Heliocéan Hélicoptère, Nantes Aéro SA, Atlantique Hélicoptère et Locavia, que nous avons contactées sur la base des indications qui nous ont été transmises par la direction de l'aéroport.

Le tableau suivant indique l'effectif et la contribution fiscale au titre de la Taxe Professionnelle versées par ces sociétés.

Tableau20 : impact sur les entreprises présentes

	NB Entreprises	Effectif	TP Communale	TP de groupement	TP Départementale	TP régionale	TP CCI	TP, frais de gestion	TP Totale
ENTREPRISES AVIATION GENERALE (1)	7	18	333 815	66 545	153 316	49 149	21 903	48 226	672 954
ENTREPRISE DE CONSTRUCTION AERONAUTIQUE (1)	1	1 700	27 433 326	5 468 792	12 599 672	4 039 044	1 799 984	3 963 267	55 304 085
CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE (2)		57	2 205 900	443 101	1 021 229	327 372	145 892	319 808	4 463 303

(1) sources : INSEE (effectif), fichiers fiscaux (TP 1999)

(2) situation actuelle, sources fichiers fiscaux (TP 1999)

5.2 L'impact sur l'aménagement du site

Photo 2 : hypothèses de reconversion
(cf : page suivante)

5.21 En phase 1 de reconversion

a) Les surfaces libérées

La réalisation de la première phase du scénario permet de libérer une surface totale de terrain d'environ 162 ha. Cette surface se divise en trois emprises différentes quant à leur nature et leurs vocations.

- La plus importante des emprises libérées se situe à l'ouest de la piste. Sa surface est de 130 ha, et comprend environ 50 ha boisés.

Seules trois voies de petit gabarit permettent d'accéder à cette emprise fortement enclavée. La présence de la voie ferrée à l'ouest rend, en effet, difficile tout accès au site depuis une voie structurante.

Ce secteur n'est desservi par aucun réseau, mis à part un réseau d'évacuation des eaux pluviales provenant des quelques voiries existantes.

En préalable à toute mutation du secteur, il sera nécessaire de procéder au déplacement des appareils destinés à la navigation aérienne.

Insérer photo Hypothèse de reconversion du site (voir page suivante)

Deux hangars de l'aérospatiale, l'ancienne tour de contrôle, le pylône anémométrique et le VOR doppler DME, se trouvent localisés au centre de l'emprise.

Elle accueille aussi le château de Bougon et son domaine boisé, ainsi qu'une "fosse pompier".

- Le Château de Bougon est en très mauvais état, il pourrait être l'objet d'une opération de rénovation.
 - Les deux hangars de l'Aérospatiale sont dans un état moyen, leur surface globale est d'environ 3 600 m².
 - L'ancienne tour de contrôle constitue un élément de mémoire important pour le site et les activités aéronautiques.
- La deuxième emprise libérée se situe au nord-est de la piste et représente une surface de 4 ha.

Il s'agit d'une petite surface qui n'apporta pas, à terme, de plus-values au domaine aéroportuaire. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité depuis le RD 68, et pourrait par conséquent être facilement commercialisée.

- La troisième emprise représente une surface de 28 ha et se situe à l'est de la piste, entre la tour de contrôle et le site de l'aviation générale.

Elle est constituée pour l'essentiel de l'actuelle aire de stationnement des avions commerciaux, et du bâtiment de l'aérogare.

Situé dans le prolongement de la zone d'activité du D2A, ce site bénéficie d'une bonne visibilité.

Il est situé à proximité de voiries structurantes, et à 300 mètres des principaux réseaux. Par ailleurs, il présente un taux d'imperméabilisation très important, de l'ordre de 50 %.

En terme de bâti, cette emprise comprend le bâtiment de l'aérogare et le parking en ouvrage. Il s'agit de deux équipements récents, en parfait état de fonctionnement. Leurs surfaces respectives sont de 25 000 m² SHON et 10 000 m² SHOB.

Les hypothèses de mutation des emprises et des bâtis rendus disponibles sont développées au sein du chapitre 9.

b) Les réserves foncières

En complément de ces emprises libérées, deux réserves foncières doivent être prises en compte afin de permettre la mise en œuvre de la deuxième phase du scénario.

- La première réserve représente 14,5 ha.

Elle s'inscrit entre l'actuel bâtiment de l'aérogare, le taxiway, la future plate-forme des Belugas, et le prolongement du RD 68.

Elle comporte les installations nécessaires à l'aviation générale, soit 4 000 m² de hangar, des bâtiments de bureaux représentant une surface estimée à 600 m² SHON, et enfin un parking découvert d'environ 18 000 m² à terme.

Cette emprise est desservie par l'ensemble des réseaux, et traversée par ceux desservant le domaine aéroportuaire. Par conséquent, la mutation de cette emprise, en deuxième phase (extension de

l'espace affecté à l'activité industrielle), pourra générer des coûts en terme de déplacement de réseaux.

- La deuxième réserve foncière représente 7 ha.

Elle est composée des terrains, aujourd'hui non utilisés, situés au sud de la tour de contrôle. Cette emprise permet, en deuxième phase, de relocaliser les équipements nécessaires au maintien et au développement de l'aviation générale.

5.22 En phase 2 de reconversion

En terme foncier, la deuxième phase du scénario se développe sur les réserves foncières identifiées en première phase.

Par conséquent cette deuxième phase ne génère pas de nouveaux terrains cessibles.

5.23 Affectation des emprises par phases

Emprises	Première phase	Deuxième phase
Emprise dédiée :		
- Activité industrielle	122 ha +5 ha (tour de contrôle)	122 ha+14,5 ha (réserve foncière)
- Aviation générale	(inclue dans la réserve foncière)	5 ha (tour de contrôle) + 7 ha (aviation générale)
Emprises cessibles :		
- Ouest de la piste	130 ha	130 ha
- Est de la Piste	28 ha +4 ha	28 ha + 4 ha
Réserve foncière	14,5 ha +7 ha	0 ha
TOTAL	310,5 ha	310s,5 ha

5.3 L'impact sur l'environnement

5.31 Les nuisances sonores

Le scénario tel qu'il est envisagé, aussi bien en première qu'en deuxième phase, nécessitera une refonte des données techniques et réglementaires issues de l'activité aéronautique.

Les procédures de survol de l'agglomération et les trajectoires d'atterrissage et de décollage devront être réexaminées en fonction des usages spécifiques de la piste.

Il en est de même pour le plan d'exposition au bruit.

Concernant l'impact sur les riverains, il est nécessaire de différencier les usages liés à l'utilisation de la piste à des fins industrielles, de ceux liés à l'aviation générale.

L'utilisation du site par EADS représente une diminution forte par rapport aux nuisances actuelles, puisque le nombre de vols serait de trois par semaine.

L'utilisation du site par une activité d'aviation générale constitue une moindre contrainte par rapport à la situation actuelle. Il existe en effet une possibilité de définir la position du tronçon de piste utile (soit 1800 mètres) en fonction des nuisances occasionnées.

Par ailleurs, les nuisances liées à l'activité dépendent des horaires d'ouverture de l'aéroport ; ceux-ci pourraient recouvrir la période 8h-22h comme c'est le cas dans d'autres aéroports ayant une activité comparable.

En revanche, il est vrai que si les petits porteurs présentent des contraintes moins fortes que les moyens et gros porteurs, notamment par des courbes d'atterrissage moins larges, leur activité risque à l'inverse d'entraîner un développement de la fréquence des tours de proximité, créateurs de nuisances.

Toutefois, la disparition des vols commerciaux passagers, qui ont nécessairement la priorité en matière de trafic aérien, est de nature à réduire les temps d'attente en vol des avions de tourisme.

D'une manière générale, les nuisances sonores liées à l'activité d'aviation légère peuvent être maîtrisées par le choix d'un mode de fonctionnement et d'un emplacement adaptés.

5.32 Les autres sources de nuisance

En regard de la situation existante, les autres sources de pollution verront leur impact décroître mécaniquement du fait de l'importante diminution de l'activité de l'aéroport.

En conclusion, le bilan environnemental du scénario retenu, aussi bien en première que deuxième phase, ne peut être que très favorable.

6. Le bilan d'exploitation d'une utilisation de la piste

6.1 Coût d'exploitation

Rappel des principales hypothèses :

- Tous les investissements réalisés avant 2010 sont amortis par le concessionnaire avant cette date. Seuls les investissements réalisés après cette échéance sont pris en considération pour le calcul des dotations aux amortissements.
- Le coût des investissements comprend :
 - Les dotations aux amortissements calculées en linéaire sur la durée de vie normale des installations (20 ans pour la piste, 15 ans pour les bâtiments, 10 ans pour les autres installations)
 - Le coût du financement : les investissements réalisés après 2010 sont supposés être financés entièrement par emprunt avec un taux de 7% et remboursés sur une durée identique à celle retenue pour l'amortissement comptable des équipements concernés
- Les coûts d'exploitation sont évalués à partir des coûts par équipement 1999 qui nous ont été transmis par le service de contrôle de gestion de l'aéroport.
- Les frais généraux sont calculés à partir du montant total des frais refacturés en 1999 par le siège en ne retenant qu'une quote part égale au rapport entre le montant des charges consolidées à horizon 2010 telles que nous les avons calculées et le montant total des charges d'exploitation de l'aéroport en 1999.

Les hypothèses retenues sont présentées de manière détaillée en page 14 de ce rapport.

A titre indicatif, et pour ordres de grandeur, les charges et produits actuels de l'aéroport sont les suivants :

Tableau21 : compte de résultat 1999 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, hors taxe d'aéroport¹⁸

	KF	1998	1999	2000
Charges de personnel		22 779	22 044	21 566
Charges externes(achats, et serv.exterieurs)		22 867	26 089	30 575
Contributions au service particulier		3 397	3 700	4 399
Impôts taxes et versements assimilés		5 946	5 769	5 530
Autres charges		576	1 110	1 478
Charges financières		4 102	3 362	3 315
Charges exceptionnelles		693	4 060	542
Dotations aux amortissements et provisions		35 123	31 131	22 173
Impôt Société		731	5 876	2 657
Charges		95 484	97 266	89 579
Redevances aéronautiques		42 529	42 274	41 581
Taxe d'aéroport		0	0	0
Autres redevances		37 247	44 651	51 918
Subventions d'exploitation		216	0	0
Autres produits		0	916	1 503
Produits financiers		3	29	0
Prod.except.&transf.de ch.(hors sub.virée cpte ré		1 038	910	85
Reprises/amort.& provisions+amort..subv.		16 641	24 951	1 751
Produits		97 675	113 730	96 838

¹⁸ Source : Direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique, données en milliers de francs courants

6.11 Coût des investissements

Pour les investissements présentés page 50 et suivantes, et selon les hypothèses de calcul retenues, nous les estimons comme suit :

Charge annuelle d'investissement (MF) (Durée d'amortissement)	Piste	Aires de stationnement (voirie avions)	Voirie	Accès au site	Clôture	hangars industriels	BEMA	hangars	TOTAL
	20 ans	10 ans	10 ans	10 ans	10 ans	15 ans	20 ans	15 ans	
Amortissements	0,10			0,10	0,88			0,20	1,28
Charges financières	(0,09)			0,04	0,37			0,13	0,45
Total charge annuelle phase 1	0,01	-	-	0,14	1,25	-	-	0,33	1,73
Amortissements		0,41	0,05		0,28	0,33	0,22	0,37	1,65
Charges financières		0,36	0,02		0,12	0,14	0,20	0,24	1,07
Total charge annuelle phase 2	-	0,76	0,07	-	0,39	0,47	0,42	0,60	2,72

6.12 Phase 1 : coûts d'exploitation liés à l'utilisation de la piste par l'industrie aéronautique

Tableau22 : charges d'exploitation aéronautique 2010

Charges d'exploitation (millions de francs 1999)	Piste	Plate-forme de retournement	Balisage	Accès au site	Clôture	SSIS	Aires de stationnement	Général	TOTAL
Achats	-	-	0,23	-	-	0,04	-	-	0,27
Fluides	-	-	0,26	-	-	-	-	-	0,26
Charges externes	0,71	0,16	0,08	-	-	0,02	-	-	0,96
<i>entretien</i>	0,68	0,05	0,04	-	-	0,02	-	-	0,79
<i>honoraires (DDE...)</i>	0,03	0,11	0,03	-	-	-	-	-	0,17
<i>autres</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Personnel général	-	-	-	-	-	-	-	0,83	0,83
Personnel SSIS	-	-	-	-	-	0,70	-	-	0,70
Personnel maintenance	-	-	0,60	-	-	0,03	-	-	0,63
Charges d'exploitation directes hors investissements									3,65
Amortissements	0,10	-	-	0,10	0,88	-	-	-	1,08
Charges financières	0,09			0,04	0,37				0,50
Charges d'exploitation avant frais généraux	0,90	0,16	1,17	0,14	1,25	0,78	-	0,83	5,22

6.13 Phase 1 : charges supplémentaires liées au maintien de l'aviation générale sur le site

Les coûts d'exploitation par l'aviation générale sont ceux qui viendraient s'ajouter aux coûts précédents dans l'hypothèse où l'activité d'aviation générale serait maintenue sur le site. Ils sont évalués de la même manière que les précédents.

Tableau23 : charges aviation générale 2010

Charges d'exploitation (millions de francs 1999)	Piste	Balisage	BEMA	Hangars (dont club house)	Aérogare	SSIS	Aires de stationnement	Parkings voitures	TOTAL
Achats	-	-	-	-	-	-	0,00	0,01	0,02
Fluides	-	-	0,35	0,11	-	-	0,03	0,01	0,49
Charges externes	-	-	0,06	0,07	-	-	0,12	0,08	0,33
<i>entretien</i>	-	-	0,05	0,07	-	-	0,11	0,07	0,31
<i>honoraires (DDE...)</i>	-	-	-	-	-	-	0,01	-	0,01
<i>autres</i>	-	-	0,01	-	-	-	-	0,01	0,02
Personnel général	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Personnel SSIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Personnel maintenance	-	-	0,29	0,61	-	-	-	0,04	0,94
Charges d'exploitation directes hors investissements									1,78
Amortissements	-	-	-	0,20	-	-	-	-	0,20
Charges financières	-	-	-	0,13	-	-	-	-	0,13
Charges d'exploitation avant frais généraux			0,71	1,11			0,15	0,14	2,11

6.2 Recettes d'exploitation

Cf. parties 1 et 2.

