

1.2

2010 – 2015 : Une capacité de développement limitée pour l'aéroport de Nantes Atlantique

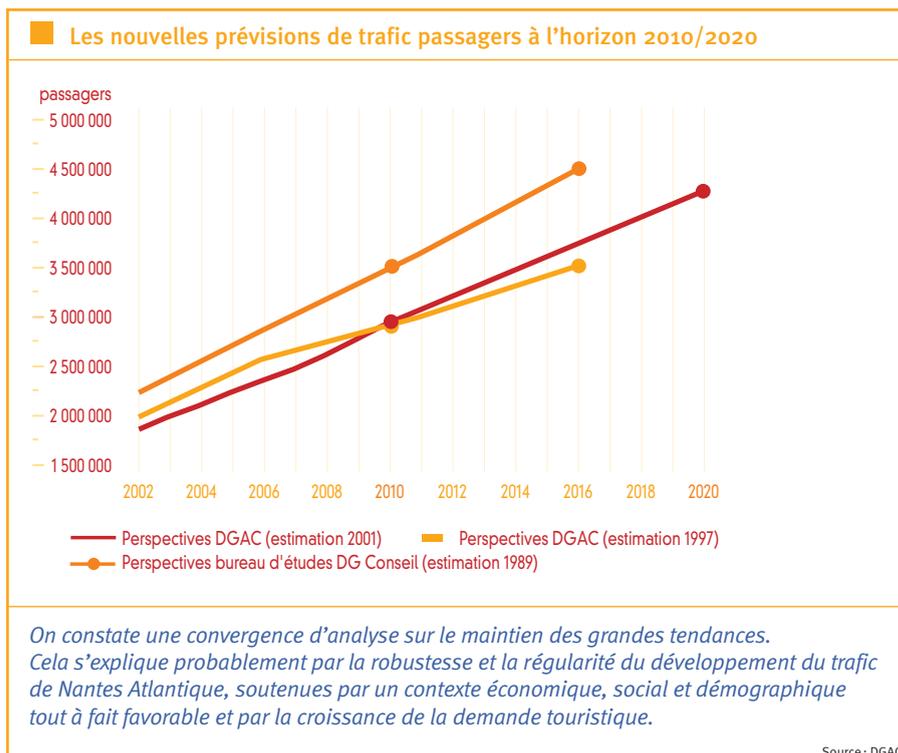
Face aux perspectives de trafic et aux exigences d'exploitation et de services qui leur sont liées, la configuration actuelle des infrastructures aéroportuaires de Nantes Atlantique ne pourra pas longtemps répondre aux enjeux qui se profilent : leur saturation technique devrait être constatée à l'horizon 2010-2015. Le trafic aura alors atteint un niveau où la qualité de service (respect des horaires, accueil des passagers...) que sera en mesure de garantir l'aéroport se dégradera rapidement.

Mais outre la saturation des infrastructures existantes et compte tenu de l'évolution de la réglementation en vigueur, il ne semble plus possible, à moyen terme, de continuer à développer l'aéroport de Nantes Atlantique tout en protégeant simultanément les populations des nuisances.

LES PRÉVISIONS DE TRAFIC

Une demande qui se développe...

Plusieurs études ont été menées pour évaluer les perspectives de trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique. Leurs résultats sont concordants et leurs prévisions pour les années actuelles se confirment. À l'horizon 2010, il apparaît que les tendances de croissance observées ne sont pas remises en cause par les événements récents. La demande de déplacements aériens, tous motifs confondus, devrait continuer de se développer au même rythme dans le Grand Ouest : on peut donc retenir une perspective de 4 à 4,3 millions de passagers sur Nantes Atlantique à l'horizon 2020.





... en particulier sur les liaisons touristiques

Depuis dix ans, la structure du trafic de Nantes Atlantique s'est considérablement modifiée, dans le sens, essentiellement, d'une diversification du réseau vers la province et vers le Maghreb. Comment cette situation va-t-elle évoluer ? Il est peu probable que les liaisons vers Paris se développent, par contre, en ce qui concerne la province, la situation de Nantes devrait favoriser la dynamisation de ce segment de marché. Les perspectives de développement des liaisons touristiques vers l'Europe, le Maghreb et l'Outre-mer sont, quant à elles, excellentes.

Des évolutions contrastées de l'emport

L'emport est le nombre moyen de personnes par avion. Il pourrait progresser de 48 actuellement à environ 60 à l'horizon 2020.

