



L'objet de cette première partie est de dresser un état des lieux aussi exhaustif que possible de l'actuelle plate-forme, d'étudier ses perspectives de développement et d'envisager l'ensemble des possibilités permettant d'apporter une réponse satisfaisante tant au problème de la saturation qu'à celui de l'insertion de l'équipement dans son environnement.



Répondre à la saturation prochaine de l'aéroport de Nantes Atlantique :

1

QUELS ENJEUX, QUELS OBJECTIFS ET QUELLES PERSPECTIVES?

L'aéroport de Nantes Atlantique est aujourd'hui un équipement performant, qui répond globalement aux besoins de déplacements d'une clientèle régionale et s'inscrit dans le réseau de tête des aéroports français de province. Mais qu'en sera-t-il d'ici une dizaine d'années ?

Il est en effet prévisible que, si son développement se poursuivait au rythme de ces dernières années, le trafic dépasserait rapidement les capacités de cet équipement qui ne pourrait plus satisfaire aux exigences d'une exploitation de qualité.

Par ailleurs, les survols de l'agglomération nantaise deviendraient plus fréquents, en particulier sur sa partie la plus densément peuplée. De ce fait, la réglementation en vigueur, conçue dans le sens d'une protection accrue des populations contre le bruit rendrait le développement de l'activité aéroportuaire d'autant plus contraint.

L'aéroport de Nantes Atlantique a atteint sa configuration maximale, son environnement humain et naturel ne lui permettant pas de s'étendre. Aussi, dans l'objectif d'anticiper les enjeux de développement de cet équipement-clé à l'échelle interrégionale, différentes solutions ont été envisagées et analysées.

Au final l'une d'elles s'est imposée : le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique.



L'aéroport aujourd'hui. État des lieux

Nantes Atlantique, 10^e aéroport français et 8^e aéroport de province pour le transport de passagers, s'est progressivement développé dans la dynamique de la métropole nantaise et du Grand Ouest. Plate-forme attractive à tous les niveaux, elle héberge trois activités principales : passagers majoritairement, fret et aviation légère.

Pourtant, la pérennité de cette plate-forme, alors que sa croissance se poursuit à rythme rapide, est menacée. En effet, situé à mi-chemin entre le cœur de ville et la réserve naturelle du Lac de Grand-Lieu, l'aéroport de Nantes Atlantique est doublement contraint par son environnement humain et naturel.

Les exigences nouvelles qui se profilent et leurs fortes incidences augurées en terme d'exploitation conduisent à s'interroger sur son avenir. L'aéroport de Nantes Atlantique est-il toujours adapté et pour combien de temps ?

DE CHÂTEAU-BOUGON À NANTES ATLANTIQUE

Entre la piste en herbe utilisée par l'aéroclub local et la configuration actuelle, soixante-dix années se sont écoulées, durant lesquelles l'aéroport de Nantes Atlantique a progressivement pris son envol. Il est, depuis 2000, le premier aéroport européen certifié à la norme ISO et la tête de réseau de l'ensemble aéroportuaire du Grand Ouest. Cette situation favorable s'est construite autour d'un ensemble de facteurs :

- une stratégie de développement efficace, en phase avec les tendances fortes d'évolution de la demande,
- une réflexion concertée sur l'élévation du niveau de service offert,
- un contexte globalement porteur, appréhendé dans une logique d'anticipation.

Pourtant de nouveaux enjeux se font jour, l'équipement montre ses limites et des décisions rapides sont à prendre. Un aéroport moderne nécessite en effet des espaces importants et de qualité dédiés aux besoins de l'exploitation, à l'accueil et à la sécurité des passagers. Au fil de sa montée en puissance, Nantes Atlantique s'est, autant qu'il était possible de le faire, agrandi et transformé.

L'aérogare, d'une superficie actuelle de 28 000 m², a fait l'objet de deux restructurations et extensions successives dont la plus récente vient de s'achever.