Tableau24 : recettes consolidées 2010, hypothèse basse

Hypothèse de trafic basse 2010*

Recettes d'exploitation	Industrie aéronautique	Aviation générale	Total
Aéronautique	357	285	642
Extra aéronautique	4	32	36
Total	361	317	678

* vols de 104 Belugas et stabilité de la fréquentation de l'aviation générale

Tableau25 : recettes consolidées 2010, hypothèse haute

Hypothèse de trafic haute 2010*

Recettes d'exploitation	Industrie aéronautique	Aviation générale	Total
Aéronautique	374	347	721
Extra aéronautique	4	39	43
Total	378	386	764

* vols de 109 Belugas et fréquentation de l'aviation générale en hausse de 2% par an

Les recettes sont donc inférieures à 1 MF par an.

Nous avons estimé les recettes de l'industrie si l'on considère les tarifs appliqués à Saint-Nazaire. Selon cette hypothèse, les recettes totales s'élèvent à 1.517 KF en hypothèse basse et 1.644 KF en hypothèse haute.

6.3 Résultat consolidé provisoire

Le résultat est largement déficitaire (- 4,7 MF), même si l'on considère le seul solde intermédiaire constitué par les produits et charges d'exploitation directs.

<i>millions de francs 1999</i>	Phase 1
Recettes aéronautiques	0,72
Recettes extra-aéronautiques	0,04
Total recettes d'exploitation	0,76
Achats	2,33
Personnel	3,10
Amortissements et charges financières	1,91
Frais généraux	2,25
Total charges d'exploitation	9,59
Déficit d'exploitation	(8,82)

La simulation présentée repose largement sur des hypothèses d'évolution au fil de l'eau de la structure des charges et recettes d'exploitation (hors intégration des amortissements des nouveaux investissements).

En l'absence de modifications profondes des données tarifaires et commerciales tant concernant EADS que concernant les activités d'aviation générale, un tel résultat comptable, qui se caractérise par des recettes couvrant moins de 10% des charges d'exploitation, remettrait en cause la pertinence du présent scénario de maintien de la piste et d'une activité aéroportuaire.

Le déficit proche de 9 MF ne pourrait être couvert que par des concours financiers publics des collectivités locales intéressées.

Or, une telle intervention publique dans de pareilles proportions serait critiquable tant au plan de l'opportunité de la dépense publique, qu'au plan juridique (cf. l'analyse juridique détaillée du scénario page 81).

6.4 Le développement des nouvelles activités aéroportuaires et la recherche d'un niveau raisonnable de recettes sur les usagers

Le scénario associant un usage industriel et l'aviation générale implique d'imaginer des actions de l'exploitant s'inscrivant dans une dynamique de clients devenus désormais prioritaires et de services facturés en conséquence.

La recherche de recettes commerciales nouvelles peut porter principalement sur les domaines suivants :

- un accroissement des tarifs appliqués à l'activité aéronautique : aux tarifs de Saint-Nazaire, les recettes supplémentaires représentent environ 0,9 MF, soit un total de 1,3 MF. D'autres tarifs

peuvent être négociés de façon globale pour tenir compte des enjeux et des intérêts réciproques des parties. Cette augmentation tarifaire doit aussi concerner l'aviation générale du domaine aéroportuaire,

- l'adjonction d'autres recettes d'exploitation, par exemple liées à la mise en location de surfaces (surfaces de l'aérogare, zones de stationnement, hangars...),
- l'accueil de sous-traitants de l'aéronautique ou de nouveaux opérateurs (dans le scénario étudié, seuls les opérateurs actuellement présents sont considérés),
- le maintien d'activités de service public, en particulier les activités militaires dont nous avons vu qu'elles avaient représenté environ 0,5 MF de recettes en 2000,
- le développement de l'aviation générale au-delà des prévisions prudentes que nous avons retenues.

Concernant l'aviation générale, une telle politique produirait sans aucun doute des recettes beaucoup plus élevées que la « photographie » de l'existant, notamment à l'horizon 2010.

Les éléments de comparaison avec Cannes-Mandelieu ou Lyon-Bron doivent être abordés avec prudence (cf rapport phase 2).

Les recettes de Cannes s'élevaient en 1999 à 27 MF HT, celles de Lyon-Bron à 10,7 MF avec un nombre de mouvements aériens de 3,5 à 4,5 fois plus élevé qu'à Nantes.

Pour les seuls vols de l'aviation d'affaires, Nantes se situe dans un rapport actuel de 1 à 7 par rapport à Cannes, or Cannes est dédié à l'aviation d'affaires, tandis que Nantes n'a pas les mêmes priorités.

Sans introduire de marge de progression réduisant fortement cet écart, de tels ratios permettent avec beaucoup de prudence d'escompter pour Nantes des recettes de l'ordre de 2,5 à 3 MF, soit 10% seulement des recettes actuelles de Cannes et un peu plus de 25% de celles de Lyon-Bron.

A ces recettes s'ajouteraient celles versées par l'utilisateur industriel. Au total, les recettes pourraient tourner autour de 4 MF à 4,5 MF, c'est-à-dire couvrir de 40% à 50% des charges d'exploitation.

Une telle perspective permet de rouvrir le débat sur la légitimité et la légalité d'aides publiques destinées à assurer la pérennité de l'aéroport (cf. page 81).

Le chapitre 7 de ce rapport consacré aux dispositions du droit de la concurrence et au régime des aides publiques, met en évidence que les concours financiers publics au service aéroportuaire doivent se justifier par l'existence d'activités de service public ou d'intérêt général.

A cet égard, le « couplage » d'un usage de l'aéroport par une grande entreprise privée et d'activités d'aviation générale ne présente pas seulement un intérêt financier, mais réduit le risque de contentieux portant sur l'irrégularité de subventions venant au moins indirectement constituer une aide à l'entreprise privée utilisatrice.

Dans l'hypothèse (qui n'est pas le scénario présentement étudié) où seule l'entreprise de construction aéronautique utiliserait la piste à l'exclusion de l'aviation d'affaires et des aéroclubs, le risque d'illégalité des aides publiques serait évidemment élevé.

Toutefois, au cas où l'activité d'aviation générale ne serait pas retenue, il nous semble qu'une voie étroite existe permettant de légitimer des concours financiers publics au fonctionnement de l'aéroport, alors même que le client quasi exclusif (en tout cas très fortement dominant) serait le constructeur aéronautique.

Bien entendu (cf. page : 81), il conviendrait de conserver à Nantes-Atlantique son statut d'aéroport ouvert à la circulation aérienne publique.

Le maintien de la piste et de ses installations serait prononcé pour une durée limitée (cinq ans par exemple). Cette situation temporaire serait justifiée par la volonté des collectivités publiques de pouvoir observer les conditions d'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame des Landes et de montée en puissance de son activité.

Une telle « période transitoire » ou « d'observation » n'est pas critiquable au regard de l'engagement de crédits publics.

Pendant cette période, le gestionnaire de l'aéroport aurait un client principal qui devrait payer pour les prestations fournies.

L'approche qu'il faudrait privilégier, dans cette hypothèse, consisterait à démontrer que la dépense pour cet utilisateur n'est pas inférieure à ce qu'une société privée aurait à payer sur d'autres aéroports en France, et notamment à Saint-Nazaire.

La combinaison de ces trois caractéristiques

- une contribution du constructeur non contestable par rapport au service rendu,
- un aéroport qui ne serait pas à usage privé,
- une autorisation limitée dans le temps,

pourrait rendre défendable le large financement public de l'aéroport.

Une telle formule ne garantit pas la disparition de tout risque de contestation et de demandes d'explications et de justifications des contributions des uns et des autres.

7. Les risques de non ouverture de l'aéroport à la circulation publique

L'aéroport Nantes-Atlantique appartient à l'Etat. Il est géré par la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes sur la base d'une convention de concession. Le constructeur aéronautique implanté à proximité est usager de la Chambre de commerce et d'industrie : en contrepartie d'une « redevance »¹⁹ d'environ 5 millions de francs, cette société utilise l'aéroport Nantes-Atlantique pour desservir le site Airbus de Bouguenais. Avec la mise en service de l'aéroport international de Notre-Dame des Landes, l'avenir de l'aéroport Nantes-Atlantique est bouleversé. En effet, cette étude sur le devenir du site a permis de conclure, d'une part, qu'aucun opérateur du marché de la maintenance aérienne n'envisage à ce jour d'utiliser cette piste, d'autre part, que, le volume d'activité actuelle lié à l'aviation générale ne permet pas d'équilibrer financièrement, à lui seul, l'exploitation.

Parallèlement, il apparaît clairement que la piste de l'aéroport Nantes-Atlantique constitue un atout réel pour l'industrie aéronautique. Il convient dès lors de connaître les conditions juridiques et financières qui permettraient une telle reconversion de l'aéroport Nantes-Atlantique et un maintien de la piste motivé par les besoins du constructeur.

L'examen de la situation à la lumière du droit de l'aviation civile et du droit de la concurrence nous conduit à rejeter ce scénario et à recommander de coupler l'utilisation de la piste par ce constructeur avec une ou plusieurs autres activités économiques, notamment l'aviation générale. Cette formule permettrait de conserver à l'aéroport Nantes-Atlantique son statut d'aéroport ouvert à la circulation publique.

Si le droit de l'aviation civile autorise l'usage privatif des aérodromes, la charge financière d'une telle utilisation nécessiterait vraisemblablement des aides publiques incompatibles avec les principes actuels du droit de la concurrence.

7.1 Le droit de l'aviation civile

Bien que le service aéroportuaire constitue un service public contrôlé par l'Etat, le Code de l'aviation civile autorise l'usage privatif des aérodromes. Le Code autorise la création de deux catégories d'aérodromes non ouverts à la circulation publique : les aérodromes à usage restreint et les aérodromes à usage privé.

¹⁹ Il s'agit du montant cumulé des différentes prestations et taxes aéroportuaires.

7.11 Le service aéroportuaire

Le service aéroportuaire constitue un service public. Il est indispensable au transport aérien qui répond à la satisfaction de besoins généraux essentiels. En effet, grâce aux installations aéroportuaires, le transport aérien achemine de façon rapide des personnes, des marchandises et du courrier (article L.213-1 du Code de l'aviation civile). C'est la raison pour laquelle, comme tout service public, le service aéroportuaire est régi par un principe fondamental : le principe d'égalité des usagers devant le service public. Ce principe comporte l'égalité d'accès au service, l'égalité devant les prestations fournies et l'égalité devant les charges ou tarifs du service.

Le principe d'égalité devant le service public supposant une égalité de situation entre les usagers, seules des différences objectives de situation entre les usagers peuvent justifier des différences de traitement (C.E. Sect. 10 mai 1974, Denoyez et Chorques, Rec. 274). Pour sa part le Conseil Constitutionnel a jugé que, sous réserve d'appréciation de sa constitutionnalité, la loi pouvait instituer des discriminations tarifaires, créer des catégories distinctes d'usagers ou établir des formes différentes d'utilisation de l'ouvrage ou du service publics (C.C. 12 juillet 1979, AJDA 1975, p. 46).

Ainsi tout en gardant la propriété et l'entier contrôle de l'aéroport Nantes-Atlantique, l'Etat pourrait en proposer au constructeur la location : il en disposerait à titre privatif. Il faut d'emblée relever que cette hypothèse suppose notamment la résiliation de la convention de concession qui lie la Chambre de commerce et d'industrie à l'Etat, ou tout autre contrat en cours à cette date.

Pourrait également être envisagée une mise à disposition du domaine public dans le cadre d'une concession d'outillage.

Deux autres formules sont possibles. En effet le Code de l'aviation civile permet l'utilisation « privative » des aérodromes. L'article L.213-1 du Code de l'aviation civile autorise la création d'aérodromes non ouverts à la circulation publique : il peut s'agir soit d'aérodromes à usage restreint, soit d'aérodromes à usage privé.

7.12 Les aérodromes à usage restreint

Dans le cas d'une utilisation par un constructeur, ni le mode de création ni le mode de financement d'un aérodrome à usage restreint ne permet de retenir cette formule. Aux termes de l'article D.231-1 du Code de l'aviation civile, les aérodromes à usage restreint sont « destinés à des activités qui tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limités dans leur objet, soit réservés à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercés par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment :

- les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité,
- la desserte de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique,
- les opérations de travail aérien,
- exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans des cas qui seront fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile ».

L'article D.232-1 du code énonce que ces aérodromes sont soumis à une autorisation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, en cas de contestation, par un arrêté conjoint de ce ministre, du ministre des armées et des autres ministres intéressés. Avant d'appliquer ces dispositions au cas du constructeur et sans faire un commentaire exhaustif de ces dispositions, nous en relèverons d'emblée le caractère restrictif.

En premier lieu, on peut constater que les activités de l'industriel n'entrent pas explicitement dans l'un des cas prévus par le code. En effet cette entreprise utilise l'aéroport Nantes-Atlantique pour desservir son site Airbus de Bouguenais : l'activité réside dans l'approvisionnement et la desserte d'un site industriel. Toutefois, l'énumération de l'article D.232-1 n'étant pas limitative, comme l'indique l'adverbe « notamment », la qualification pourrait éventuellement être envisagée.

En second lieu, il convient de souligner que les activités concernées doivent répondre à un besoin collectif. Cet utilisateur étant désormais une entreprise privée, il serait difficile de soutenir que ses besoins sont des besoins collectifs : il s'agit des besoins particuliers d'une entreprise privée.

Enfin la charge financière d'un aérodrome à usage restreint est très lourde. L'article D.232-5 du code précise : « La personne qui crée un aérodrome à usage restreint, ses ayants droit ou mandataires supportent intégralement la charge :

- des dépenses d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de toutes les installations de l'aérodrome, y compris les dépenses du personnel chargé de la mise en œuvre de ces installations,
- des frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne au profit de l'aérodrome considéré, de ses annexes et de ses dépendances, ainsi que de l'établissement des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques ».