Suivant les destinations, il peut être très variable. Pour les relations nationales hors Dom Tom, il est aujourd'hui de 30 et pourrait progresser selon la montée en puissance de lignes nouvelles. Sur le trafic régulier européen, où il est actuellement de 22, l'emport devrait augmenter plus rapidement avec l'ouverture de nouvelles liaisons directes. Pour les liaisons européennes touristiques, Nantes Atlantique n'ayant pas fait le plein de son potentiel, l'emport actuel de 90 devrait progresser largement. Pour le reste du monde, l'emport actuel de 125 passagers par vol devrait se maintenir.

COMMENT S'ÉVALUE LA NOTION DE SATURATION ?

Le calcul de la capacité théorique de l'aire de mouvement tient compte de trois éléments principaux : les caractéristiques de l'infrastructure, la structure du trafic aérien et la gestion du trafic par le contrôle aérien.

- L'infrastructure est l'élément déterminant : les paramètres pris en compte sont le nombre et la configuration des pistes, les sorties de pistes et les voies de circulation afférentes, les espaces de stationnement.
- La répartition des vols dans la journée, les types d'appareils accueillis et la répartition des arrivées et départs influencent directement la capacité des infrastructures. Sur ce paramètre, qui dépend de l'organisation du marché du transport aérien, très peu de leviers d'action sont possibles.
- Des règles particulières d'espacement en vol et au sol sont appliquées à chaque site et déterminent le cadre d'exploitation de l'aire de mouvements.

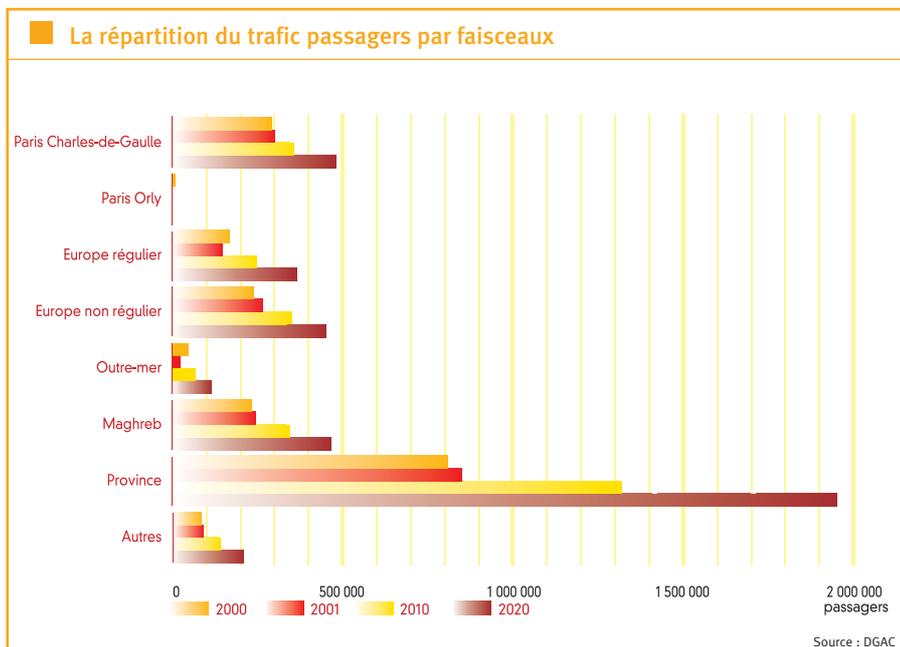
D'autres éléments peuvent influencer la capacité aéroportuaire : dans ce cas, c'est le maillon le plus faible de l'aéroport qui limite sa capacité (ce peut être une limitation de la capacité de l'aérogare comme à Nantes Atlantique ou des accès à l'aéroport).

UNE EXPLOITATION CONTRAINTÉ PAR LA SATURATION GLOBALE DES INFRASTRUCTURES À 10/15 ANS

Une configuration technique aux possibilités de développement limitées

••• Une aire de mouvement restreinte

L'aire de mouvement de Nantes Atlantique n'est constituée que d'une seule piste, utilisée de manière sensiblement équivalente dans les deux sens, en fonction du vent. Cette caractéristique contribue à réduire la souplesse d'exploitation : le nombre d'avions pouvant être accueilli chaque heure dans des conditions de service et de sécurité satisfaisantes est en effet relativement faible.



La capacité annuelle de cette piste - autrement dit sa saturation technique - est estimée, selon les règles de calcul en vigueur, entre 75 000 et 80 000 mouvements commerciaux environ (l'aviation non commerciale n'intervient pas dans ce calcul).

Ce plafond est envisagé à l'horizon 2020 : compte tenu des prévisions sur l'emport moyen, la capacité de la piste serait alors comprise entre 4,5 et 5 millions de passagers.

La présence d'une piste unique est, à terme, un frein à la compétitivité de la plate-forme et à la qualité du service. Tous les aéroports français traitant plus de 4 millions de passagers disposent de deux pistes.