LES ÉTAPES DU DÉVELOPPEMENT DE NANTES ATLANTIQUE

1932 première piste en herbe à Château Bougon

1939 travaux de réalisation de la piste bétonnée nord-sud actuelle

1962 ouverture par Air Inter des premières liaisons Nantes - Paris

1963 concession de trente ans à la Chambre de Commerce et d'Industrie

1988 Château Bougon devient Nantes Atlantique

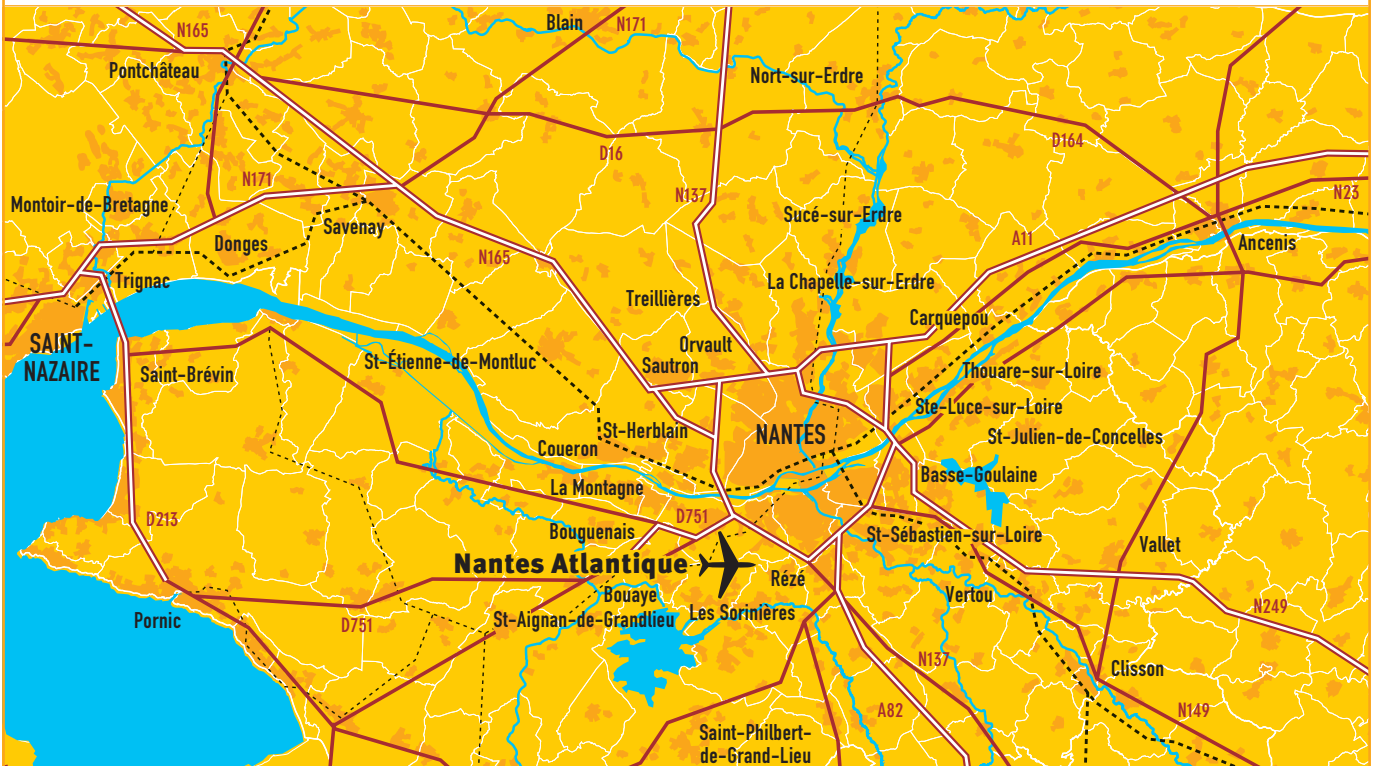
1995 construction de l'actuelle tour de contrôle

1997 agrandissement de l'aérogare > capacité d'accueil portée à 2,5 millions de passagers

2002 agrandissement de l'aérogare > capacité d'accueil portée à 3 millions de passagers



Nantes Atlantique dans l'agglomération nantaise



L'aéroport est situé au sud-ouest de l'agglomération nantaise, sur les communes de Bougenais (partie nord) et de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu (au sud) à proximité immédiate du périphérique.