En conclusion, le constructeur aéronautique ne répond pas aux critères nécessaires à l'obtention de l'autorisation d'un aérodrome à usage restreint. Par ailleurs cette reconversion de l'aéroport Nantes-Atlantique entraînerait une charge financière lourde pour l'industriel. Enfin ce scénario suppose la résiliation de la convention de concession qui lie la Chambre de commerce à l'Etat.

7.13 Les aérodromes à usage privé.

La deuxième solution à envisager est l'aérodrome à usage privé. Cette seconde formule pourrait être retenue en raison de ses modalités de création. En revanche la lourdeur de son financement la rend extrêmement peu attractive.

Aux termes de l'article D.233-1 du code, sont qualifiés d'aérodromes à usage privé, des aérodromes « créés par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés ou invités ». L'article D.232-1 du code énonce que les aérodromes à usage privé doivent être autorisés par le préfet et, dans certains cas, par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile après accord du ministre de l'intérieur, du ministre des armées et du ministre de l'économie et des finances.

Sans qu'il soit besoin d'en faire un commentaire, il apparaît que ces dispositions n'ont aucun caractère restrictif et permettent assez aisément la création d'un aérodrome à usage privé. La personne qui crée un aérodrome à usage privé en est propriétaire (article D.233-8 du code). Elle en supporte donc intégralement la charge.

La rédaction de l'article D.233-8 du code de l'aviation civile permet de conclure que la location d'un aérodrome à usage privé n'est pas envisagée. Ainsi le constructeur aéronautique devrait acheter à l'Etat l'aéroport Nantes-Atlantique. Cette hypothèse suppose la résiliation de la convention de concession qui lie la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes à l'Etat et le déclassement de l'aéroport Nantes-Atlantique.

En somme, l'obtention de l'autorisation pour un aérodrome à usage privé semble plus aisée. Toutefois, l'achat de l'aéroport Nantes-Atlantique pour un tel usage entraînerait une charge financière extrêmement lourde pour le constructeur. En cas d'achat, l'industriel supporterait à la fois le coût d'acquisition de l'aéroport et ses dépenses de fonctionnement. Ce second scénario suppose la résiliation de la convention de concession qui lie la Chambre de commerce à l'Etat.

A ce stade de l'analyse, il convient de se demander si la Chambre de commerce ou l'entreprise aéronautique peuvent légalement obtenir des concours financiers publics pour l'utilisation privative de l'aéroport Nantes-Atlantique.

7.2 Le droit de la concurrence

Actuellement, le constructeur utilise la piste de l'aéroport Nantes-Atlantique en contrepartie d'une redevance d'environ 5 millions de francs. Le coût de fonctionnement de cet aéroport s'élève à environ 11 millions de francs.

Comme, il a été indiqué plus haut, dans le cas d'un aérodrome à usage restreint, l'industriel devrait prendre en charge toutes les dépenses d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de toutes les installations, ainsi que d'éventuels frais et indemnités résultant de l'établissement de servitudes. Dans le cas d'un aérodrome à usage privé, s'ajouteraient à ces dépenses le coût de l'acquisition de l'aéroport Nantes-Atlantique. Enfin, dans le cas d'une location, en tant qu'unique locataire, l'entreprise devrait normalement supporter de lourdes charges locatives. Le constructeur pourrait-il légalement obtenir des concours financiers publics pour compenser ses charges ?

Dans l'hypothèse où la convention de concession n'est pas résiliée et où l'industriel demeure l'usager de la concession, la Chambre de commerce pourrait-elle légalement obtenir des concours financiers publics pour assurer l'utilisation privative de l'aéroport par cette entreprise ?

L'examen de cette question, au regard du principe de libre concurrence et des régimes français et communautaire des aides publiques, nous conduit à répondre de façon négative à cette question.

7.21 Le principe de libre concurrence

Le principe de libre concurrence, tant en droit français que communautaire, interdit toute intervention publique ou privée susceptible de fausser ou d'empêcher le libre jeu du marché. Dans la tradition juridique française, c'est le principe d'égalité qui fonde les limites de l'intervention publique dans l'activité économique. L'article L. 2251-1 du Code général des collectivités territoriales dispose : « Sous réserve de la liberté du commerce et de l'industrie, du principe d'égalité des citoyens devant la loi et des règles d'aménagement du territoire définies par la loi, une collectivité territoriale peut intervenir en matière économique ».

Par la suite, sous l'influence du droit communautaire, le principe de libre concurrence a été introduit dans le droit français. Ainsi l'article 1er de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986, relative à la liberté des prix et à la concurrence, énonce : « Les prix des biens, produits et services sont librement déterminés par le jeu de la concurrence ».

Ce principe général s'applique aussi bien aux relations entre personnes privées qu'à celles entre personnes publiques et privées.

Dans le droit communautaire, le principe de libre concurrence occupe une place de premier plan. En effet la réalisation du marché intérieur repose sur le postulat que la croissance et le plein emploi seront réalisés « dans une économie de marché ouverte où la concurrence est libre » (article 4, ex-article 3A.1, introduit dans le Traité de la Communauté Européenne par le Traité de Maastricht). En effet il faut organiser une « concurrence libre favorisant une allocation efficace des ressources » (article 98, ex-article 102A introduit dans le Traité de la Communauté Européenne par le Traité de Maastricht).

Ainsi le principe de libre concurrence interdit les comportements publics ou privés susceptibles « d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence ». Dès lors le principe de libre concurrence ne permet pas d'octroyer des concours financiers à une entreprise qui opère dans un contexte concurrentiel.

7.22 Le régime français des aides publiques

Dans la pratique les aides publiques aux entreprises privées prennent des formes très variées. Ainsi peut-il s'agir d'une aide budgétaire (par exemple une subvention) ou d'une aide en nature (mise à la disposition ou réalisation d'équipements, fourniture gratuite ou à des conditions avantageuses de prestations, attribution de droits exclusifs : C.E. 8 novembre 1996, Féd fr. Des assurances et a., AJDA.1997. p. 204).

Une aide publique peut être déclarée illégale lorsqu'elle viole le principe d'égalité en raison de son caractère sélectif et discriminatoire. De façon générale, le Conseil constitutionnel considère qu'une

aide n'est conforme à la constitution que si elle est justifiée par un but d'intérêt général (C.C. 29 décembre 1989, n° 89-270 DC, Rec. 129).

Ainsi le versement d'une subvention au constructeur pour l'aider à compenser les dépenses de fonctionnement de l'aéroport Nantes-Atlantique ou à en financer la location ou l'achat serait illégal. En effet il n'est justifié par aucun but d'intérêt général. Par ailleurs il présenterait un caractère sélectif et discriminatoire si l'industriel est le seul utilisateur de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Concernant les aides en nature, l'article L. 1511-3 du Code général des collectivités territoriales dispose : « La vente ou la location de bâtiments par des collectivités territoriales ou leurs groupements doit se faire aux conditions du marché ».

A propos des cessions publiques, le Conseil constitutionnel a jugé : « La Constitution s'oppose à ce que des biens ou des entreprises faisant partie du patrimoine public soient cédés à des personnes privées poursuivant des fins d'intérêt privé à des prix inférieurs à leur valeur » (C.C. 25 et 26 juin 1986, n° 86-207 DC, Rec. 61).

Appliquant le principe dégagé par le Conseil constitutionnel, le Conseil d'Etat a précisé :

« La cession par une commune d'un terrain à une entreprise pour un prix inférieur à sa valeur ne saurait être regardée comme méconnaissant le principe selon lequel une collectivité ne peut pas céder un élément de son patrimoine à un prix inférieur à sa valeur à une personne poursuivant des fins d'intérêt privé lorsque la cession est justifiée par des fins d'intérêt général et comporte des contreparties suffisantes » (C.E. 3 novembre 1993, Commune de Fougerolles, RFDA. 1998. p. 12).

En conclusion, la vente ou la location au constructeur aéronautique de l'aéroport Nantes-Atlantique, pour un prix inférieur à sa valeur, méconnaîtrait le principe selon lequel une collectivité ne peut pas céder un élément de son patrimoine à un prix inférieur. En effet, l'industriel poursuit des objectifs purement privés sans contrepartie pour la personne publique.

7.23 Le régime communautaire des aides publiques

L'analyse du régime communautaire des aides publiques conduit à des conclusions identiques.

L'article 87 du Traité CE (ex-article 92) dispose que « sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions ».

La définition de l'aide publique ainsi retenue est très extensive. Sont qualifiés d'aides publiques, les aides versées par l'Etat, les collectivités territoriales ou des organismes publics ou privés rattachés à une personne publique. La notion d'aide publique recouvre toutes les formes d'aides. Sont qualifiées d'aides publiques, les aides directes ou indirectes, positives (subventions) ou négatives (exonérations).

Dans le cas d'une aide directe, il peut s'agir d'une aide budgétaire. Ainsi le versement d'une subvention à l'entreprise aéronautique pour l'aider à financer la location ou l'achat de l'aéroport Nantes-Atlantique ou en compenser les dépenses de fonctionnement constituerait une aide publique au regard du droit communautaire. En effet, par son caractère sélectif et discriminatoire, une telle aide menace de fausser la concurrence en favorisant cette entreprise au détriment des entreprises concurrentes. Il en serait de même si l'aide était versée à la Chambre de commerce, concessionnaire d'un aéroport dont le seul usager serait le constructeur bouguenaisien..

Les aides publiques peuvent être en nature ou indirectes. Elles sont considérées incompatibles avec le droit communautaire et en conséquence interdites parce qu'elles constituent « des avantages consentis par les autorités publiques qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui grèvent normalement le budget d'une entreprise » (CJCE 26 septembre 1996 aff. C-24/94, République Française c/ Commission).

L'aide publique est également interdite lorsque l'avantage n'aurait pas été consenti à l'entreprise dans les conditions normales de marché (CJCE 14 février 1990 aff. C-301/87, République Française c/ Commission). Ainsi, dans le cadre du litige opposant la société de messagerie privée SFEI à Chronopost²⁰, la Cour de Justice a jugé : « La fourniture d'une assistance logistique et commerciale par une entreprise publique à ses filiales de droit privé exerçant une activité ouverte à la libre concurrence est susceptible de constituer une aide d'Etat au sens de l'article 92 du traité si la rémunération perçue en contrepartie est inférieure à celle qui aurait été réclamée dans des conditions normales de marché » (CJCE 11 juillet 1996 aff. C-34/97, SFEI, AJDA.1998 p. 467)²¹.

La vente ou la location à cet industriel de l'aéroport Nantes-Atlantique, pour un prix inférieur à sa valeur, allégerait les charges qui grèvent normalement son budget. Une telle vente ou telle location constituerait un avantage qui ne pourrait être consenti à cette entreprise dans les conditions normales de marché. Reste une difficulté majeure : déterminer dans les conditions normales de marché le prix de vente ou le loyer de l'aéroport Nantes-Atlantique.

En conclusion, d'une part, le constructeur n'envisage pas de voir augmenter sensiblement le montant de sa « redevance ». D'autre part, l'octroi de concours publics à cette entreprise ou la Chambre de commerce est légalement impossible. Dans un tel contexte, il convient de conserver à l'aéroport Nantes-Atlantique son statut d'aéroport ouvert à la circulation publique. Ainsi le maintien de l'aviation générale pourrait justifier le versement de concours financiers publics à l'aéroport Nantes-Atlantique. Ce dernier scénario faciliterait pour le constructeur l'utilisation de l'aéroport à un coût moindre.

²⁰ La société SFEI avait saisi le Tribunal de commerce de Paris pour lui demander de contrôler la validité au regard du droit communautaire de l'assistance logistique fournie à Chronopost par La Poste.

²¹ La Cour de Justice avait été saisie d'un renvoi préjudiciel en interprétation par le Tribunal de commerce de Paris.

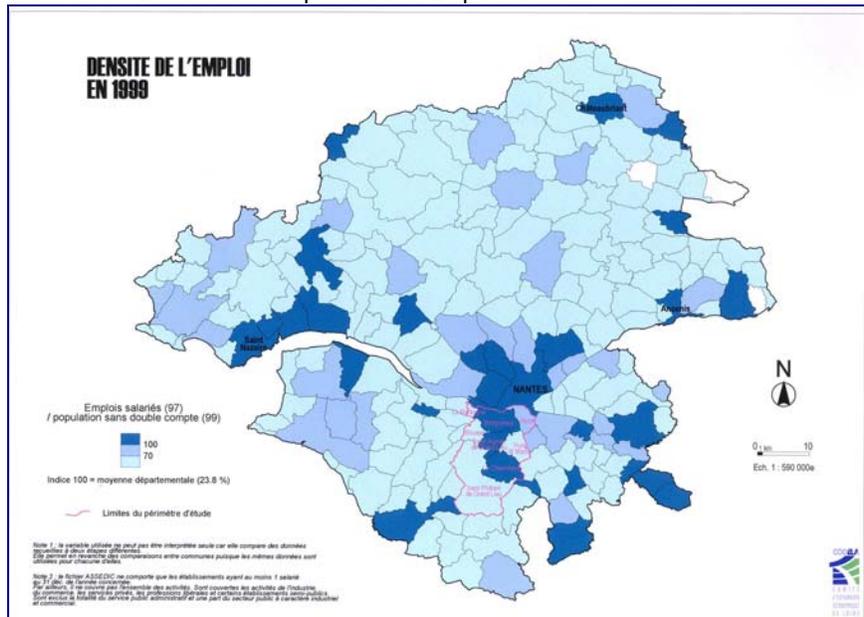
III. HYPOTHESES DE TRAVAIL SUR LA RECONVERSION PARTIELLE DU SITE (SURFACES LIBEREES)

8. Positionnement du site dans l'agglomération

8.1 La zone aéroportuaire constitue le principal pôle économique de la partie sud de l'agglomération

8.11 L'aéroport est situé dans le secteur de l'agglomération dont le développement économique est plus récent

Carte 10 : Densité de l'emploi dans le Département

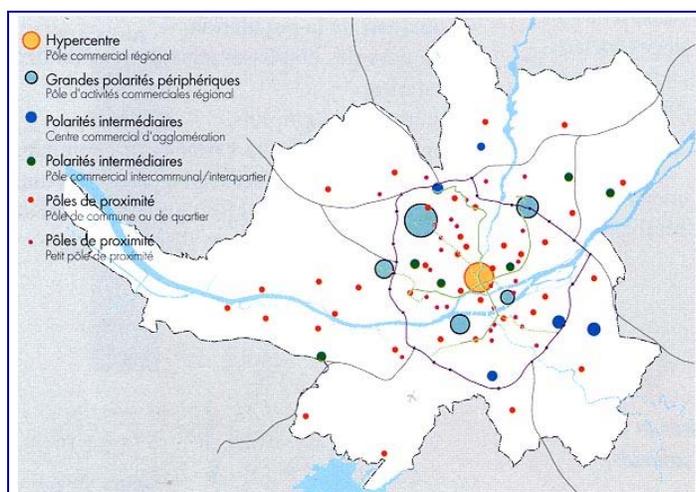


Source : District – AURAN, carte réalisée par le CODELA

La partie sud de l'agglomération enregistre une densité d'emplois plus faible que le nord de l'agglomération. En particulier, la très grande majorité des entreprises de plus de 10 salariés se situent au nord de la Loire. Sur les communes limitrophes de la plate-forme, l'effectif moyen par établissement est de 5,3 personnes.