••• Une aérogare au plafond de ses possibilités d'extension

La surface actuelle de l'aérogare, compte tenu de sa récente extension, est de 28 000 m².

Selon le ratio habituellement employé (10 000 m² pour 1 million de passagers), la capacité de l'aérogare est de 2,8 millions de passagers. Moyennant une qualité de service légèrement dégradée, la capacité de l'aérogare actuelle peut être portée à 3 millions de passagers par an. Ce trafic est envisagé à l'horizon 2010, bien avant que l'aire de mouvements ne soit elle-même saturée.

Des solutions de portée insuffisante pour pallier la saturation

Une réflexion globale s'est engagée sur les solutions possibles pour pallier cette saturation. Avant même d'envisager le transfert de l'équipement, différentes

solutions alternatives ont été analysées.

••• Reconfigurer l'actuelle aérogare

L'extension maximale de l'aérogare actuelle consiste en la réalisation d'une "jetée" perpendiculaire à l'aérogare actuelle côté parking avions. Côté piste, l'extension est limitée par les servitudes des équipements de radionavigation, et de l'autre côté le parking silo à voiture interdit tout agrandissement. La réalisation de l'extension maximale aurait permis de porter la capacité de l'aérogare à environ 4 millions de passagers par an. Son coût avait été chiffré en 1992 à 400 millions de francs. Ce coût élevé, pour augmenter la capacité de seulement 1,5 million de passagers/an sachant qu'après la saturation serait atteinte, a conduit l'État et la CCI à ne pas retenir cette solution.

Ces aspects n'ont pas à eux seuls déterminé les choix ; en effet, bien qu'il soit envisageable techniquement d'exploiter l'aéroport de Nantes Atlantique durant une vingtaine d'années, ce serait dans le cadre de plus en plus contraignant de son environnement urbain. La plate-forme n'a pas été conçue, dès le départ, pour s'intégrer à proximité d'une agglomération importante ; elle a évolué par adaptations successives autour d'une piste construite

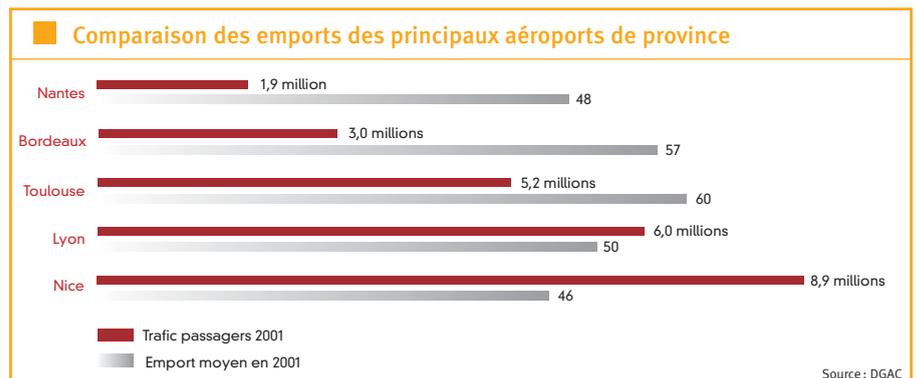
dans le milieu du siècle dernier.

••• Augmenter l'emport

Augmenter l'emport et réduire le nombre de mouvements semble a priori une solution séduisante, mais qui ne résiste pas à la réalité économique.

L'augmentation de l'emport ne peut être imposée aux compagnies aériennes dont l'objectif est de capter de nouvelles clientèles : en règle générale, dans un objectif de gain de parts de marché, les compagnies aériennes privilégient actuellement davantage la diversification des réseaux et l'augmentation des fréquences plutôt que celle de la taille des avions. C'est pourquoi la tendance sur les grands aéroports de province s'exprime plutôt en faveur de vols européens réalisés sur des petits avions de 50 places, plus faciles à remplir et donc plus rentables.

L'emport moyen actuel sur les aéroports de Nice (9 millions de passagers) et Lyon (6 millions), identique à celui de Nantes (2 millions de passagers), démontre ainsi qu'un accroissement du nombre de passagers n'entraîne pas une augmentation de l'emport moyen.





Utiliser l'aéroport de Saint-Nazaire/Montoir en complément

L'aéroport de Saint-Nazaire est un aéroport à vocation industrielle, principalement utilisé par EADS pour acheminer des tronçons d'Airbus. Cette plate-forme est peu exploitée et le restera. En effet, de nombreuses raisons limitent son utilisation pour des vols commerciaux :

- proximité immédiate de l'agglomération de Saint-Nazaire,
- sa situation dans un environnement industriel comportant plusieurs sites classés SEVESO,
- les obstacles importants constitués par les grues du port.