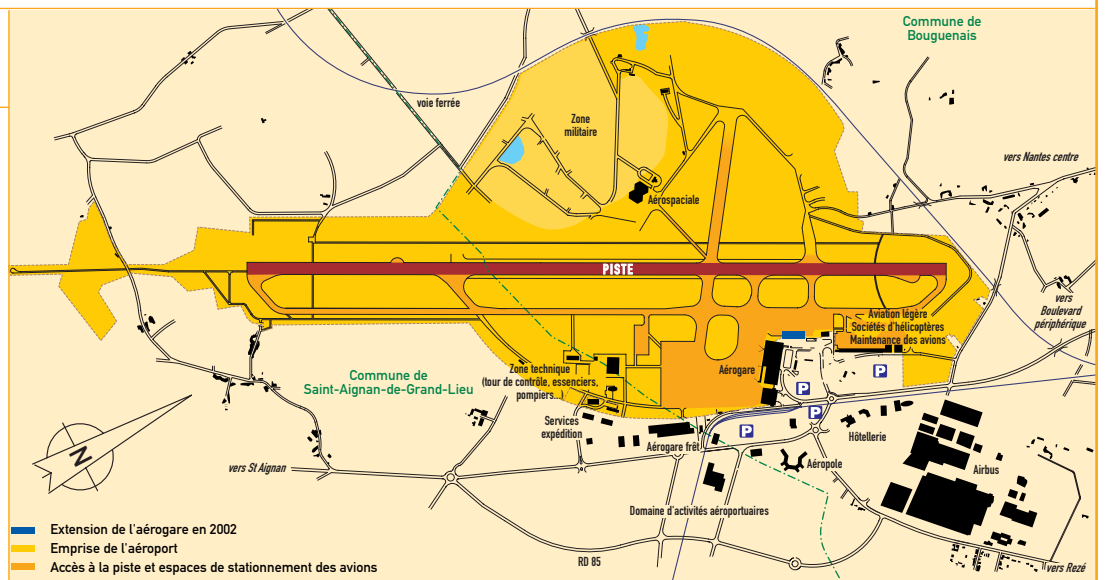
Le site est délimité dans sa partie est par une voie SNCF, raccordée à la ville de Nantes, qui constitue un simple embranchement vers le parc d'activités.

Source : DRE Pays de la Loire

Plan d'aménagement d'ensemble de l'aéroport de Nantes Atlantique

La plateforme en chiffres

- > 340 ha d'emprise au sol
- > 2 900 x 45 m piste orientée 30°/210°
- > 120 380 m² dédiés à l'aviation commerciale
- > 26 300 m² dédiés à l'aviation légère
- > 6 postes de stationnement au contact de l'aérogare, avec passerelle
- > 8 salles d'embarquement, 4 salles d'arrivée
- > 31 comptoirs d'enregistrement
- > 4 300 places de stationnement dont 900 couvertes



L'aéroport se développe sur une surface totale de 340 ha, où s'inscrit une piste unique de 2 900 m de long sur 45 m de large, orientée nord-est/sud-ouest. Cette piste est complétée par des voies de circulation, une aire de stationnement et d'entretien pour les avions. À l'est de celle-ci se trouvent les bâtiments de l'aérogare passagers, la gare de fret et les équipements techniques.

À l'ouest, sur la partie nord, la surface de terrain est vierge de toute construction compte tenu de la présence du matériel de radionavigation permettant les phases d'approche et le balisage. La partie sud-ouest est une zone militaire.

Sources : DDE 44, bases aériennes, sept 2001



LA RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Trafic passagers : une croissance continue depuis 1975

◆ Nantes Atlantique, 8^e aéroport de province

Avec près de 2 millions de passagers accueillis en 2001, Nantes Atlantique a vu son trafic doubler en moins de dix ans. Il s'avère particulièrement bien placé aujourd'hui sur le segment des vols vacances, où il s'affiche à la seconde place hors Paris, avec plus de 635 000 passagers accueillis en 2001.

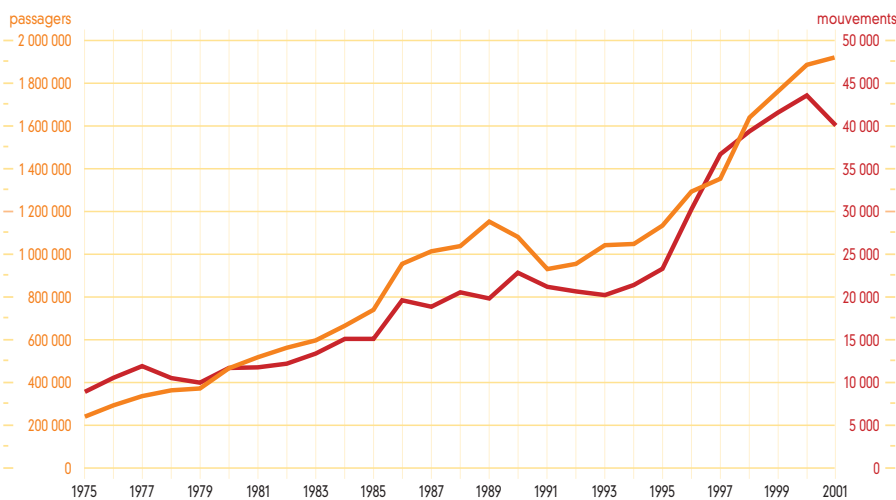
◆ Un contexte globalement favorable au développement du transport aérien...