La localisation des surfaces commerciales au sein de l'agglomération confirme enfin cette concentration de l'activité au nord de la Loire. Seul le territoire de la commune de Rezé contribue à rééquilibrer quelque peu la situation.

Carte 11 : Carte des établissements commerciaux²²



Cette carte montre que l'ensemble des principaux pôles commerciaux de l'agglomération est situé à l'intérieur du boulevard périphérique. La partie sud-ouest de l'agglomération ne possède pas de tels pôles suffisamment attractifs.

En tendance, on observe cependant un phénomène de rattrapage de cette zone par rapport aux autres parties du territoire de l'agglomération nantaise où la densité en emploi est comparativement plus élevée : le territoire a vu le nombre total des emplois qui s'y trouvent croître de 12,4% entre 1982 et 1990, soit une augmentation plus forte que celle observée au niveau de l'Association Communautaire de la Région nantaise (ACRN)²³.

8.12 La zone aéroportuaire contribue de manière significative au développement du sud de l'agglomération

a) Elle dispose d'un poids économique prépondérant malgré la faible génération d'emplois indirects

La zone aéroportuaire est essentielle puisqu'elle constitue avec la zone de la route de Clisson l'un des deux seuls grands espaces économiques, zones portuaires exceptées, du sud de la Loire. L'ensemble Aéroport + D2A représente près de 20% de l'effectif des communes avoisinantes.

Si l'on inclut l'Aérospatiale, l'ensemble occupe près du quart des emplois totaux des 8 communes jouxtant l'aéroport.

Par ailleurs, il est à signaler que la zone d'activité de D2A est un succès puisque son taux d'occupation est d'environ 85 %.

Cependant, comme nous l'avons vu précédemment dans l'analyse relative aux activités indirectement liées, l'activité aéroportuaire elle-même génère une croissance limitée puisque les emplois liés sont essentiellement des emplois directs. Elle n'a pas par exemple entraîné un large

²² Source : AURAN, Plan de Déplacements Urbains

²³ Source : Dynamique Urbaine, AURAN, 1995 (données du dernier recensement non encore disponibles).

développement des activités logistiques (environ 400 emplois pour les activités de fret) ou de recherche/formation/conseil autour de l'aéronautique.

b) L'aéroport de Nantes bénéficie d'une solide croissance de son trafic

Cette contribution ne peut être négligée même s'il n'en ressort pas que la localisation précise de l'aéroport à l'intérieur de l'agglomération joue un rôle particulier dans le dynamisme de l'activité aéroportuaire.

L'aéroport international de Nantes-Atlantique connaît une croissance marquée depuis plusieurs années. Avec plus de 1,8 millions de passagers en 1999, une croissance de plus de 15% de sa fréquentation et l'ouverture de nouvelles lignes internationales (Amsterdam, Munich et Milan), il est le premier aéroport de l'Ouest.

La contribution à l'activité fret de l'agglomération est en revanche limitée :

Tableau 1 : Activité fret sur Nantes et l'estuaire

milliers de tonnes	Nantes	Nantes et Estuaire
fret ferroviaire (1995)	1 243	2 702
fret maritime (1995)		23 800
fret aérien (1999)	5,60	15,50
<i>Source : ACEL - AURAN</i>		

8.2 Le site de Nantes-Atlantique tire avantage de nombreux facteurs d'attractivité

Comme en témoigne notre analyse des critères d'implantation des entreprises, ce n'est pas tant l'activité aéroportuaire que le site lui-même qui constitue un facteur d'attractivité.

Les entreprises situées sur le D2A ou à proximité de l'aéroport n'ont pas nécessairement choisi de s'implanter sur leur site actuel en raison de la seule présence de la piste.

Tableau 2 : Motifs d'implantation des établissements sondés²⁴

Motifs d'implantation	Nombre	%
Aéroport (transport de personnes)	33	26%
Aéroport (transport de marchandises)	27	21%
Non connue	24	19%
Desserte routière	18	14%
Présence d'une autre entreprise	13	10%
Autres	9	7%
Image du site	3	2%
TOTAL réponses	127	100%

- L'utilisation de l'aéroport

La présence de l'aéroport est la raison la plus fréquemment citée par les entreprises pour expliquer leur choix du site. Cependant, s'agissant des entreprises extérieures à la concession et à l'activité fret, si elles mettent en avant la présence de l'aéroport pour justifier leur implantation sur ce site,

²⁴ Source : Questionnaire adressé à un échantillon d'entreprises en phase 1 de notre étude

elles affirment que sa présence ne leur est pas nécessaire ou indispensable. Ainsi est-ce davantage l'image et la visibilité du site qui explique leur localisation.

Tableau 3 : Utilité de la présence de la piste pour les entreprises sondées²⁵

Utilité de la présence des services aéroportuaires	Nombre	%
Utile	44	33%
Inutile	43	32%
Indispensable	6	5%
Nécessaire	4	3%
NSP	36	27%
TOTAL réponses	133	100%

Source : Questionnaire adressé à un échantillon d'entreprises en phase 1 de notre étude

A titre d'exemple il est intéressant de noter que, selon sa direction, un tiers de l'activité des deux hôtels existants est directement lié au trafic aéroportuaire, alors même qu'ils sont situés à proximité immédiate de l'aéroport.

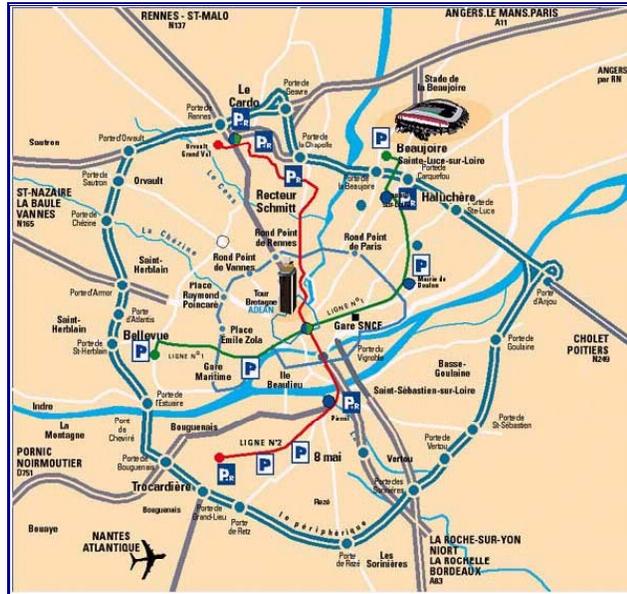
De la même manière, les entreprises propriétaires de surfaces de bureaux et d'entrepôts n'utilisent pas les services de l'aéroport et sa présence ne leur est pas indispensable. Seule une partie de leurs surfaces est louée à des acteurs du transport aérien (cas mis à part de l'aérogare de fret).

Dès lors que le projet de redéploiement du site leur apporte des garanties sur la venue de nouvelles activités, la présence de l'aéroport ne leur est pas nécessaire.

²⁵ Réponses obtenues au questionnaire.

- L'accessibilité du site

Carte 12 : Desserte du site



Source : AURAN

L'accessibilité est le second motif d'implantation cité par les entreprises. Pour les entreprises rencontrées lors des tables-rondes organisées lors de la première phase de cette étude et pour les entreprises que nous avons eues au téléphone, il s'agit d'un élément déterminant pour leur maintien sur le site, s'agissant notamment de l'accessibilité du site de Notre-Dame des Landes depuis le site de Nantes-Atlantique. C'est pourquoi elles ont volontairement insisté sur leurs inquiétudes ou leurs souhaits et non sur les qualités réelles du site.

L'aéroport est situé au Sud-Ouest de l'agglomération, à proximité immédiate du périphérique nantais (à environ 2 km de la porte de Grand Lieu par la RD 85).

Depuis le périphérique, on peut accéder à l'ensemble des axes nationaux : l'agglomération nantaise est ainsi reliée à Paris par l'autoroute A11 (3 heures de trajet en voiture). En outre, le TGV place Paris à 2 heures et Lyon à 4 heures : 6 millions de voyageurs arrivent ainsi chaque année à Nantes par TGV.

➤ *L'accessibilité aérienne*

Bien qu'un large usage soit logiquement fait de l'opportunité d'un transport aérien rapide, les entreprises mentionnent que le déplacement de l'aéroport ne suffit pas à lui seul à justifier une décision d'implantation.

A contrario, la qualité de la desserte du nouvel aéroport (et donc des liaisons entre le sud et le nord de la Loire) leur apparaît comme un fondamental.

➤ *L'accessibilité routière*

La qualité de la desserte routière (périphérique) est un critère d'implantation dans 14 % des réponses. Cependant, les entreprises situées sur Nantes-Atlantique sont confrontées au problème de la saturation des points de franchissement de la Loire, et notamment celui du Pont de Cheviré. Cela peut s'avérer très perturbateur pour les entreprises qui sont confrontées à des impératifs de livraison extrêmement serrés et qui ont recours au transport aérien.

Le site de Notre-Dame des Landes sera quant à lui relié aux principaux axes de communication liant Nantes aux autres métropoles (Rennes, Vannes-Lorient, Paris...) et pourrait ainsi attirer certaines entreprises de la filière transport ou de logistique situées actuellement sur Nantes-Atlantique.

➤ *Les transports collectifs*

Ils ne constituent pas un facteur d'attractivité en raison de leur faible développement. La ligne TER en direction de Pornic est une liaison à caractère régional et non de desserte de proximité.

Le Tramway nantais ne franchit pas le périphérique.

Les entreprises mentionnent la nécessité de disposer d'un transport en commun de qualité comme préalable au développement d'activités génératrices d'emploi.

- **La qualité du site**

La principale raison avancée par les entreprises pour expliquer leur décision de s'implanter sur le site de Nantes-Atlantique est celle de la qualité de celui-ci notamment pour :

- son image et sa visibilité,
- sa qualité paysagère et environnementale,
- la qualité de la desserte routière avec la proximité du boulevard périphérique,
- la présence d'un embranchement ferroviaire.

Le fait d'être près d'un aéroport international est un facteur de visibilité pour les entreprises et un solide argument commercial en direction de leurs partenaires.

La proximité de l'aéroport n'est donc pas forcément un élément fondamental au regard de leur processus de production mais a eu une importance importante lors de leur implantation.

Pour ces entreprises, la présence de l'aéroport n'est pas essentielle mais sa fermeture ne devra pas altérer l'image du site, d'où l'importance d'un projet de réaménagement ambitieux et exigeant. Le risque porte ainsi, au regard de ce critère, plus sur les implantations à venir que sur l'existant.

- **Les autres critères d'implantation**

Les autres éléments pris en compte par les entreprises au moment de leur implantation près de leur aéroport sont les suivants :

- l'importance des réserves foncières,
- l'offre immobilière avec notamment la présence de bâtiments d'accueil pour des activités tertiaires et de bureaux (Aéropole)

9. Orientations pour l'aménagement des surfaces libérées

Afin d'établir les hypothèses de reconversion des emprises libérées, il est nécessaire de resituer le site dans son environnement.

Les hypothèses d'aménagement proposées sont déclinées en fonction d'une typologie des emprises concernées et des vocations envisageables pour le site de l'aéroport. Il s'agit de mettre en évidence de dégager des orientations concernant l'utilisation possible des surfaces libérées.

Comme il a été souligné lors du comité de pilotage, la commercialisation et les opérations d'aménagement de ces surfaces ne peuvent être envisagées qu'à long terme. L'analyse des vocations du site est donc appréhendée de manière incidente au choix fait de maintenir la piste.

Les données que nous dégagons en terme de coût de reconversion et de commercialisation ou d'emplois constituent des orientations et des ordres de grandeur.

9.1 Les enjeux associés à l'environnement et à la localisation du site

9.11 Données générales sur la localisation

Carte 13 : Le site de l'aéroport au sein de l'agglomération

(cf : page suivante)

Le site est situé sur les communes de Bouguenais pour sa partie Nord et de Saint-Aignan de Grand Lieu pour sa partie au Sud.

- La commune de Bouguenais s'est développée autour de deux pôles : le quartier des Couêts à l'est, et le bourg à l'ouest. Le projet de la commune en terme de croissance urbaine est de développer de l'habitat en continuité de ces deux polarités existantes, avec une attention particulière à la proximité d'offres en transports collectifs.

Les principaux objectifs de la commune en terme d'urbanisme sont donc de :

- favoriser le maintien de l'agriculture sur la commune,
 - conforter l'identité des 40 villages de la commune,
 - maîtriser le développement de l'urbanisation,
 - conforter les zones d'activités existantes,
 - préserver les paysages naturels et urbains.
- Le développement de la commune de Saint Aignan est fortement encadré par des dispositifs réglementaires que ne maîtrisent pas les communes (plan d'exposition au bruit, loi littorale, contraintes liées au label AOC).

Aujourd'hui près de 60% du territoire communal se trouve ainsi contraint dans son évolution. Le bourg ancien, situé dans l'axe de la piste a perdu toute possibilité de développement. Ainsi, le projet de la municipalité est de procéder au rééquilibrage de l'urbanisation à l'ouest de la commune, tout en développant l'attractivité et l'animation du centre bourg.