D'autre part, un accroissement même limité de l'activité commerciale nécessiterait au préalable des investissements lourds (allongement de la piste, réalisation d'installations terminales adaptées...) sachant que leur utilisation par des opérateurs resterait très incertaine.

Mobiliser les capacités aéroportuaires du Grand Ouest

Le socle du développement d'un aéroport est sa zone de chalandise (population, activités économiques). Partie intégrante de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, l'aéroport de Nantes Atlantique a vu son activité croître rapidement et ses dessertes se diversifier et se consolider (plus de fréquences). Augmentant ainsi son attractivité, sa zone de chalandise s'accroît progressivement et cela permet de consolider les hypothèses de croissance.

DÉS LOGIQUES DE MARCHÉ DIFFÉRENTES POUR LES AÉROPORTS DU GRAND OUEST

Hormis Rennes Saint-Jacques, qui dessert la capitale régionale, toutes les plates-formes de la région Bretagne sont situées sur le pourtour de la péninsule armoricaine, mettant ainsi 90 % de la population à moins de 45 minutes en voiture d'un aéroport. Le réseau des aéroports de la région Bretagne, à l'exception de Rennes, est très orienté sur Paris, à l'inverse de la région Basse-Normandie (Cherbourg excepté) et de la région Poitou-Charentes.

- Rennes Saint-Jacques, avec une forte croissance de plus de 75 % en dix ans, confirme sa vocation de plate-forme d'affaires (70 destinations européennes desservies par vols directs ou via le "hub" de Lyon au moyen d'avions de petite capacité) et sur le fret (poste et petits colis). Sur ce dernier créneau, elle se place au 9^e rang français.
- Brest Guipavas, avec des capacités de développement non contraintes, joue un rôle de désenclavement de la péninsule armoricaine et se positionne comme pôle de correspondance secondaire potentiel pour les compagnies régionales
- Lorient-Lann Bihoué est avant tout une base aéronavale, la Défense nationale n'y acceptant le trafic civil que pour les vols commerciaux réguliers à quelques exceptions près.
- Quimper accueille principalement des liaisons sur Paris.
- Dinard n'accueille qu'un trafic local sur les îles anglo-normandes et exploite une liaison à bas tarif sur Londres-Stansted.
- Lannion, et jusqu'en 2001 Saint-Brieuc, n'accueillent qu'une ligne de désenclavement sur Orly.
- Morlaix est d'abord la base technique de la compagnie Brit Air.
- Vannes est utilisé pour des vols à la demande, essentiellement des avions d'affaires.
- Caen, de part sa relative proximité avec Paris, axe principalement son développement sur les liaisons transversales ("hub" de Lyon) et sur les charters.
- Deauville a une fréquentation principalement de vols charters ou affaires.
- Angers n'accueille qu'une ligne transversale ("hub" de Clermont-Ferrand).
- Poitiers et La Rochelle accueillent des lignes transversales vers les "hubs" de Clermont-Ferrand et Lyon, ainsi qu'une ligne sur Londres-Stansted.

Concernant les deux principales plates-formes, la reconfiguration de l'aéroport de Brest paraît nécessaire face à l'accroissement du trafic et compte tenu de l'augmentation de la taille des avions le fréquentant. L'agrandissement de l'aérogare de Rennes est également en cours, pour les mêmes raisons, avec un horizon de mise en service à la fin de l'année 2002. Une nouvelle aérogare a également été mise en service à Caen en 2002 et celle de Poitiers a été agrandie.

Aucun des aéroports du Grand Ouest ne bénéficie d'un tel positionnement et ne peut envisager de scénario de développement analogue à celui de Nantes Atlantique ces vingt dernières années. Partant de là, les conditions permettant de réaliser les investissements nécessaires (allongement des pistes, installations terminales) sur ces aéroports pour accueillir des segments de marché de Nantes ne sont pas réunies. Et même s'ils étaient réalisés, rien ne garantit que des opérateurs aériens viendraient les utiliser.



