



2.4

La mise en œuvre

Des hypothèses d'aménagement à la concrétisation éventuelle du projet, la route est encore longue. Le débat public est une étape-clé dans le processus de décision. La confrontation et la mise en perspective de l'ensemble des points de vue, alors que toutes les options sont ouvertes, seront l'opportunité de dresser un premier bilan et, le cas échéant, d'étayer le cahier des charges des études ultérieures.

Pour décider du lancement des travaux, il importera d'une part que le projet soit déclaré d'utilité publique et d'autre part que son financement soit établi. Autrement dit, il faudra que l'intérêt général du projet soit clairement démontré et que son coût corresponde à l'utilité qu'on lui reconnaît.

Le déroulement de la procédure est compatible avec une mise en service de la nouvelle plate-forme aux alentours de 2010, horizon pressenti pour la saturation de Nantes Atlantique. Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, la reconversion de l'aéroport actuel devra être envisagée dès aujourd'hui ■

LE PHASAGE

Le débat public trouve sa place dans un processus continu d'études et de concertations.

Si l'État envisage le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, il n'a pas encore décidé d'engager sa réalisation.

Après chaque stade d'étude ou de concertation, le ministre chargé du dossier prend la décision de poursuivre, de suspendre ou d'adapter le projet. Dès lors que le projet continue, chaque nouvelle étape permet de préciser de façon concertée les choix et caractéristiques en matière d'aménagement.

La période du débat public est une étape importante. Si elle engendre une décision de réalisation, elle aura contribué à enrichir le cahier des charges propre à l'aménagement du site ou à sa vocation interrégionale.

■ Les étapes du projet	
Déroulement de la procédure	Délais intermédiaires
Adoption du projet de schéma de services collectifs des transports par le gouvernement	26 octobre 2000
Constitution du comité de pilotage pour la préparation du débat	25 juin 2001
Production des études en vue du débat public et constitution du dossier débat public	
Fin des études préalables	juillet 2002
Débat public	
• Bilan	
Décision de prise en considération	
• Études d'avant-projet de l'aérodrome • Études des dessertes terrestres • Études détaillées d'aménagement et de développement local	18 à 24 mois
• Instruction mixte • Procédures d'utilité publique	20 à 24 mois
Déclaration d'utilité publique	
• Études techniques et opérationnelles • Acquisitions foncières • Travaux • Recherche et choix du gestionnaire	36 à 42 mois
Mise en service	





LES COÛTS D'INVESTISSEMENTS

Les installations aéroportuaires

À ce jour, selon l'hypothèse de dimensionnement de l'aéroport à 4 millions de passagers, avec un doublet de pistes espacées de 510 m, on obtient les estimations suivantes :

■ Doublet de pistes (à 510 mètres avec 4 millions de passagers)	
Installations aéroportuaires	450 millions €
Dont :	
• Acquisition et préparation de la plate-forme	50 millions €
• Infrastructures (pistes, taxiways...)	130 millions €
• Équipements de navigation aérienne	40 millions €
• Exploitation commerciale	70 millions €
• Accueil du passager (aérogare, parkings...)	160 millions €

Sources : CETE de l'Ouest et STBA

Le doublet éloigné entraînerait un surcoût de 9 millions d'euros au niveau des infrastructures aéroportuaires.

La desserte routière

Les premières hypothèses réalisées amènent à considérer un coût minimal de 75 M€, sensiblement équivalent selon les deux hypothèses d'espace-ment des pistes (510 m et 1300 m).

Il ne comprend pas l'évaluation des rétablissements de voiries locales.

Les dessertes ferroviaires

La desserte ferroviaire, ayant une fonction bien plus large que de permettre l'accès à l'aéroport, n'est pas chiffrée à ce stade du projet.

LA RECONVERSION DE LA PLATE-FORME DE NANTES ATLANTIQUE

Aujourd'hui, les activités aéronautiques non commerciales (affaires, aéroclubs, militaires...) représentent 40 % des mouvements aériens recensés sur l'aéroport actuel de Nantes Atlantique. Le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes pose donc la question du maintien sur place d'une partie de l'activité aéronautique de Nantes Atlantique ou de la complète reconversion du site.

Pour des raisons économiques évidentes, il n'est pas envisageable de maintenir deux aéroports internationaux en service près de Nantes.

C'est pourquoi, simultanément à la mise en service du nouvel aéroport, l'État fermera Nantes Atlantique au trafic commercial et proposera aux collectivités locales le rachat de ces terrains en vue de leur aménagement en zone économique ou urbaine.

LE FINANCEMENT DES AÉROPORTS

D'une manière générale, le financement des aéroports est assuré par les usagers (compagnies aériennes et passagers) grâce à un dispositif de taxes et redevances.

Les redevances d'usage des installations, perçues par le gestionnaire (principalement redevance d'atterrissage et redevance passager) permettent le financement en investissement et en fonctionnement des infrastructures aéronautiques (pistes, voies de circulation, aérogares).

Ces redevances, réglementées par le code de l'aviation civile, sont complétées par des redevances perçues sur les commerces installés sur l'aéroport.

Les redevances pour services rendus (redevances de circulation aérienne) sont perçues par l'État (direction de la navigation aérienne) pour financer les investissements et le fonctionnement des infrastructures liées à la sécurité aérienne (aides radioélectriques à l'atterrissage, tour de contrôle), infrastructures dont il assure lui-même la mise en œuvre.

Les taxes (taxe d'aviation civile, taxe d'aéroport) permettent à l'État de financer la sécurité-incendie et la sûreté aéroportuaire.

Sur un aéroport accueillant plusieurs millions de passagers, ce dispositif permet de couvrir l'ensemble des dépenses de fonctionnement et, en les amortissant sur une longue période, des dépenses d'investissement.

Dans le cas de la création d'un nouvel aéroport, où des investissements très lourds sont à réaliser en peu de temps, des aides publiques peuvent être nécessaires pour diminuer le poids de l'endettement et, par conséquent, ne pas reporter l'équilibre financier à une échéance trop éloignée.