La commune souhaite développer des projets d'équipements culturels en rapport avec la qualité du site naturel du lac de Grandlieu, et poursuivre le développement du pôle d'activité du château Bougon.

Insérer Carte 14 : le site de l'aéroport au sein de l'agglomération

Enfin, au-delà, de l'aéroport en lui-même, le site est marqué par la présence de la zone d'activités du D2A.

Situé à l'est de la piste, en continuité immédiate du domaine aéroportuaire, cette zone d'activité D2A représente une superficie totale de **112 ha**.

Il s'agit d'une zone mixte comprenant des locaux d'activités, des bâtiments industriels, et des bureaux.

Il ne reste aujourd'hui que 13 ha à commercialiser sur le site.

Le développement de la zone est limité vers l'Ouest par la zone aéroportuaire, et au Nord par l'Aérospatiale.

9.12 Le contexte urbain

a) Cadre réglementaire et prospectif

- Le projet d'agglomération

Carte 14 : Le projet 2005 – source : District de l'agglomération nantaise – AURAN

(cf : page suivante)

Le projet de l'agglomération nantaise, intitulé « Projet 2005 », a été adopté par le Conseil du District en 1997. Ce rapport demeure à ce jour un document de référence. Il a défini les orientations à moyen terme pour l'agglomération nantaise et a servi de base aux travaux de réflexions menés par la Conférence Consultative d'Agglomération mise en place en 1997. Aujourd'hui, la Communauté urbaine a entrepris la mise en œuvre de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Ce document constituera la référence en terme, notamment, de planification urbaine. Dans l'attente de l'élaboration définitive de ce document fondamental, il semble important de rappeler ici les grandes orientations urbaines du projet 2005, afin de situer les hypothèses à formuler sur le devenir du site de l'aéroport dans un contexte plus large.

Les lignes directrices du projet 2005 sont :

- Sur le plan spatial
 - L'agglomération nantaise doit assurer une meilleure maîtrise de sa croissance en s'orientant vers un modèle urbain polycentrique.
 - La reconquête de la Loire et de ses affluents doit devenir un enjeu central pour le devenir de l'agglomération.
 - L'agglomération nantaise doit rester à la pointe de l'innovation en développant l'ensemble des modes de déplacement alternatifs ou complémentaires à la voiture.
 - Elle doit assurer une gestion urbaine "durable" en faisant de la conjugaison du « vert et du bleu » un axe fédérateur.
- Sur le plan économique
 - Renforcer les vocations économiques propres à l'agglomération nantaise, tout en encourageant une plus grande diversification de l'appareil de production.
 - L'agglomération nantaise doit s'affirmer comme la métropole de l'Ouest-Atlantique et se donner les moyens de cette ambition.

- Insérer carte le projet 2005 – source : District de l'agglomération nantaise - AURAN

- **Les servitudes d'aménagement et les contraintes réglementaires**

Le site est soumis à des servitudes particulières liées à la présence de l'aéroport : plan d'exposition au bruit, servitudes aéronautiques, et radio électriques.

Aujourd'hui ces servitudes conditionnent fortement son développement, en imposant pour les différentes zones, les dispositions suivantes :

- Zone A la plus bruyante. Constructions limitées à l'activité aéronautique (115 ha)
- Zone B possibilité de construction pour l'activité agricole (165 ha)
- Zone C possibilité de construction de maisons individuelles avec faible densité et règles strictes d'isolation phonique (810 ha)

Les mutations importantes envisagées pour l'utilisation de la piste amèneront inévitablement une refonte complète du P.E.B., actuellement en révision.

Ainsi, il n'est pas possible aujourd'hui de présager de la nature et de l'ampleur des contraintes qui pèseront sur le site.

Il semble néanmoins probable que la diminution sensible du trafic aérien, permettra de diminuer l'impact des servitudes sur l'urbanisation du site (cf. Les nuisances sonores page 74)

Concernant les Plans Locaux d'Urbanisme (POS) des deux communes accueillant l'aéroport, ils feront nécessairement l'objet d'une reformulation complète pour les terrains actuellement situés sur le domaine aéroportuaire.

b) Logement et Démographie

L'agglomération nantaise a connu ces dix dernières années une forte croissance démographique avec une population de 550 000 personnes en 1999 (environ 10 % de 1990 à 1999).

Cette évolution concerne non seulement la ville de Nantes (+ 10 %) mais surtout les communes de l'Ouest-Nord : Carquefou (+ 20 %), Saint Sébastien sur Loire, Sainte Luce sur Loire.

Corrélativement, le parc de logements s'est accru de 17 % de 1990 à 1999 sur la totalité de l'agglomération. Le nombre de résidences principales a augmenté de 20 %. Dans le même temps, le nombre de résidences secondaires / occasionnelles a diminué de 20 %.

Le parc de logement est principalement concentré sur les communes de Nantes / Saint-Herblain (18.362) et Rezé (15.879).

Les communes de Bouguenais et Saint-Aignan, comptent 6 924 logements (soit 2,7 %). Dans ces communes, on trouve essentiellement des maisons individuelles (> 70 %).

En 1998, 4 287 logements, appartements et maisons, ont été livrés dans l'agglomération nantaise (source DRE). Ces logements sont répartis à 55% dans Nantes (2 320 unités) et à 45% en dehors (1967 unités).

Les communes de Bouguenais et Saint-Aignan représentent sur 9 ans respectivement : 694 livraisons et 165 livraisons.

9.13 Offre foncière et immobilière

a) Bureaux

carte 15 : Stocks et commercialisation de surfaces de bureau – source : lettre du CINA – 2001
(cf : page suivante)

Pour la troisième année consécutive l'agglomération nantaise connaît une commercialisation de bureaux qui progresse de 50% sur les deux derniers exercices.

Le dépassement constaté du seuil de 100 000 m² commercialisés, est un bon indicateur du dynamisme et l'attractivité de l'agglomération.

Le stock disponible diminue régulièrement depuis 1996, et atteint aujourd'hui les 24 000 m² (neufs et seconde main confondus)

Les bureaux neufs sont réalisés pour environ 50% d'entre eux en centre ville. Le potentiel pour les autres villes de l'agglomération est donc de 25.000 m² par an

Le site de l'aéroport essentiellement tourné vers du mixte Industrie / Services réalise moins de 5.000 m² de bureaux par an.

b) Les locaux d'activités et les entrepôts

Le stock disponible a régulièrement diminué depuis 1996 sur l'agglomération nantaise. Au 31 décembre 1999, le stock immédiatement disponible était de 60 000 m² (ancien et neuf).

L'offre neuve est très faible. Une grande partie du stock disponible demeure composée de locaux anciens, voire obsolètes, généralement inadaptés aux besoins des entreprises. La demande placée en entrepôts et bureaux est stable depuis 1996. Pour l'année 1999, elle était de 60 000 m².

Les surfaces livrées ont connu une forte augmentation en 1998. Pour 1999, les prévisions sont en deçà. Les chiffres sont très sensibles car les transactions sont peu nombreuses et concernent de très grandes surfaces. Pour 2000, par exemple, REVIMEX (REXEL) a implanté sur la ZAC de la Loire une plate-forme de 20 000 m².

La moyenne de la demande en activités - entrepôts est de 60 000 m² sur 4 années. Cette demande étant située en centre ville pour 25% environ, le potentiel pour les villes en périphérie est de 45 000 m² par an.

Insérer carte : Stocks et commercialisation de surfaces de bureau – source : lettre du CINA – 2001

c) Offre foncière

L'offre foncière et immobilière se répartit sur 71 sites dans les 21 communes de l'agglomération.

D'après une étude réalisée par l'ADEAN en 1998, les terrains commercialisables sont de :

- 397 hectares pour de l'activité (dont 210 sont équipés et prêts pour une occupation immédiate)
- 408 600 m² HON pour du tertiaire ou mixte (dont 238 600 m² sur des espaces équipés et prêts pour une occupation immédiate)

Concernant le secteur de l'aéroport, les communes de Saint-Aignan et de Bouguenais totalisent une surface cessible d'environ 30 ha.

L'emprise du site aéroportuaire représente au total 320 ha ; le potentiel de surface cessible étant lui de 160 ha.

9.2 Enjeux d'aménagement

Dans ce contexte, le site de l'aéroport Nantes-Atlantique est porteur de différents enjeux à l'échelle de l'agglomération. Ces enjeux recoupent les problématiques générales du développement de l'agglomération. Elles concernent les questions foncières, la question des déplacements, les questions d'ordre environnemental, et bien sûr le développement économique du sud de l'agglomération.

9.2.1 Enjeux fonciers

Le site de l'aéroport constitue, en effet, un enjeu en terme d'offre foncière. Le contexte d'augmentation sensible du prix du foncier sur les communes de la première couronne, accompagné par un effet de concurrence des communes périphériques, rend plus difficile la maîtrise de l'étalement urbain annoncé par le projet 2005.

A ce titre, le site de l'aéroport peut constituer une offre foncière importante, et participer ainsi du projet global de maîtrise du développement urbain.

Par ailleurs, il n'existe aujourd'hui aucun site d'activités - entrepôts de grande surface ayant une surface comparable à celui de l'aéroport dans toute la partie sud de l'agglomération nantaise.

A titre de comparaison les plus gros sites se trouvent sur les communes suivantes :

tableaux26 : surface cessible maximale sur un seul lot

SITES	SURFACES
Carquefou (<i>Nord Est</i>)	19,3 ha
La Chapelle sur Erdre (<i>Nord Est</i>)	17,1 ha
Orvault (<i>Nord Ouest</i>)	9,0 ha
Saint-Herblain (<i>Nord Ouest</i>)	45,5 ha (dont 38 ha non équipés)

9.22 Enjeux en terme de déplacements

- Dessertes routières.

Aujourd'hui, l'accès automobile se fait depuis le périphérique nantais, à partir de la Porte de Grand Lieu. La liaison est directe par la Route Départementale RD 85 qui est à deux fois une voie.

La RD 85 permet outre l'accès à l'aéroport, la desserte de la zone d'activité D2A (112 ha) et celle de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

La zone ne souffre pas de la congestion des axes la desservant. Cependant que la RD 85 n'est pas aujourd'hui dimensionnée pour un trafic de transit ou de grande envergure comme pourrait le laisser occurer le réaménagement des 340 hectares de l'actuel aéroport.

Une étude visant à améliorer la sécurité, la lisibilité et à préserver l'environnement paysager de la RD 85 entre la Porte de Grand Lieu et le rond point dit de l'Océania, est en cours.

La voie d'accès normale au site devrait être la RD 85 et non pas la D 823. La mise en œuvre de ce principe a des implications fortes par rapport à la localisation du débouché du projet de desserte du D2A depuis l'est (RD78 / échangeur du Taillis), et à l'organisation des circulations au sein de la zone d'activité.

L'axe nord / sud constitué par la rue Charles Lindberg et la route de Frémiou, constitue l'accès principal de la commune de Saint-Aignan, qui souhaite réaliser, ici, une véritable entrée de ville. La requalification de cet axe constitue un enjeu quant à la fluidité de la desserte en commun et quand à l'image global du site et de son accès principal

- Desserte ferroviaire

Le site est délimité dans sa partie Est par une voie SNCF, raccordée à la ville de Nantes. Cette ligne qui pour l'instant est un simple déboîtement vers le parc d'activités est insuffisante pour supporter un fort trafic, nécessaire par exemple pour la réalisation d'une plate-forme multi modale (route-fer).

Les perspectives de mutation du site aéroportuaire, font de cette question de l'efficacité de la desserte ferrée, un véritable enjeu.

- Desserte par les transports collectifs

La ligne de bus reliant Saint-Aignan de Grand Lieu à Nantes, dessert le site aéroportuaire et le D2A.

La liaison Centre ville / Aéroport par le tramway, avec l'extension de la ligne actuelle nord-sud, avait été envisagée. Le projet a été abandonné. Il pourra être réactualisé dans le cadre du réaménagement du site de Nantes-Atlantique.

Les hypothèses de développement du site qui sont détaillées ci-après, posent toutes la question de la desserte du site dans son ensemble par les transports en commun.

9.23 Enjeux environnementaux

Le site de l'aéroport est situé à proximité immédiate d'entités paysagères de différentes natures et de grande qualité. Il s'agit principalement du lac de grand lieu, mais aussi des paysages créés par la vigne (AOC), et la présence d'une agriculture périurbaine relativement importante. De plus des éléments tels que le ruisseau du Bougon et le domaine du château, constituent de fortes potentialités.

A ce titre, il peut sembler pertinent que le site de l'aéroport participe, pour partie au moins, du projet de développement des liaisons et des continuités vertes et bleues sur le territoire de l'agglomération.

Ce site représente en effet un enjeu au regard des préoccupations environnementales et plus précisément en terme d'offre en "équipement naturel" à l'échelle de l'agglomération.

Sa proximité vis-à-vis du centre ville, et son accessibilité globale depuis le périphérique, permettent d'envisager une vocation "naturelle" du site, s'inscrivant dans la continuité des liaisons vertes et bleues projetées ou déjà réalisées.

9.24 Enjeux économiques

En terme économique, le site de l'aéroport représente une polarité forte, riche en potentialités. La présence d'un constructeur aéronautique et le maintien des fonctionnalités de la piste, constituent des atouts quant à son attractivité.

De plus, l'existence d'une desserte ferrée, complétée par une possible desserte fluviale, peuvent permettre d'asseoir les perspectives de développement économique du secteur, en cohérence avec les objectifs de "gestion urbaine durable" formulés par le projet 2005.

L'enjeu porte sur une amorce de rééquilibrage du poids économique du nord et du sud de l'agglomération.

Le site de l'aéroport, et celui de la route de Clisson, sont les deux seuls grands espaces économiques situés au sud de la Loire (hormis les zones portuaires).

9.3 Typologie des surfaces

Après avoir examiné les principaux enjeux de développement du site de l'aéroport, il est nécessaire de préciser la nature exacte des surfaces cessibles au sein du site.