Favoriser la complémentarité aérien - TGV

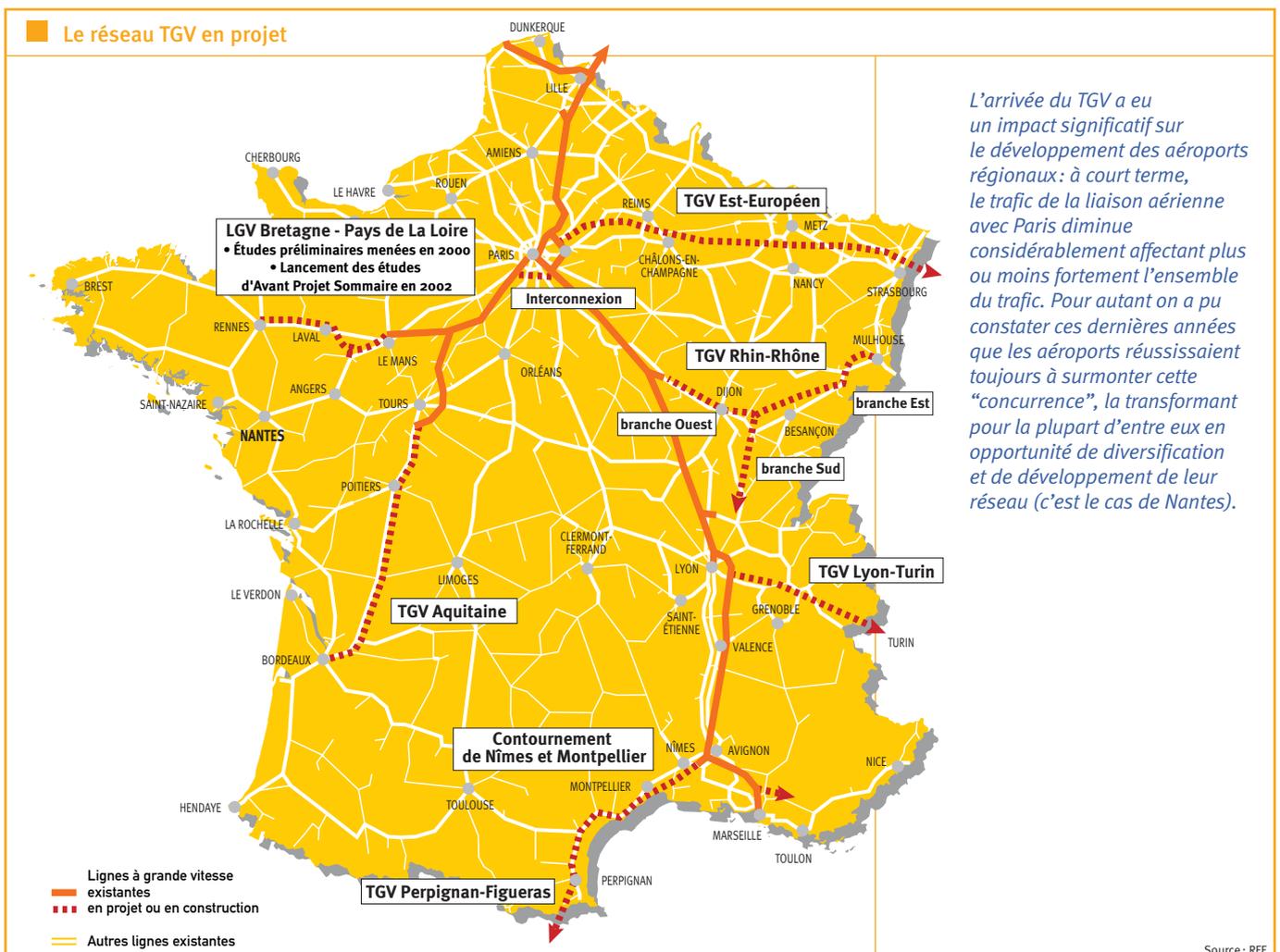
La substitution du TGV à l'avion pour les courtes distances (moins de trois heures de trajet) est souvent évoquée à titre de solution pour mieux gérer l'offre de transports existante. Il s'agirait, pour le Grand Ouest, de privilégier le report modal de l'avion vers le train sur un certain nombre de trajets directs. Or, ce report a déjà eu lieu sur Nantes; il a d'ailleurs conduit à la fermeture de la ligne Nantes/Orly, directement soumise à la concurrence du TGV.

Concernant Brest et Rennes, cette perspective s'intègre dans la stratégie de développement de ces agglomérations avec la mise en service future de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire.

D'une manière générale, la concurrence entre l'avion et le TGV est principalement déterminée par le temps de trajet "porte-à-porte" offert par les deux modes, supplantant les notions de prix et de fréquence: la part de marché du TGV reste supérieure à celle de l'avion quand le temps de trajet total de gare

à gare n'excède pas trois heures. Dans le cas contraire, c'est l'avion qui devient le mode de transport le plus usité: le succès de la ligne Lyon / Nantes en est l'illustration.

C'est pourquoi, dans une optique de développement des relations Nantes-province, au vu des distances et des temps de parcours induits, le TGV n'apparaît pas comme une réponse adaptée à la totalité des besoins exprimés.