Les fortes évolutions du trafic de Nantes Atlantique ces dernières années s'inscrivent dans un contexte général qui a été très favorable au développement du transport aérien : croissance économique et démographique, expansion touristique, libéralisation, dynamisme des compagnies aériennes...

◆ ...malgré deux événements récents

- La mise en service du TGV Nantes/Paris en 1989 a été compensée par la poursuite du développement du réseau de province et la liaison avec le "hub"* de Roissy Charles-de-Gaulle.
- Les événements du "11 septembre" ont marqué un très fort ralentissement de l'activité ; toutefois, les enseignements de crises antérieures, comme "la guerre du Golfe", donnent à penser qu'après un palier de un ou deux ans, la croissance reprendra au rythme antérieur.

■ Évolution du trafic hors transit de l'aéroport de Nantes Atlantique

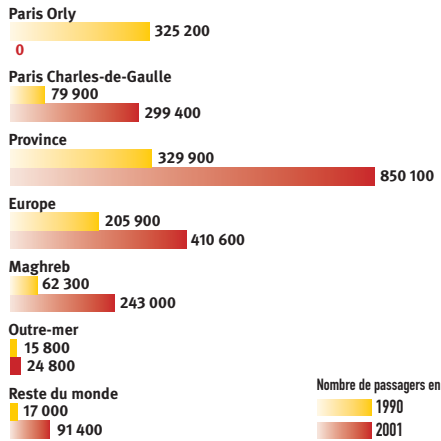


Le trafic passagers de Nantes Atlantique est huit fois plus important en 2000, avec 1,9 million de passagers, qu'en 1975, avec 241 000 passagers, ce qui représente une croissance moyenne de l'ordre de 8,5 % nettement supérieure à la moyenne nationale qui est de l'ordre de 6 %.

Cette évolution a été rythmée par des périodes de croissance soutenue (1975-1985 ; 1991-1995), des périodes de forte croissance (1985-1989 ; 1996-2000), mais également de ralentissement (1990-1992 avec la mise en service du TGV, 2001-2002 après les événements du "11 septembre").

Source : DGAC

Répartition du trafic passagers par destinations



- La liaison sur Paris : 39 % de l'activité de la plate-forme en 1990, elle atteint à peine 16 % en 2001, en raison de la concurrence du TGV; le nombre de passagers sur Paris s'est considérablement réduit, cette liaison contribuant désormais essentiellement à desservir le "hub" de Roissy Charles-de-Gaulle.
- Les liaisons européennes : L'Europe, à travers ses grandes capitales, est une destination qui se développe. Toutefois, si le nombre de liaisons a doublé entre 1990 et 2001, la part de cette destination dans la structure du trafic passagers est restée constante, passant de 20 à 21 % seulement. La principale destination est Londres, avec 81 000 passagers, soit 21 % du trafic européen total.
- Les liaisons internationales non européennes ont vu leur trafic multiplié par quatre en dix ans. Les liaisons avec le Maghreb, très fréquentées, atteignent ainsi 243 000 passagers en 2001. Elles constituent les principales composantes de ce trafic et représentent 73 % des vols réguliers et charters.
- Les liaisons vers la province : pour faire face au recul de la liaison sur Paris, une politique de diversification des destinations a été mise en œuvre, principalement axée sur les lignes vers la province qui représentent, en 2001, 44 % du trafic passagers. La liaison vers le "hub" de Lyon est prépondérante.