Bilan foncier des différentes emprises considérées

Emprise	Surfaces des terrains	Stationnement	Bâtiments
Emprise dédiée :			
- Activité industrielle (construction aéronautique)	122 ha+14,5	18 000 m ² (parking VL à terme)	4 000 m ² de hangars 600 m ² de bureaux
- Aviation générale	5 ha + 7 ha	30 000 m ² (parking avion)	BEMA : 4 400 m ² 1 000 m ² de nouveaux hangars :
Emprises cessibles :			
- Ouest de la piste	130 ha	30 000 m ² (voirie avion)	Hangars et ancienne tour de contrôle
- Est de la Piste	28 ha + 4 ha	85 000 m ² (voirie avion)	Aérogare : 30 000 m ² SHON Parking en ouvrage : 10 000 m ² SHOB
TOTAL	310,5 ha		

9.31 Les surfaces nécessaires au scénario (rappel)

Pour une meilleure lisibilité, il est distingué ici les surfaces relevant de l'activité industrielle et celles liées à l'aviation générale. Du fait de sa localisation spatiale, le secteur comprenant la tour de contrôle, le poste d'avitaillement, et le poste de sécurité (5 ha) est considéré comme faisant partie intégrante du site dédié à l'aviation générale

a) Emprises affectées à l'activité industrielle (construction aéronautique)

Une surface de 122 ha pour permettre l'utilisation de la piste par le constructeur. Cet espace dédié est constitué, pour l'essentiel, de la piste et des aires de dégagement, et de la future aire de retournement des Belugas (2 ha).

Une surface de 14,5 ha, inscrite entre l'actuel bâtiment de l'aérogare, le taxiway, la future plateforme des Belugas, permettra à terme (deuxième phase) le développement de l'activité industrielle.

Elle comporte aujourd'hui les installations nécessaires à l'aviation générale, soit 4 000 m² de hangar, des bâtiments de bureaux représentant une surface estimée à 600 m² SHON, et enfin un parking découvert d'environ 18 000 m² à terme (travaux d'aménagement du parking en cours).

b) Emprise affectée à l'aviation générale

Cette emprise de 7 ha, aujourd'hui libre de tout usage spécifique, pourra bénéficier des équipements présents à proximité de la tour (poste d'avitaillement, BEMA, SSIS).

Elle est composée des terrains, aujourd'hui non utilisés, situés au sud de la tour de contrôle. Cette emprise permet, en deuxième phase, de relocaliser les équipements nécessaires au maintien et au développement de l'aviation générale.

L'emprise nécessaire à l'aviation générale est d'environ 12 ha. Elle est constituée du regroupement du terrain occupé par la tour de contrôle, le BEMA, le poste d'avitaillement et le poste de secours, et du terrain 7 ha qui lui sont contiguës.

9.32 Les surfaces cessibles

La réalisation de la première phase du scénario permet de libérer une surface totale de terrains d'environ 162 ha. Cette surface se divise en trois emprises différentes quant à leur nature et leurs vocations.

Les hypothèses de reconversion qu'il s'agit d'envisager ici portent sur deux sites très contrastés :

- l'emprise de 28 ha située à l'est de la piste, dans le prolongement du D2A, et comprenant le bâtiment de l'aérogare (plus 4ha au nord-est de la piste),
- l'emprise de 130 ha située à l'ouest de la piste, entre le Bois de la Ville au Denis, la carrière des Maraîchères, et la ligne SNCF.

a) Emprises situées à l'est de la piste

La première emprise représente une surface de 28 ha et se situe à l'est de la piste, entre la tour de contrôle et le site de l'aviation générale.

Elle est constituée pour l'essentiel de l'actuelle aire de stationnement des avions commerciaux, et du bâtiment de l'aérogare.

Situé dans le prolongement de la zone d'activité du D2A, ce site bénéficie d'une bonne visibilité.

Il est situé à proximité de voiries structurantes, et à 300 mètres des principaux réseaux. Par ailleurs, il présente un taux d'imperméabilisation très important, de l'ordre de 50 %.

En terme de bâti, cette emprise comprend le bâtiment de l'aérogare et le parking en ouvrage. Il s'agit de deux équipements récents, en parfait état de fonctionnement. Leurs surfaces respectives sont de 25 000 m² SHON aujourd'hui et de 30 000 m² à terme, et de 10 000 m² SHOB.

La deuxième emprise libérée se situe au nord-est de la piste et représente une surface de 4 ha.

Il s'agit d'une petite surface qui n'apporta pas, à terme, de plus-values au domaine aéroportuaire. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité depuis le RD 68, et pourrait par conséquent être facilement commercialisée.

b) Emprise située à l'ouest de la piste

La plus importante des emprises libérées se situe à l'ouest de la piste. Sa surface est de 130 ha, et comprend environ 50 ha boisés.

Seules trois voies de petit gabarit permettent d'accéder à cette emprise fortement enclavée. La présence de la voie ferrée à l'ouest rend, en effet, difficile tout accès au site depuis une voie structurante.

Ce secteur n'est desservi par aucun réseau, mis à part un réseau d'évacuation des eaux pluviales provenant des quelques voiries existantes.

En préalable à toute mutation du secteur, il sera nécessaire de procéder au déplacement des appareils destinés à la navigation aérienne.

Deux hangars de l'aérospatiale, l'ancienne tour de contrôle, le pylône anémométrique et le VOR doppler DME, se trouvent localisés au centre de l'emprise.

Elle accueille aussi le château de Bougon et son domaine boisé, ainsi qu'une "fosse pompier".

- Le Château du Bougon est en très mauvais état, il pourrait être l'objet d'une opération de rénovation.
- Les deux hangars de l'Aérospatiale sont dans un état moyen, leur surface globale est d'environ 3 600 m².
- L'ancienne tour de contrôle constitue un élément de mémoire important pour le site et les activités aéronautiques.

9.4 Les vocations possibles du site et des emprises cessibles

9.41 Logement

Du fait des contraintes liées à l'activité aéroportuaire, même sensiblement réduites, l'implantation de logements ne semble pas être une vocation "naturelle" du site.

D'autres données viennent compléter ce premier constat. Il s'agit,

- de la volonté affichée de maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements, qui amène à privilégier une adéquation entre services, transport en commun et logement,
- de l'existence de secteurs de développement urbain identifiés par chacune des communes et situés à proximité du site aéroportuaire.

Sans exclure complètement cette composante d'une future programmation du site, il est préférable de la considérer comme marginale.

9.42 Equipements

En terme d'équipements publics structurants, il n'existe pas aujourd'hui de projets identifiés. De la même manière que pour la question du logement, les polarités existantes sont amenées à se développer d'une manière privilégiée par rapport au site de l'aéroport.

En terme d'équipements commerciaux, cinq pôles de concentration commerciale de grandes surfaces (GS) se distinguent dans l'agglomération nantaise :

- centre de Nantes (55.000 m²) (environ quarante GS),
- l'ensemble Paridis-Beaujoire (51.000 m²) (environ 12 GS),
- la zone Sud (43.000 m², Rezé) (environ 20 GS),
- la route de Vannes (127.000 m², Orvault / Saint-Herblain) (environ 100 GS),
- la zone Atlantis (40.000 m², Saint-Herblain) (environ 20 GS).

Les autres regroupements dans l'agglomération nantaise sont de moindre importance. Les communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu n'accueillent aucune grande surface commerciale.

Le site de l'aéroport ne semble pas correspondre à la logique et aux critères définis par la Charte d'Orientation Commerciale de l'Agglomération Nantaise.

En terme d'équipement de loisirs, il existe des réflexions portant sur la création d'un espace naturel de loisirs. Cette espace aurait vocation à constituer un équipement "naturel" à l'échelle de l'agglomération.

Plus précisément, il s'agit de créer un espace naturel de type "Forêt urbaine", situé au sud de l'emprise aéroportuaire. Cet espace naturel pourrait par exemple inclure le domaine du château de Bougon que la ville souhaite acquérir.

Un des enjeux posés par ce projet est celui de la continuité nord / sud de la trame verte, et par conséquent de l'accessibilité, depuis le nord, à cet espace naturel.

Par ailleurs, la spécificité des activités aéroportuaires permet d'envisager des projets culturels et ludiques autour de certaines installations.

Ainsi le site de l'ancienne tour de contrôle pourrait être le support d'une activité de type "musée de l'aviation", en lien avec le réaménagement du château du Bougon.

De même des usages spécifiques peuvent être rattachés à l'actuelle tour de contrôle, tel que : observatoire, belvédère, etc.

9.43 Activités agricoles

Concernant les autres vocations possibles du site, il semble important d'exclure a priori le développement d'une activité de type agricole. En effet, des efforts importants en faveur de l'agriculture périurbaine se font déjà sur d'autres sites plus favorables à cet usage que les abords de l'aéroport.

9.44 Activités économiques

Il s'agit là de la vocation essentielle du site. La zone aéroportuaire constitue le principal pôle économique de la partie sud de l'agglomération. L'aéroport est situé dans le secteur de l'agglomération dont le développement économique est plus récent.

La zone aéroportuaire est essentielle puisqu'elle constitue avec la zone de la route de Clisson l'un des deux seuls grands espaces économiques, zones portuaires exceptées, du sud de la Loire.

Aujourd'hui la zone d'activité du D2A est quasiment commercialisée, et il ne reste que 30 ha de terrain commercialisable sur l'ensemble des deux communes.

Le site de l'aéroport bénéficie d'une qualité globale qui doit renforcer son attractivité. Cette qualité repose aujourd'hui sur :

- son image et sa visibilité liées à la présence de l'aéroport,
- sa qualité paysagère et environnementale,
- la qualité de la desserte routière avec la proximité du boulevard périphérique,
- la présence d'un embranchement ferroviaire.

A terme ses atouts principaux seront :

- l'importance des réserves foncières,
- la taille des lots commercialisables,
- l'offre immobilière avec notamment la présence de bâtiments d'accueil pour des activités tertiaires et de bureaux (Aéropole).

9.5 Les hypothèses de reconversion retenues dans le cadre de notre étude

9.51 Principes généraux

Dans ce contexte, les principes généraux qui ont présidé à l'établissement de ces scénarios sont :

- En terme de vocation des espaces, et compte tenu des enjeux évoqués précédemment, deux thématiques peuvent être développées prioritairement. Il s'agit :
 - de la constitution d'un équipement "naturel" à l'échelle de l'agglomération,
 - du développement de zones d'activités économiques de grande ampleur, proposant des unités foncières cessibles de surface importantes.

- En terme de programmation, les hypothèses proposées reposent sur l'analyse des atouts et des handicaps des sites identifiés. Ainsi, il est proposé
 - une programmation mixte (tertiaire/ logistique/ etc.) à l'est de la piste correspondant à la composition actuelle du D2A,
 - une vocation plutôt industrielle à l'ouest, compte tenu du relatif isolement des terrains concernés.

- En terme de desserte, il s'agit de privilégier un accès aux secteurs en mutation depuis le RD 68, ainsi que le raccordement au maillage viaire existant.

- Enfin, en terme de découpage foncier, les hypothèses de lotissement privilégient un découpage en petites parcelles qui permettront une plus grande variété concernant le type d'implantation, par un "remembrement" éventuel.

9.52 Emprise de 28 ha située à l'est de la piste : la création d'un espace d'activités mixte (tertiaire et industrie)

carte 16 : hypothèses de reconversion (emprise est)
(cf : pages suivante)

a) Atouts /handicaps

Cette emprise est située dans le prolongement de la zone d'activité du D2A. Elle bénéficie par conséquent d'une bonne visibilité commerciale, ainsi que d'une relativement bonne desserte.

La voirie primaire permettant de relier cette emprise au RD 68, et de la raccorder à l'ensemble des réseaux, se trouve à une distance d'environ 250 mètres.

Ses handicaps sont relativement mineurs, et sont liés pour l'essentiel à la nécessité de procéder à d'importantes démolitions (espace de stationnement des avions commerciaux) en préalable à toute commercialisation.

b) Desserte et accessibilité

Il est proposé de desservir ce secteur depuis la rue Clément Ader (réaménagée) et depuis la rue de la Tour. Ainsi, ce nouveau secteur se trouvera intégré dans le schéma de circulation générale du D2A. L'objectif étant d'éviter tout effet d'impasse et d'offrir différents itinéraires de desserte du secteur afin de mieux gérer l'accroissement du trafic.

Insérer carte 16 hypothèses de reconversion emprise est

c) Hypothèse de lotissement

La surface lotie proposée est de 28 ha. Elle représente l'ensemble de la parcelle, et inclut, notamment, l'aérogare, le parking en ouvrage, et 3.500 m² du parking de surface existant.

L'hypothèse de découpage foncier proposé permet de commercialiser des lots dont la surface peut varier entre 0,3 ha et 10 ha m².

La voirie de desserte interne permet d'éviter les impasses et les retournements pénalisants en terme de fonctionnement et de coût. Il permet de plus, de raccorder ce secteur aux voiries principales du D2A.

d) Reconversion des bâtiments existants

Concernant le bâtiment de l'aérogare (30 000 m²), l'hypothèse prise est une transformation du bâtiment en locaux destinés à de l'activité tertiaire.

La structure du bâtiment, de type poteaux / poutres, ainsi que la trame constructive de 6 mètres, confèrent au bâtiment un très grand degré de mutabilité.

Il est ainsi possible de procéder à sa transformation en locaux tertiaires pour un coût qui peut être estimé entre 2 000 et 3 000 F HT/m². Ce coût ne s'applique pas à l'ensemble de la surface du bâtiment de l'aérogare, d'une manière homogène. Il doit être ajusté en fonction de l'actuelle configuration des locaux, et du niveau de prestation souhaité.

Concernant la valorisation du bâtiment, il est aujourd'hui possible d'envisager

- soit un prix de cession d'environ 5 000 F HT / m², qui correspond à un montant de 150 MF HT
- soit un prix de location d'environ 500 F HT/ m²

Par ailleurs, il est aussi tout à fait possible, contenu de l'architecture même du bâtiment, d'envisager la localisation de commerces au Rez-de-chaussée de l'aérogare.

Le découpage foncier proposé permet d'envisager une vente du bâtiment en deux lots distincts.