LES INCIDENCES DE LA RÉVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN COURS

La loi impose la réalisation d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) afin de maîtriser l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Or, la plupart des PEB en cours ont été approuvés dans les années 80 et très peu ont fait l'objet d'une révision depuis. Alors qu'ils devraient refléter la situation sonore actuelle, force est de constater que ce n'est pas le cas, en raison notamment de l'augmentation importante du trafic sur certaines plates-formes : Nantes Atlantique en est la parfaite illustration.

Un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) complètement inadapté à la dimension de l'équipement et au niveau d'exigence actuel

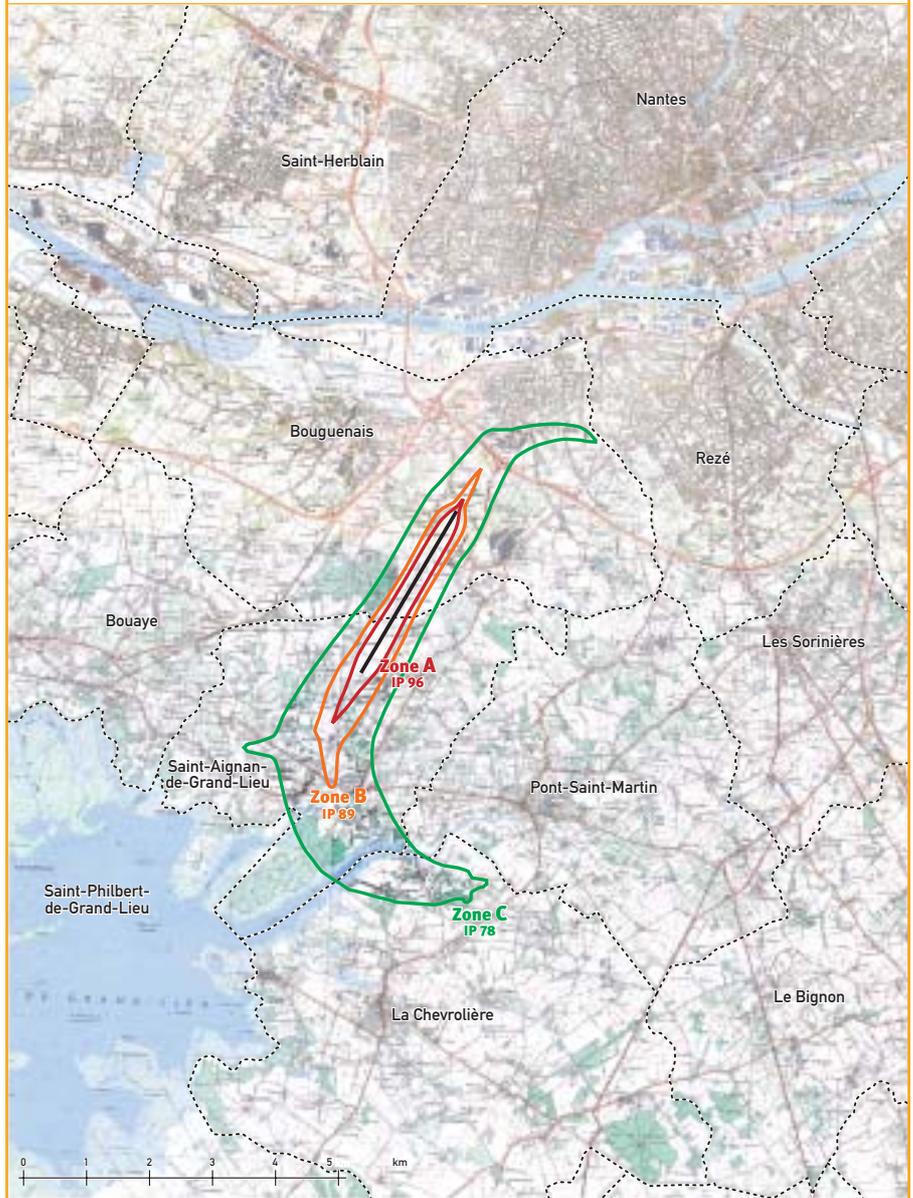
Sur le secteur de Nantes Atlantique, le PEB en vigueur, qui couvre 1 090 hectares sur les communes de Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et la Chevrolière, a été défini en 1987 sur des bases aujourd'hui obsolètes.