Source : DGAC mai 2002

Un trafic complètement restructuré

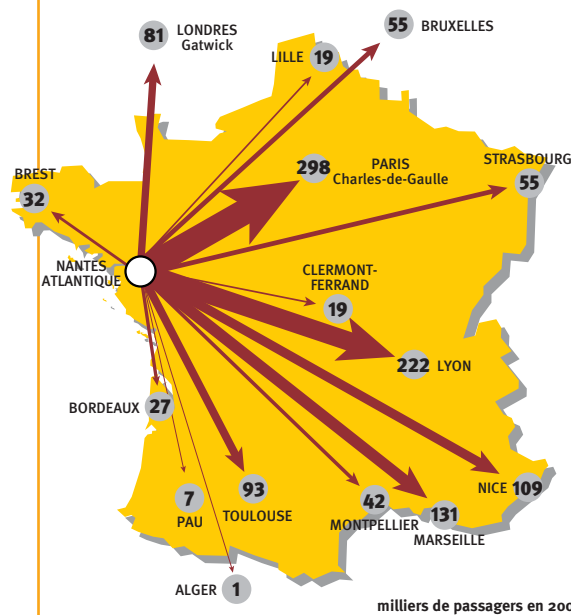
Suite à la diminution importante du trafic sur Paris, liée à la mise en service du TGV, le développement des liaisons avec les aéroports de province a été mis en œuvre.

Parallèlement, les vols vacances en direction des aéroports européens et internationaux (essentiellement méditerranéens) ont vu croître largement leur part de marché.

Le réseau des liaisons internationales de Nantes Atlantique est maintenant bien développé. Ainsi, pour se rendre hors des frontières françaises :

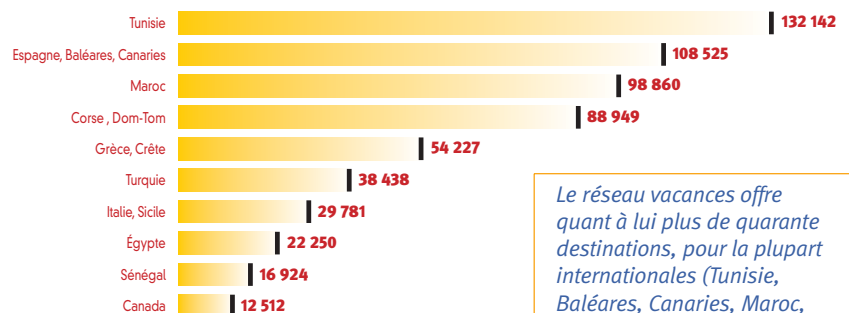
- 65 % de la clientèle utilise les vols directs au départ de Nantes;
- 35 % passe par une autre plate-forme européenne pour prendre un vol en correspondance (28 % par CDG).

Les destinations au départ de Nantes Atlantique



L'augmentation du trafic résulte du développement d'un réseau diversifié desservant douze villes françaises en direct, de deux à six fréquences par jour, complété par un réseau européen avec 2 métropoles reliées en direct : Londres et Bruxelles, et un réseau international limité à une liaison directe vers Alger.

Sources : CCI Nantes mai 2002



Le réseau vacances offre quant à lui plus de quarante destinations, pour la plupart internationales (Tunisie, Baléares, Canaries, Maroc, Grèce...).



Des bassins de clientèle modulés selon les types de trafic

L'aire d'attraction de Nantes Atlantique est plus ou moins large selon les destinations choisies. En effet, le rayon de clientèle actuel à une heure correspond approximativement à la clientèle des vols réguliers (80 % des clients de l'aéroport), alors que, pour les vols vacances/charters, il s'avère beaucoup plus large soit à environ deux heures.

Le fret aérien : une part secondaire de l'activité aéroportuaire

La filière fret est organisée autour de nombreuses professions : compagnies aériennes, transitaires, intégrateurs, transporteurs, entreprises d'assistance au sol. Elle fait vivre 130 personnes sur l'aérogare même, auxquelles il faut ajouter quelques cent employés d'une trentaine d'entreprises installées en périphérie, dont les plus connues sont Air France Cargo, TNT, DHL et Europe Air Post.

Cette filière dynamique dispose d'un outil aéroportuaire de qualité qui favorise une tendance à l'accroissement de l'activité fret sur Nantes Atlantique.

Cette activité reste toutefois secondaire au niveau de la plate-forme et suscite peu de mouvements supplémentaires puisque le fret avionné est transporté en soutes passagers, pour l'essentiel. Aussi avec 7918 tonnes transportées en 2001, l'incidence du fret avionné sur le trafic est faible.