De même, le parking en ouvrage est associé à une unité foncière spécifique de manière à permettre une vente et une gestion autonome de cet équipement.

e) Eléments de bilan

Il est nécessaire de réaliser plusieurs travaux préalablement à l'aménagement du secteur, à savoir :

- la démolition des 85 000 m² de voirie "avion" présente sur le site. Ce coût peut être évalué à environ 17 MF HT.
- la réalisation d'une voirie d'accès, de 150 mètres, depuis la rue Clément Ader, y compris tous les réseaux. Ceci représente un coût d'environ 5 MF HT.

Ainsi, le montant minimum des travaux préalables à l'aménagement du site s'élève à 22 MF HT.

Cette évaluation ne tient pas compte du prix d'acquisition du foncier par un éventuel aménageur.

Le linéaire de voirie nécessaire à la viabilisation de la zone est d'environ 450 mètres. Sa réalisation représente un coût de 4 MF HT.

En terme de programmation, la configuration de l'emprise et le découpage parcellaire permettent d'envisager différents types d'activité.

Compte tenu des échéances prévisibles de cette opération d'aménagement, et du fait de l'absence de vocations précisément définies, il est proposé deux hypothèses qui permettent de donner un cadrage général à la réflexion.

- dans l'hypothèse d'une affectation de l'ensemble du site en activité tertiaire les recettes de commercialisation escomptées seraient de l'ordre de 78 MF,
- de même, dans l'hypothèse d'une affectation de l'ensemble du site à des activités de logistique, les recettes de commercialisation escomptées seraient de l'ordre de 39 MF.

f) Impacts

Afin d'envisager les impacts liés à l'urbanisation de cette emprise, il est nécessaire de prendre en considération un rythme probable de commercialisation du site. En effet, une commercialisation de 5 à 6 ha par an (correspondant à la situation actuelle du D2A) permettrait d'aboutir à une commercialisation complète de l'emprise identifiée en 6 ou 7 ans, soit une fin de commercialisation, au mieux, vers 2020.

Le principal impact de cet aménagement est celui d'un accroissement des flux de circulation. Cette emprise peu être assimilée à un accroissement d'environ 30 % de l'actuelle zone d'activités du D2A. Compte tenu du type de programmation envisageable, l'accroissement du trafic routier (tous véhicules confondus) peut lui aussi être estimé à environ 30 % du trafic actuel.

Par contre, l'aménagement de ce secteur spécifique du domaine aéroportuaire ne représentera qu'un impact assez faible sur le paysage global du secteur.

Située en prolongement de la zone d'activités existante et sur un site déjà aménagé, cette nouvelle zone d'activités devrait présenter un taux d'imperméabilisation inférieur à celui existant aujourd'hui.

Concernant le droit des sols et les servitudes aéroportuaires, le changement complet d'usage du site aéroportuaire rendra nécessaire une refonte complète des documents d'urbanisme.

La constructibilité de cette emprise peut être estimée à environ 160 000 m² du SHON, ce qui correspond à un COS de 0,5.

L'aménagement d'une zone d'activités mixte pourrait permettre la création de 1 emploi pour 100 m² soit 1 600 emplois au total (logistique) hypothèse basse jusque 1 emploi pour 20 m² (bureaux) soit 8 000 emplois hypothèse haute.

9.53 Emprise de 130 ha située à l'ouest de la piste : l'aménagement d'une vaste zone d'activités à vocation industrielle

a) Atouts / handicaps :

Cette emprise située à l'ouest de la piste, peut être considérée comme totalement enclavée. Elle se trouve isolée de tout secteur de développement et de toute polarité urbaine par le domaine aéroportuaire en lui-même, et par la voie de chemin de fer Nantes-Pornic.

Elle ne bénéficie, par conséquent, d'aucune visibilité sur le plan commercial.

Son principal atout est de d'offrir une surface aménageable d'une très grande surface.

b) Desserte et accessibilité

Aujourd'hui cette emprise n'est partiellement accessible que par trois voiries de très petit gabarit.

Il est proposé deux hypothèses de desserte de l'emprise :

- une desserte par le nord, depuis le RD 68 - la création d'une telle voirie posant des difficultés en terme de foncier (acquisition de parcelles hors du domaine aéroportuaire) et en terme technique (passage en bout de piste),
- une desserte depuis l'est par une voie passant en trémie sous la piste, ce qui nécessitera une organisation de chantier spécifique du fait du trafic.

c) Hypothèses de lotissement

Il est proposé un découpage en deux entités distinctes de l'emprise identifiée :

- la première entité, située au sud, serait dévolue au projet de "forêt urbaine". Elle comprend le domaine du château du Bougon, et pourrait intégrer l'ancienne tour de contrôle et les hangars adjacents afin de constituer, le cas échéant, un équipement spécifique lié à ce "pôle nature" de l'agglomération,
- la deuxième entité située au nord, pourrait être affectée au développement d'une zone d'activités spécifique,
- la surface lotie proposée est d'environ 70 ha.
- le principal atout du site est d'offrir une ou des parcelles de très grandes tailles. L'hypothèse retenue est que ce produit foncier atypique compense, en terme d'attractivité, le caractère enclavé du site.

En effet, l'hypothèse de découpage foncier proposé permet de commercialiser des lots dont la surface peut varier entre 3 et 70 ha.

La structure viaire et foncière proposée, à titre d'exemple, permet d'envisager un découpage foncier en parcelles relativement petites.

La viabilité économique du développement d'une zone d'activités à l'ouest de la piste, repose sur la probabilité d'une cession de l'emprise en 3 ou 4 lots.

carte 17 : hypothèse de reconversion (emprise ouest - scénario1)

carte 18 : hypothèse de reconversion (emprise ouest-scénario2)

(cf : pages suivante)

Insérer carte 17 hypothèse de reconversion (emprise ouest scénario 1)

Insérer carte 18 : hypothèse de reconversion (emprise ouest – scénario 2)

d) Eléments de bilan

Il est nécessaire de réaliser plusieurs travaux préalablement à l'aménagement du secteur, à savoir :

- la démolition d'environ 30 000 m² de voiries présentes sur le site. Ce coût peut être évalué entre 6 et 9 MF HT,
- le comblement ou la protection de la fosse pompier,
- le déplacement des équipements de navigation aérienne.

Concernant la question spécifique du désenclavement du secteur, deux solutions sont envisagées :

- soit la réalisation d'une voirie d'accès, de 1,5 km, depuis le RD 68, y compris tous les réseaux. Ceci représente un coût d'environ 20 à 25 MF HT.
- le ratio proposé est de 1 200 F HT/m², il correspond à une voirie de type départementale, équipée de l'ensemble des réseaux.
- soit la réalisation d'une voirie en trémie sous la piste, dont le coût peut être estimé entre 16 et 20 MF HT.

Ce coût se décompose de la manière suivante :

- 500 mètres de voirie de surface, soit 4 MF HT,
- 200 mètres de voirie en déblais, soit 6 MF HT,
- les remblais nécessaires à un passage sous piste, selon un tirant d'air de 4,75 mètres (gabarit autoroute), soit 1 MF,
- ouvrage d'art permettant le passage sous la piste, soit 5 MF HT.

Dans l'hypothèse maximaliste d'un découpage en 14 lots, le linéaire de voirie nécessaire à la viabilisation de la zone serait d'environ 850 mètres. Sa réalisation représente un coût d'environ 8 MF HT

Dans l'hypothèse plus réaliste d'un découpage de l'emprise en quatre lots, le linéaire de voirie nécessaire serait d'environ 200 mètres, soit environ 2 MF HT.

En terme de programmation, la configuration de l'emprise et le découpage parcellaire permettent d'envisager différents types d'activité.

Compte tenu des échéances prévisibles de cette opération d'aménagement, et du fait de l'absence de vocations précisément définies, il est proposé deux hypothèses qui permettent de donner un cadrage général à la réflexion.

- Dans l'hypothèse d'une affectation de l'ensemble du site à une activité industrielle les recettes de commercialisation escomptées seraient de l'ordre de 120 MF.
- De même, dans l'hypothèse d'une affectation de l'ensemble du site à des activités de logistique, les recettes de commercialisation escomptées seraient de l'ordre de 90 MF.

e) Impacts

Afin d'envisager les impacts liés à l'urbanisation de cette seconde emprise, il est nécessaire d'envisager deux hypothèses :

- soit cette emprise est commercialisée à la suite de la première emprise située à l'est de la piste ;
- soit la commercialisation de l'emprise correspond à une demande spécifique et atypique d'une ou plusieurs entreprises.

Ainsi il est difficile d'envisager un rythme de commercialisation du site. Néanmoins, les impacts principaux de cet aménagement porteront sur :

- l'accroissement des flux de circulation, même s'il est impossible de les évaluer aujourd'hui,
- le changement important que cet aménagement apportera au paysage existant, et sur le degré d'imperméabilisation du site.

L'aménagement d'une zone industrielle pourrait permettre la création de 1 emploi pour 100 m² soit 3 500 emplois (logistique) jusque 1 emploi pour 50 m² soit 7 000 emplois.

9.54 Synthèse des hypothèses de reconversion

	EST DE LA PISTE	OUEST DE LA PISTE	TOTAL
Surface totale	28 ha	130 ha	158 ha
Surface cessibles	26,5 ha	70 ha	96 ha
Nombre de lots	10 à 20 lots	2 à 15 lots	12 à 35 lots
Surface des lots	0,3 à 10 ha	3 à 70 ha	0,3 à 70 ha
Constructibilité (SHON)	130 000 m ² SHON (hors aérogare)	Environ 350 000 m ² SHON	480 000 m ² SHON
Commercialisation	6 à 7 ans	Produit atypique	
Recettes envisageables - Tertiaire - Logistique - industrielle	78 MF 39 MF ---	---- 90 MF 120 MF	78 MF 129 MF 120 MF
Bâtiment aérogare - Recettes - dépenses	150 MF - 80 MF		150 MF - 80MF
Investissement préalable à l'aménagement des terrains	22 MF	30 à 40 MF (hors déplacement des appareils de navigation aérienne)	52 à 62 MF
Emplois pouvant être créés	Entre 1 600 et 8 000	Entre 3500 et 7000	Entre 5 100 et 15 000

carte 19 : Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 1)

carte 20 : Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 2)

(cf : pages suivantes)

Insérer carte 19 Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 1)

Insérer carte 20 : Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 2)

10. Implications juridiques et institutionnelles de la reconversion du site de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Le réaménagement du site de l'aéroport Nantes-Atlantique, comprenant les terrains de l'actuelle concession aéroportuaire, dans la perspective de la création de l'aérodrome de Notre-Dame des Landes, s'inscrit dans un contexte juridique, administratif et institutionnel qui mérite d'être expliqué et précisé.

Les réflexions à mener doivent distinguer, en premier lieu, le rôle de l'Etat et les positions qu'il pourrait prendre, et le rôle que les collectivités locales pourraient vouloir assumer.

En second lieu, il faut distinguer le sujet du maintien de la piste et des activités aéroportuaires associées, de celui concernant la reconversion de la partie du site rendue disponible.

En effet, en matière juridique et réglementaire, les procédures sont très différentes.

En troisième lieu, les conditions juridiques d'exploitation d'un aérodrome qui serait maintenu et la prise en charge des coûts d'exploitation doivent être envisagées.

La présente analyse aborde ces principaux thèmes qui viennent donc éclairer la première partie du rapport relatif au scénario « maintien de la piste », comme la seconde partie consacrée à la reconversion des terrains libérés par la réduction du périmètre aéroportuaire.

10.1 Les droits de l'Etat et les positions qu'il pourrait prendre

10.11 Vis-à-vis de l'aéroport

Compte tenu de la forte diminution de l'activité aéroportuaire consécutive au transfert des compagnies aériennes sur Notre-Dame des Landes, et au seul maintien d'une activité d'aviation générale et de l'utilisation de la piste par EADS, l'hypothèse retenue est que l'Etat n'a pas vocation à demeurer concédant d'une telle infrastructure, hypothèse qui correspond à la position exprimée de façon officieuse par l'Etat.

Si l'Etat ne souhaite pas prendre la responsabilité et la charge financière d'un nouveau contrat, il peut accepter, à la demande des collectivités locales, de transférer l'aérodrome à une collectivité publique (cf. ci-après Evolution du cadre institutionnel de l'aéroport Nantes-Atlantique page 124).

La collectivité publique pourrait être le Département ou un groupement de collectivités. Ce transfert pourrait être réalisé dans le cadre institutionnel évoqué ci-après (page 124) les terrains demeureraient propriété de l'Etat et seraient affectés à son domaine public. La collectivité publique deviendrait affectataire principal de l'aérodrome. Le transfert nécessiterait la négociation d'une

convention L 221-1 (Code de l'Aviation Civile) fixant notamment le partage des dépenses incombant à l'Etat et à la collectivité publique.

Cette dernière serait ensuite libre (après agrément de l'Etat) d'organiser le mode de gestion de l'aérodrome (régie directe, prestation, concession ou toute autre forme de mode d'exploitation d'un service public).

L'Etat, créateur de l'aérodrome de Notre-Dame des Landes, peut également souhaiter se libérer totalement de la propriété des terrains de l'aérodrome. Dans ce cas, l'aérodrome serait fermé et les terrains déclassés du domaine public de l'Etat à son domaine privé.

Le Département ou tout autre groupement de collectivités publiques pourrait alors proposer d'acheter les terrains ou de procéder à un échange entre les terrains de Notre-Dame des Landes appartenant au Département et les terrains propriété de l'Etat.

Un tel schéma risque cependant d'entraîner la collectivité publique dans une nouvelle procédure de création de l'aérodrome qui peut être longue et difficile. Elle n'évite pas la négociation d'une convention L 221-1.

La collectivité publique, propriétaire des terrains, peut ensuite choisir le mode d'exploitation le plus approprié (cf. mode de gestion ci-après).

Le maintien des terrains de l'aérodrome, dont la zone serait redéfinie, dans le domaine public de l'Etat, paraît plus simple. Il évite une procédure de déclassement et une nouvelle procédure de création complète de l'aérodrome.

L'Etat, au travers d'une négociation d'ensemble, pourrait y trouver également un intérêt, la mise à disposition des terrains pouvant faire l'objet du versement d'une redevance par la collectivité publique, affectataire principal de l'aérodrome.