En conséquence, la révision du PEB a été annoncée officiellement en mai 2000 lors de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

LE PEB. UN OUTIL DE MAÎTRISE DE L'URBANISME AUTOUR DES AÉROPORTS

Le PEB anticipe à moyen et long terme les prévisions de développement de l'activité aérienne, dans le but de limiter le développement de l'urbanisation dans les zones exposées au bruit autour de la plate-forme. Ces zones sont présentées sur une carte au 1/25000°. Ainsi, en zone A et B de bruit fort, il est interdit de construire ou de densifier l'habitat existant. En zone C de bruit modéré, seules peuvent être autorisées, sous certaines conditions, des constructions en secteur déjà urbanisé. La loi de 1999 a instauré une nouvelle zone D de bruit faible, dans laquelle seules sont autorisées les constructions respectant des normes d'isolation acoustique. Il faut noter le caractère de plus en plus contraignant des mesures de protection pour les nouveaux aéroports, en raison notamment de la modification de l'indice de calcul du PEB qui tend à élargir considérablement les zones de bruit afin de mieux prévenir les nuisances.

Le PEB actuel de Nantes Atlantique



Ce PEB a été élaboré en 1987 par le Service Technique des Bases Aériennes de la DGAC et approuvé en 1993 par le Préfet de Loire-Atlantique. Son horizon d'étude était fixé à l'année 2000. Compte tenu du nombre actuel de mouvements commerciaux, largement supérieur à celui pris en compte, des évolutions de trajectoires et de la répartition du trafic par flux géographiques, il n'est plus représentatif du trafic aérien (d'autant moins que les modes de calcul de l'époque n'intégraient pas la totalité du trafic, en particulier les avions à l'atterrissage considérés comme moins bruyants...).

Enfin, on faisait l'hypothèse que la majorité des avions décollait face au sud (ce qui explique la grosse excroissance de la zone C du PEB actuel sur Saint-Aignan).

Sources : DDE 44, STBA

La révision du Plan d'Exposition au Bruit de Nantes Atlantique : une extension considérable de la zone à protéger et des contraintes urbanistiques

Dans l'objectif d'une meilleure maîtrise de l'urbanisation dans l'environnement de Nantes, le préfet de Loire-Atlantique a décidé, le 25 mai 2000, de lancer les études préalables à la mise en révision du PEB de l'aéroport, en conformité avec les nouvelles conditions d'exploitation et prévisions de trafic, soit 3 millions de passagers en 2010. Sa mise en application est prévue en 2003.

Le calcul de ce PEB prend en compte les nouveaux indices de mesure, dont les valeurs retenues conduisent à élargir les zones de protection et d'aide à l'isolation phonique.

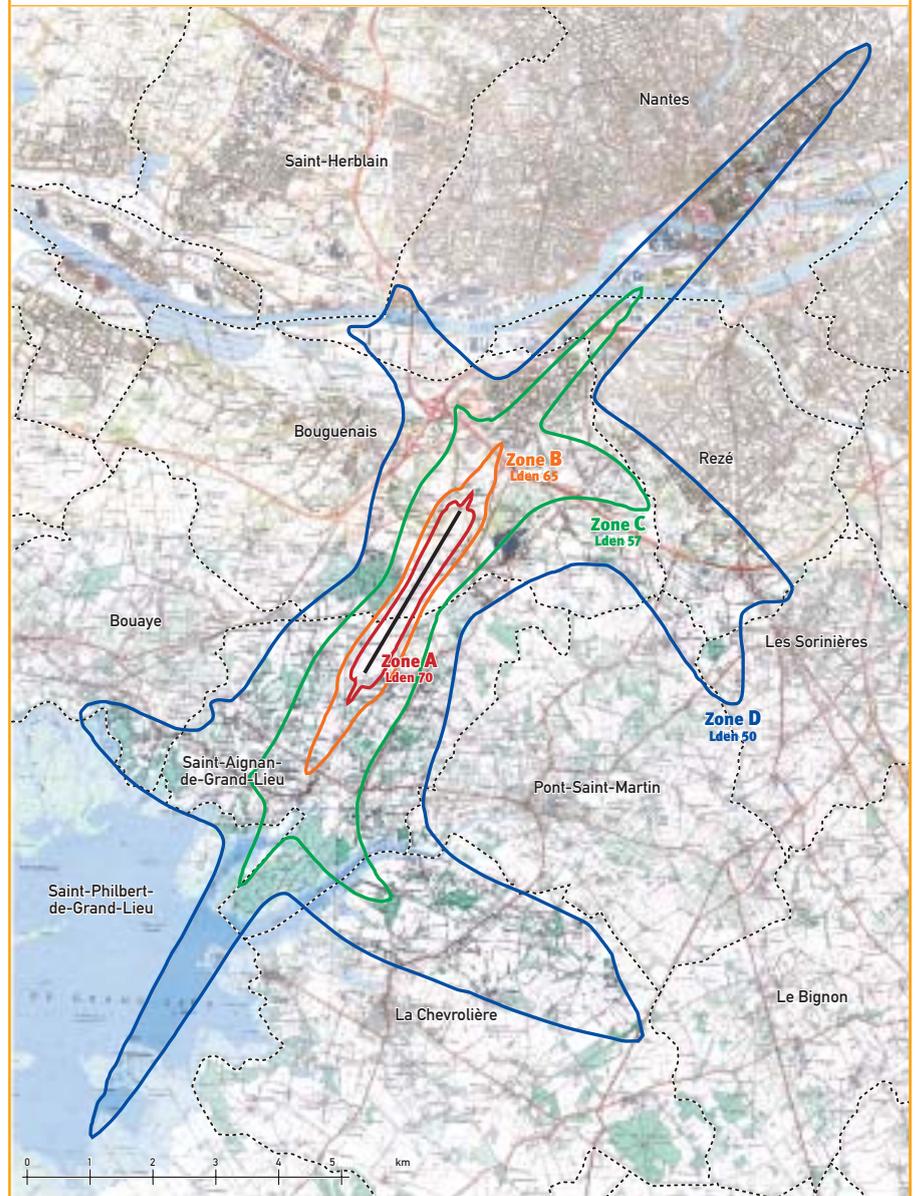
Sont pris en compte : le trafic moyen à l'horizon retenu (2010), la répartition en mouvements de jour, de soirée et de nuit, la répartition du trafic dans chacune des deux directions pour la piste, les trajectoires réelles et envisagées à l'horizon retenu, la répartition des mouvements sur ces trajectoires...