LA RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ FRET

Le fret se répartit en trois catégories :

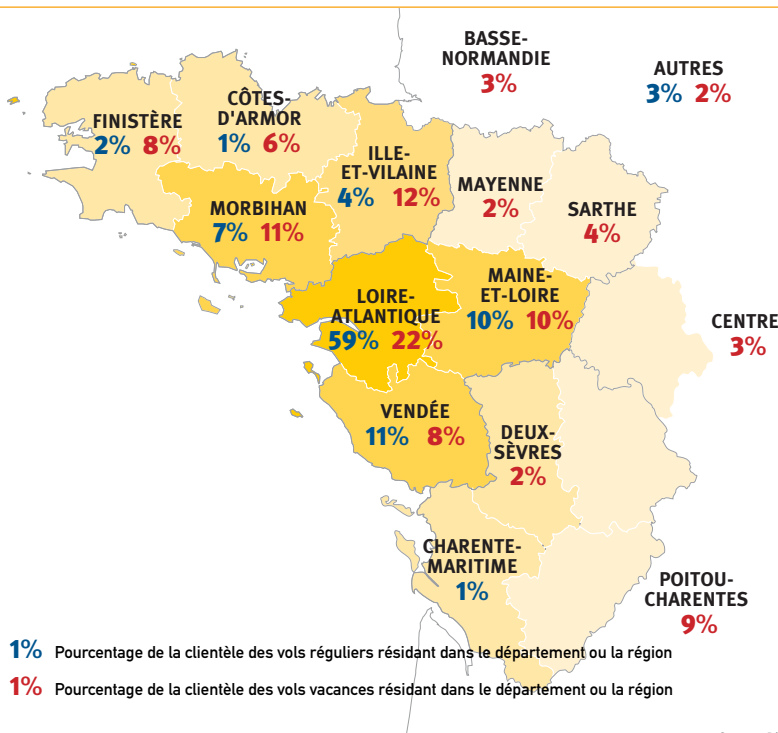
- Le fret avionné, transporté dans les soutes des avions passagers ou dans des avions-cargos.
- Le fret camionné, conditionné et mis sous douane à Nantes Atlantique et acheminé par route vers un autre aéroport de fret d'où il partira par avion (Roissy).
- Le fret postal.

Le fret avionné ne représente que le quart du fret passant par l'aéroport de Nantes Atlantique.

Le fret camionné constitue l'activité principale des entreprises concernées (DHL, TNT), mais il n'est lié à la présence de la piste que par la présence des douanes et des installations d'accueil.

L'association Fret Aérien Nantais, regroupant l'ensemble de cette filière professionnelle, poursuit activement ses démarches de promotion auprès des chargeurs et contribue largement à stimuler cette activité.

La zone de chalandise de Nantes Atlantique



87 % de la clientèle des vols réguliers réside dans les départements de Loire Atlantique, Vendée, Maine-et-Loire et Morbihan, à 1 heure environ de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Pour les vols vacances, l'arrière-pays est beaucoup plus large, entre 1 h 30 et 2 h 00. Il correspond aux 3 grandes régions de l'Ouest : Pays de la Loire (46 %) ; Bretagne (37 %) et Poitou-Charentes (9 %).

Source : Direction de l'aéroport

L'aviation non commerciale : une activité de complément

Avec 37 % de l'activité en nombre de mouvements, le poids de l'aviation non commerciale* dans le trafic aéroportuaire est important, bien qu'il n'intervienne nullement dans les calculs de capacité (les mouvements ne sont en effet autorisés que dans les créneaux laissés par l'aviation commerciale).

Cette forte représentation des aéro-clubs sur Nantes Atlantique est principalement liée à la proximité de l'agglomération Nantaise.

* aviation d'affaires, aéro-clubs, hélicoptères...

LE POIDS ÉCONOMIQUE DE L'AÉROPORT

En plus des emplois générés dans l'agglomération par l'existence de l'aéroport (agences de voyage, taxis, services) 1700 personnes travaillent au sein des services et entreprises implantés sur la plate-forme :

- les administrations (aviation civile, douane, police, gendarmerie, météo),
- la CCI, concessionnaire,
- l'assistance au sol (Atlantique Air Assistance, entreprises de maintenance des appareils...),
- les activités d'aviation générale (aéro-clubs, affaires, hélicoptères) et de maintenance d'aéronefs,
- les services (compagnies aériennes, commerces, loueurs de véhicules, tours opérateurs).