10.12 Vis-à-vis des terrains libérés

Les terrains libérés de l'emprise aéroportuaire sont propriété de l'Etat et deviennent des terrains appartenant à son domaine privé après déclassement.

L'Etat, dans sa responsabilité domaniale aura le choix entre :

- utiliser en tout ou partie les terrains dans le cadre d'un projet qu'il maîtriserait,
- conserver les terrains en réserves foncières,
- vendre les terrains.

a) Une maîtrise des terrains par l'Etat, dans le cadre d'un projet d'aménagement, pourrait se traduire par la création d'un établissement public d'aménagement.

Il conserverait ainsi la compétence d'aménagement comme cela a été réalisé à « La Défense » (EPAD), ou comme cela avait été envisagé pour les terrains Renault à Boulogne-Billancourt.

Cette situation apparaît cependant aujourd'hui peu probable compte tenu de l'ancienneté de ces exemples.

En revanche, il est envisageable que l'Etat se réserve certaines parcelles pour ses propres besoins, mais celles-ci n'auraient pas de conséquences en termes d'organisation institutionnelle compte tenu de l'ampleur du site.

- b) La conservation des terrains en réserve foncière par l'Etat apparaît également peu probable, notamment si les collectivités publiques locales affirment leur souhait d'entreprendre un projet d'aménagement.**

En raison notamment de la proximité de l'agglomération nantaise, on voit mal l'Etat geler durablement de pareilles surfaces. En revanche, cette position peut être prise provisoirement à l'occasion de la négociation avec les collectivités locales.

- c) Compte tenu de l'ampleur du site, l'Etat peut difficilement se désintéresser totalement de la destination future des terrains.**

Aussi, la vente des terrains par l'Etat pourrait cependant passer par une phase de gel momentanée de ceux-ci en attendant que les collectivités locales définissent elles-mêmes un projet d'aménagement. Dans le cadre de l'urbanisation du site, l'Etat pourrait alors négocier au mieux la vente de ses terrains, soit directement auprès d'aménageurs privés, ce qui est peu probable (bien que le Ministère de la Défense mène parfois une telle politique dans le cadre de la fermeture de certains sites militaires), soit auprès des collectivités locales sur la base des valeurs futures des terrains en fonction de leur destination.

S'agissant du domaine privé de l'Etat, les collectivités locales ont vocation à négocier avec lui, mais l'Etat peut également vendre à des opérateurs privés.

L'Etat n'aura intérêt à procéder à la vente que lorsque la destination du site aura été déterminée. Celle-ci devra s'inscrire dans les nouveaux règlements d'urbanisme élaborés par les collectivités locales, et tout d'abord par les communes concernées et la Communauté Urbaine mais aussi par l'Etat, partenaire lui-même de l'élaboration de ces règlements.

10.2 Evolution du cadre institutionnel de l'aéroport Nantes-Atlantique

10.21 Situation actuelle

L'aéroport Nantes-Atlantique est actuellement exploité dans le cadre d'une concession de service public aéroportuaire (concession d'outillage public) passée entre l'Etat (concedant) et la C.C.I. (concessionnaire).

Les terrains appartiennent à l'Etat et relèvent de son domaine public. L'aéroport fait l'objet d'un classement ; il s'agit d'un aéroport international ouvert à la circulation aérienne publique (catégorie A).

Les évolutions envisagées pour l'utilisation future du domaine aéronautique nécessitent de s'interroger sur l'évolution de son cadre institutionnel. L'aéroport, qui n'accueillerait plus de passagers, serait réservé à des activités spécialisées (l'aviation générale et EADS), et relèverait toujours d'une activité industrielle et commerciale.

10.22 Relation entre l'Etat et la collectivité publique (locale) dans le maintien de l'aérodrome

Les aéroports sont soumis au régime des services publics industriels et commerciaux, sauf pour les activités de contrôle et de sécurité de la circulation aérienne qui relèvent de missions administratives de service public.

Plusieurs modes de gestion des installations aéroportuaires peuvent être utilisés : la concession, l'établissement public, la régie (le cas échéant avec des prestataires sous forme de marchés publics), l'autorisation d'occupation temporaire, la convention de mutation domaniale.

Traditionnellement, c'est l'Etat qui est créateur des aérodromes. Ils sont réalisés et gérés le plus souvent sous forme de concession d'outillage public.

Le retard dans la mise au point d'un nouveau cahier des charges entre l'Etat et les C.C.I., concessionnaires des aérodromes, a conduit l'Etat (jusqu'en 1997) à octroyer des Autorisations d'Occupation Temporaire du Domaine Public (A.O.T.)

Deux aéroports sont actuellement gérés directement par des établissements publics d'Etat, créés spécialement à cet effet : l'Aéroport de Paris et l'Aéroport de Bâle/Mulhouse.

Les lois de décentralisation n'ont pas transféré aux collectivités locales la compétence en matière de création d'aéroport. Pour autant, l'Etat et ces collectivités peuvent s'entendre sur la création et la gestion des aérodromes.

L'Etat peut confier la gestion et la réalisation d'un aéroport à une autre personne publique dans le cadre de convention de mutation domaniale. Dans ce cas, l'aérodrome demeure dans le domaine public de l'Etat. L'Etat transfère ses prérogatives à la personne publique. Il subordonne la création de l'aéroport à la signature d'une convention entre lui et la personne publique (article L 221-1 du C.A.C.). La collectivité publique peut alors être autorisée, par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile, à octroyer des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sur les aérodromes qu'elle a créés (article L 223-4 du C.A.C.).

La personne publique peut également être propriétaire de terrains et demander à l'Etat l'autorisation de créer un aéroport.

La répartition des charges entre l'Etat et la personne publique qui crée l'aérodrome est définie par la convention en application de l'article L 221-1 du C.A.C. (articles R 221-6 et R 221-7 du C.A.C.).

10.23 Modes de gestion

La collectivité publique est libre d'organiser son mode d'exploitation.

Plusieurs modes sont possibles : la concession d'outillage public, l'affermage, la régie intéressée ou la régie directe.

Le choix du mode d'exploitation par la collectivité publique est cependant en partie fonction des conditions économiques d'exploitation. Les hypothèses de recettes des activités nouvelles envisagées de l'aéroport Nantes-Atlantique ne permettent pas d'équilibrer l'exploitation. Or, plus le déficit est important et doit être couvert par la personne publique, plus le choix du mode de gestion se trouve restreint.

Le choix de l'exploitant par la collectivité publique reste soumis, après une procédure de mise en concurrence, à l'agrément de l'Etat.

Dans ces différents modes d'exploitation, EADS est un usager de l'aérodrome qui reste ouvert à la circulation aérienne publique.

10.3 Statut de l'aéroport et l'égalité des aides publiques aux activités aéroportuaires

Ce point fait l'objet d'un développement en partie 7 page 81.

Les conclusions de cette analyse sont que d'une part, le constructeur n'envisage pas de voir augmenter sensiblement le montant de sa « redevance » et que de l'autre, l'octroi de concours publics à cette entreprise ou la Chambre de commerce est légalement impossible.

Dans un tel contexte, il convient de conserver à l'aéroport Nantes-Atlantique son statut d'aéroport ouvert à la circulation publique. Ainsi le maintien de l'aviation générale pourrait justifier le versement de concours financiers publics à l'aéroport Nantes-Atlantique. Ce dernier scénario faciliterait pour le constructeur l'utilisation de l'aéroport à un coût moindre.

10.4 Rôle des collectivités locales et de leurs établissements publics dans le réaménagement des sites libérés (hors emprise aéroportuaire reconfigurée)

Plusieurs structures peuvent être mises en place par les collectivités publiques afin, dans un premier temps, de négocier le rachat des terrains de l'Etat et, dans un second temps, de s'assurer d'une maîtrise opérationnelle de l'ensemble du site.

Les collectivités publiques seront d'autant plus fortes dans la négociation qu'elles présenteront une volonté commune de mener à bien un projet d'aménagement. Elles devraient donc pouvoir s'associer au sein d'une structure de regroupement qui serait l'interlocuteur unique de l'Etat. Il pourrait s'agir d'un syndicat mixte. Celui-ci peut soit intervenir directement (en régie directe en tant que syndicat mixte d'aménagement) pour l'aménagement des sites, soit en confier la réalisation à d'autres entités publiques ou privées.

L'organisation opérationnelle peut ainsi prendre la forme d'une SEM d'aménagement ou de conventions avec des aménageurs privés par exemple.

Le Syndicat mixte pourrait aussi limiter son rôle aux études de reconversion du site et à la négociation avec l'Etat, confiant à la structure d'aménagement la responsabilité de l'acquisition des terrains.

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES OU CONTACTEES

A- Etat, collectivités et organismes publics

Monsieur BUSNEL, Directeur Général Adjoint, Communauté Urbaine Nantaise
Monsieur GOBIN, Maire et Conseiller Général, Saint Aignan de Grand Lieu
Madame VERCHERE, Maire et Conseiller Général, Bouguenais

B- Etat, Direction Générale de l'Aviation Civile

Direction des Transports Aériens, Monsieur PICHOT
Direction de la Navigation Aérienne
Service de la formation aéronautique et du contrôle aérien, Monsieur Franck BOURGINE, chef de mission

C- Chambre de Commerce et d'Industrie

Monsieur BENOIT, Directeur de l'aéroport
Madame TRIBONDEAU, Responsable de la comptabilité générale de l'aéroport
Madame BLANCHARD, Responsable clients-fournisseurs de l'aéroport
Monsieur le directeur de l'aérodrome de La Baule Escoublac

D- Entreprises

Monsieur BEGUE, EADS
Monsieur PERY, Aérocharter Darta
Monsieur LATRASSE, Atlantique Air Assistance
Madame DURIEU, Aérosystème Heliocan Hélicoptère (En attente)
Monsieur CHEREAU, Nantes Aéro
Monsieur OGER, Atlantique Hélicoptère
Madame RABILLOUD, Chalair
Monsieur BALLEREAU, Locavia-avions taxi
Monsieur POLLONO, Aéroclub de Loire Atlantique
Monsieur BOURRASSEAU, Aéroclub de l'Aérospatiale
Monsieur PATARIN, Aéroclub d'Ancenis
Monsieur PAULY, Aéroport de La Baule Escoublac

E- FEDERATIONS

Monsieur Michel PENOT, président de la commission du matériel de la Fédération Nationale des Aéro-clubs

ANNEXE 2 : LISTE DES ILLUSTRATIONS

A - Liste des cartes

Carte 1 : Le site de l'aéroport de Nantes-Atlantique aujourd'hui	49
Carte 2 : Hypothèse d'occupation du site dans 10 ans	49
Carte 3 : Phase 1 : Surfaces dédiées et surfaces libérables	54
Carte 4 : Aménagement du site en phase 1	58
Carte 5 : Détails de l'aménagement du site en phase 1	60
Carte 6 : Surfaces dédiées et surfaces libérables	62
Carte 7 : aménagement du site en phase 2	64
Carte 8 : Surfaces dédiées et surfaces libérables – Phase 2	66
Carte 9 : Aménagement du site en phase 2	68
Carte 10 : Densité de l'emploi dans le Département	89
Carte 11 : Carte des établissements commerciaux	90
Carte 12 : Desserte du site	93
Carte 13 : Le site de l'aéroport au sein de l'agglomération	95
Carte 14 : Le projet 2005 – source : District de l'agglomération nantaise – AURAN	97
carte 15 : Stocks et commercialisation de surfaces de bureau – source : lettre du CINA – 2001	100
carte 16 : hypothèses de reconversion (emprise est)	110
carte 17 : hypothèse de reconversion (emprise ouest - scénario1)	114
carte 18 : hypothèse de reconversion (emprise ouest-scénario2)	114
carte 19 : Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 1)	119
carte 20 : Synthèse des hypothèses de reconversion (scénario 2)	119

B - Liste des tableaux

Tableau1 : activité industrie-fret actuelle sur Saint-Nazaire	30
Tableau2 : activité industrie -passagers atuelle sur Saint-Nazaire	30
Tableau3 : activité industrie-passagers actuelle sur Nantes-Atlantique	31
Tableau4 : activité industrielle-fret actuelle sur Nantes-Atlantique	31
Tableau5 : trafic industrie-fret sur Nantes en 2010 (hyp 1)	32
Tableau6 : grilles tarifaires de Nantes et de Saint Nazaire en 2000	34
Tableau7 : recettes industrie estimés à horizon dix ans (hyp 1)	34
Tableau8 : recettes industrie estimées à horizon dix ans (hyp 2)	35

Tableau9 : évolution du nombre de mouvements aéro-clubs sur Nantes	36
Tableau10 : chiffre d'affaires aéro-clubs actuel sur Nantes	37
Tableau11 : évolution du trafic privé sur Nantes-Atlantique	37
Tableau12 : chiffre d'affaires actuel trafic privé sur Nantes-Atlantique	38
Tableau13 : évolution du chiffre d'affaires services publics sur Nantes-Atlantique	39
Tableau14 : évolution de l'activité aéro-clubs en France	45
Tableau15 : trafic d'aviation générale sur Nantes à horizon 2010, hypothèse basse	47
Tableau16 : recettes aviation générale horizon 2010, hypothèse basse	47
Tableau17 : trafic d'aviation générale sur Nantes à horizon 2010 (hypothèse haute)	47
Tableau18 : recettes aviation générale horizon 2010, hypothèse haute	48
Tableau19 : bilan des investissements nécessaires	53
Tableau20 : impact sur les entreprises présentes	70
Tableau21 : compte de résultat 1999 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, hors taxe d'aéroport	75
Tableau22 : charges d'exploitation aéronautique 2010	76
Tableau23 : charges aviation générale 2010	77
Tableau24 : recettes consolidées 2010, hypothèse basse	77
Tableau25 : recettes consolidées 2010, hypothèse haute	77
tableaux26 : surface cessible maximale sur un seul lot	102

C - Liste des schémas

schémas 1 : phasage de l'étude	6
--------------------------------	---

D - Liste des graphiques

Graphique 1 : évolution du trafic commercial voyageurs non régulier en France	46
---	----

E - Liste des cartes

Photo 1 : Réserve foncière (industrielle) phase 1	54
Photo 2 : hypothèses de reconversion	70