

Projet d'aéroport du Grand Ouest

Notre-Dame-des-Landes



Un enjeu de sécurité

Aujourd'hui, à Nantes-Atlantique :

- ▶ L'unique piste, orientée en direction du centre-ville de Nantes, impose le survol de secteurs fortement urbanisés.
- ▶ 50 % des atterrissages (10 000 avions par an) survolent le centre-ville de Nantes à moins de 500 m d'altitude.
- ▶ Une saturation physique des équipements à partir de 3,5 millions de passagers, volume de trafic attendu dans les prochaines années.

Demain, à Notre-Dame-des-Landes :

- ▶ Pas de survol de zones urbaines denses lors des décollages et atterrissages, grâce à la suspension de toute urbanisation dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Différé défini en 1974.
- ▶ Deux pistes spécialisées (atterrissages et décollages indépendants) pour un meilleur niveau de sécurité et de protection des populations face au bruit.

Un enjeu environnemental

Le nouvel aéroport permettra de :

- ▶ **Se doter d'une infrastructure aux normes de la haute qualité environnementale :**
 - temps de vol et roulage optimisés,
 - bâtiments basse consommation et installations à énergie positive,
 - mesures compensatoires inscrites dans un plan de gestion agri-environnemental important de 41 M€, soit 10 % du montant des travaux, et concerté : sur une concession de 1 220 ha près du quart de cette surface consacré à des mesures de compensation environnementale.

- ▶ **Réduire le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores aéronautiques** (de 42 000 à 900 personnes).
- ▶ **Protéger le lac de Grand Lieu** (plus grande étendue d'eau douce en France, réserve ornithologique et piscicole de l'Ouest) ainsi que sa faune et sa flore. Cet espace est classé Natura 2000 et survolé à basse altitude par 50 % des atterrissages.
- ▶ **Limiter la périurbanisation :**
 - A Notre-Dame-des-Landes : "coupure verte" sauvegardée entre l'agglomération et l'aéroport grâce à un périmètre PEAN (protection des espaces agricoles et naturels) de 19 000 ha garanti par la loi et mis en œuvre par le Conseil Général de Loire-Atlantique,
 - A Nantes-Atlantique : 610 ha libérés en zone urbaine pour la création d'emplois, d'activités et de logements (potentiel de 6 300 logements, 16 000 habitants).

Le saviez-vous ?

- La consommation de carburant de la flotte aéronautique connaît une baisse régulière : flotte actuelle = 4l/100 km/passager ; A380 = 3 l/passager ; A350 = 2 l/passager.
- En 2006, en France, le transport aérien représentait moins de 2 % des émissions de gaz à effet de serre.
- D'ici 2020, l'industrie aéronautique s'est engagée dans une réduction progressive des émissions de CO2 de 50 %, d'oxyde d'azote (NoX) de 80 % et du bruit perçu de 50 % dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

La profession agricole prise en compte :

47 exploitations agricoles seront impactées dont 11 transférées, toutes indemnisées.

Le projet a fait l'objet d'un protocole Etat / Chambre d'agriculture pour l'indemnisation ou la réinstallation de tous les exploitants.

Un enjeu de développement économique

Le nouvel aéroport :

- ▶ Pourra, contrairement à Nantes-Atlantique, **accueillir les gros porteurs**, dont l'A380 construit en partie en Loire-Atlantique ;
- ▶ Permettra de **répondre à la croissance du trafic liée à la progression démographique** du Grand-Ouest (1 million d'habitants en plus en 2030) ;
- ▶ Desservira un **bassin de chalandise de 6 millions d'habitants** (rayon de 2 heures), 1,4 million de salariés et 170 000 entreprises (rayon de 1h15).

Ce sera :



- ▶ **L'un des 10 aéroports à vocation internationale en France, le seul dans l'Ouest** pour un accès rapide et quotidien au monde, au travers des hubs européens, et un accès direct aux métropoles européennes.

- ▶ Un **accélérateur d'accessibilité** (liaison rapide Rennes / Bretagne-Sud – Nantes via Notre-Dame-des-Landes).
- ▶ La **condition de l'attractivité et du dynamisme du territoire**, sur les plans économique, touristique, culturel, de la recherche, etc.

Un projet créateur d'emplois :

Jusqu'à 4 000 emplois directs et indirects liés au chantier. 3 250 emplois générés sur la zone aéroportuaire (+ 1 500) pour un trafic de 4 millions de passagers à l'ouverture.

Quel avenir pour le transport aérien ?

- Un trafic aérien en croissance. Incontournable pour les longues distances, l'avion a emporté 2,2 milliards de passagers dans le monde en 2008 (+35 % en 6 ans).
- Des avions... : - d'une plus grande capacité d'emport (650 passagers pour l'A380),
- plus légers (matériaux composites),
- équipés de réacteurs plus efficaces .

Un budget maîtrisé

Le coût prévisionnel a été évalué à **581 millions d'euros (valeur 2006) :**

Maîtrise d'ouvrage du concessionnaire :	490 M€
- Foncier :	19 M€
- Travaux de la zone aéroportuaire :	420 M€
- Plan de gestion agri-environnemental :	41 M€
- Mesures d'accompagnement territorial :	10 M€
Maîtrise d'ouvrage de l'État :	91 M€
- Voie d'accès depuis les RN 165 (Saint-Nazaire - Vannes) et 137 (Rennes) :	57 M€
- Équipements régaliens (navigation aérienne) :	34 M€

L'opérateur privé retenu assumera l'investissement et se remboursera par l'exploitation de la concession sur une durée de 55 ans. Les collectivités territoriales n'apporteront aucune subvention d'exploitation. En cas de participation à l'investissement initial, celles-ci seront remboursées par un dispositif de participation aux excédents d'exploitation. Pour mémoire, Nantes-Atlantique dégage ces dernières années des excédents d'exploitation.

Historique et calendrier

Un projet largement concerté devenu réalité :

- ▶ 1965 : recherche par l'Etat d'un site pour la création d'un nouvel aéroport pour le Grand-Ouest
- ▶ 1974 : création d'une ZAD de 1 225 ha après enquête
- ▶ 2000 : décision gouvernementale de lancement du projet
- ▶ Décembre 2002 - mai 2003 : Débat public
- ▶ Octobre-novembre 2006 : Enquête publique
- ▶ **Février 2008 : décret déclarant le projet d'utilité publique**
- ▶ Été 2010 : terme de l'analyse des offres des candidats à la concession aéroportuaire
- ▶ Fin 2010 : attribution de la concession à l'opérateur retenu
- ▶ 2013 : début des travaux
- ▶ **2016 : mise en service de l'aéroport**

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en résumé

- Le transfert de Nantes-Atlantique pour des raisons environnementales
- La solution au problème de sécurité lié au survol de Nantes à basse altitude par 10 000 avions par an
- un projet générateur d'emplois, accélérateur d'accessibilité et de croissance
- Des équipements répondant aux critères de la haute qualité environnementale conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement
- Une infrastructure adaptée aux conditions du transport aérien de demain