Le chiffre d'affaires de Nantes Atlantique a augmenté de 19 % entre 1999 et 2000, en grande partie grâce à la croissance du trafic, notamment international, ainsi qu'à l'augmentation de la taxe d'aéroport.

LA ZONE D'ACTIVITÉS RIVERAINE DE L'AÉROPORT

La zone d'activités entourant l'aéroport de Nantes Atlantique s'étend sur huit communes environnantes. Pourtant, hormis trois hôtels situés à proximité de l'aéroport ainsi que les commerces et les services installés dans l'aérogare, aucune activité n'est directement liée à l'activité aéroportuaire : seulement 4 % des entreprises interrogées jugent "indispensable" la présence des services aéroportuaires et 3 % "nécessaire".

Cette zone, principal pôle d'activités au sud de la Loire, ne semble donc pas devoir son développement économique récent à la présence de l'aéroport. D'autres facteurs d'attractivité sont mis en avant, comme la visibilité, l'accessibilité, la qualité du foncier et de l'immobilier...





L'AÉROPORT ET SON ENVIRONNEMENT

La qualité de l'air

La pollution atmosphérique induite par les aéroports, outre les avions, a des origines multiples : les véhicules circulant sur la plate-forme et ceux utilisés pour y accéder, les installations techniques. Même si les mesures effectuées sur Nantes Atlantique comme sur d'autres grands aéroports montrent que la pollution de l'air y est moins forte qu'au cœur des grandes agglomérations, des efforts sont poursuivis tant au niveau international que local pour limiter ces émissions. Ils portent principalement sur la conception des moteurs d'avions moins consommateurs de carburant et donc moins polluants, l'optimisation des diverses phases de vol et des temps de roulage.

Les émissions gazeuses dues aux avions sont :

- les oxydes d'azote durant les phases de décollage et de croisière,
- les hydrocarbures durant les phases de roulage au sol, d'atterrissage et de croisière.

La protection du milieu naturel

L'aéroport de Nantes Atlantique est adossé au lac de Grand Lieu, la plus grande réserve ornithologique de l'Ouest (classé comme réserve naturelle, site classé et zone de protection spéciale). Cet espace exceptionnel est survolé par les avions.

Une charte de l'environnement est en cours d'élaboration qui prendra en compte, outre les problèmes liés au bruit et à la qualité de l'air, la protection du milieu naturel et en particulier le traitement des eaux pluviales issues des pistes ou des zones de stationnement.

La gestion des nuisances sonores

Le bruit, principale gêne ressentie par les populations riveraines, est un enjeu fort à maîtriser par tout équipement aéroportuaire.

L'environnement de la plate-forme de Nantes Atlantique est principalement perçu au niveau de la gêne sonore qu'elle crée sur l'agglomération nantaise. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et les trajectoires d'envol constituent l'essentiel des débats de la Commission Consultative de l'Environnement.

... La mise en place d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

Une CCE existe sur le site de Nantes Atlantique depuis 1988.

Cette commission, présidée par le préfet, rassemble les représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de riverains. La CCE est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit.

Après consultation de la CCE :

- une limitation des essais moteurs, voire leur interdiction à certaines heures, a été programmée,
- des procédures de moindre bruit au décollage et à l'atterrissage sont imposées, notamment : les approches à vue de nuit sont interdites et de nouveaux circuits de piste élargis permettent d'éviter le survol des agglomérations proches.

Les nouvelles exigences réglementaires

Compte tenu de son trafic commercial, l'aéroport de Nantes Atlantique est devenu, en 2001, le 10^e aéroport français* à mettre en place le dispositif renforcé de limitation des nuisances sonores prévu par les textes de loi.

Ce dispositif comprend notamment un volet préventif - Plan d'Exposition au Bruit, Charte de l'environnement - et un volet curatif - Plan de Gêne Sonore, insonorisation des habitations et indemnisation des riverains. Sa mise en œuvre et son contrôle reposent sur l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) et la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Compte tenu de cette nouvelle situation, il apparaît que la poursuite de l'exploitation aéroportuaire sur Nantes Atlantique se fera dans un cadre contraint, marqué par des exigences fortes de protection des riverains, lesquelles seront regroupées dans une charte traitant des différents aspects environnementaux.

*Les autres aéroports sont : CDG, Orly, Toulouse, Nice, Lyon, Bordeaux, Marseille, Strasbourg, Bâle-Mulhouse.