PROTÉGER LES RIVERAINS. UNE PRIORITÉ DE L'ÉTAT

La protection des riverains est devenue une exigence majeure, faisant l'objet d'un dispositif législatif renforcé.

La loi sur les nuisances sonores du 12 juillet 1999, instituant une Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), en est la principale illustration. Elle est chargée de prévenir, voire d'aider à gérer les conflits riverains/aéroport. Dans le cadre de son récent classement au titre des aéroports français chargés de mettre en place un dispositif de limitation des nuisances, Nantes Atlantique doit se soumettre à un niveau d'exigence accru en la matière et, en particulier, publier un Plan de Gêne Sonore (PGS), support d'indemnisation des mesures d'isolation acoustique.

Le PEB à l'étude



Compte tenu de l'ampleur du territoire concerné, et de la portée prévisible du PEB sur la dynamique d'évolution des communes de l'agglomération, l'État a souhaité faire réaliser une expertise du territoire portant sur les populations et les projets urbains concernés.

Le projet de nouveau PEB intègre un horizon de trafic de 3 millions de passagers en 2010, les nouvelles trajectoires suivies par les avions et la totalité des circulations aériennes. Il s'appuie sur les nouveaux indices de calcul préconisés par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) et fixés par un décret du 26 avril 2002.



••••• **une zone à protéger six fois plus étendue**

Le PEB actuel recouvre un peu plus de 1 000 ha sur trois communes : Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, La Chevrolière.

Le PEB à l'étude couvre une zone six fois plus large, soit plus de 6 600 ha sur cinq communes supplémentaires : Rezé, Pont-Saint-Martin, Bouaye, Nantes et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

L'extension de la zone protégée accroît d'autant la population concernée, qui passerait à 40 000 personnes.

Les espaces correspondants sont aussi bien des zones rurales que des centres urbains extrêmement denses, des villages péri-urbains que des zones tertiaires de dimension métropolitaine.

••••• **Près du tiers des possibilités de développement et de renouvellement urbains des huit communes seront contraints**

Le projet de PEB concerne 550 ha de zones d'urbanisation future sur les 2 000 ha que totalisent les communes concernées.

À l'avenir, près de 3 000 ha d'espace urbain sur les 10 000 que totalisent les communes soumises au PEB devront satisfaire aux règles d'urbanisme rattachées, c'est-à-dire voir leur développement urbain et démographique limité.

Un faisceau d'éléments justifiant le transfert.

La saturation technique de l'aéroport de Nantes Atlantique, fondée sur la capacité de l'aérogare à 3 millions de passagers, est envisagée à l'horizon 2010. Pour autant, elle est loin d'être la seule justification du transfert rapide des activités commerciales de la plate-forme : les survols de l'agglomération nantaise devenant plus fréquents, les contraintes liées à l'urbanisation et aux nuisances sonores – dans la perspective d'un PEB révisé – confortent cette perspective.

En l'absence de solution alternative, le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique est nécessaire.

L'analyse des besoins et perspectives de développement de l'offre aéroportuaire, à l'échelle nationale et régionale, doit permettre de définir la vocation et le dimensionnement du projet.

