

Montreuil, le 18 février 2021

Projets d'extensions d'aéroports en France : où en est-on ?

Le Réseau Action Climat a recensé **une dizaine de projets d'extension d'aéroports sur le territoire métropolitain**, déjà débutés ou à l'étude.

S'ils peuvent prendre diverses formes : extensions de pistes, création ou réaménagement de terminaux, création de nouveaux parkings de stationnement pour les avions etc, ces projets ont tous pour objectif **d'augmenter les capacités d'accueil des aéroports, le nombre de passagers, et auront une incidence directe sur l'augmentation du trafic aérien et des émissions de gaz à effet de serre**. En fonction de leur statut, l'Etat ou les collectivités territoriales ont une implication directe dans les projets d'aménagements aéroportuaires via la compétence de création et d'aménagement, la propriété du foncier, ou l'actionnariat détenu dans les sociétés qui en assurent la gestion.

L'article 37 du Projet de Loi Climat et Résilience présenté par le Gouvernement le 10 février entend transcrire dans la Loi la **proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat d'interdire la création et l'extension des aéroports sur le territoire métropolitain**. Or son champ d'application est actuellement limité aux projets qui nécessitent d'une part d'aller au-delà de l'emprise foncière actuelle des aéroports, et d'autre part d'exproprier les acteurs privés par le biais d'une déclaration d'utilité publique (DUP).

Or dans la très grande majorité des cas, les aéroports étant des domaines très vastes, le propriétaire dispose de suffisamment de place pour effectuer les aménagements sur son propre terrain, sans avoir besoin d'expropriation, et donc de DUP pour procéder aux travaux.

Ainsi, sur les 10 plus grands projets d'extension recensés par le Réseau Action Climat, aucun ne sera concerné par le champ d'application actuel du Projet de Loi Climat et Résilience.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la **lutte contre les changements climatiques**



Roissy-Charles de Gaulle:

Le projet porté par Aéroports De Paris (ADP) - dont l'Etat français est actionnaire à hauteur de 50%-, consistait en la construction d'un nouveau terminal pour accueillir 40 millions de passagers supplémentaires par an d'ici à 2037, franchissant ainsi le cap des 100 millions. Les projections d'augmentation du trafic aérien pour l'année 2037 visaient 633 000 mouvements annuels.

Le Gouvernement a cependant [annoncé](#) le 11 février 2011 que le projet de Terminal 4 sera abandonné et que celui-ci sera revu, tout en laissant la porte ouverte à une augmentation des capacités d'accueil de l'aéroport à moyen terme.

L'extension de Roissy sur les terrains actuels d'ADP ne sera pas freinée par le Projet de Loi car elle ne nécessitera pas de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Nantes-Atlantique :

Le projet porté par l'Aéroport, dont l'Etat est propriétaire et autorité concédante, [consiste](#) en l'allongement de la piste d'atterrissage et l'agrandissement de l'aérogare afin d'accueillir 11,4 millions de passagers à l'horizon 2040. Un potentiel d'agrandissement supplémentaire permettrait d'atteindre 15 millions de passagers annuels via d'autres aménagements mineurs. Pour procéder aux travaux, 35 hectares de terrains doivent être acquis et une Déclaration d'Utilité Publique est nécessaire, selon les [informations](#) rendues disponibles par le Ministère des Transports. Cette déclaration est prévue pour la fin de l'année 2021, l'enquête publique ayant vraisemblablement lieu à l'automne. Cependant, l'article 37 du Projet de Loi Climat précise que les projets relatifs à l'aéroport de Nantes-Atlantique sont exclus de son champ d'application.

Aéroport International de Bâle-Mulhouse-Fribourg (EuroAirport):

Le projet consiste en un agrandissement du terminal et des bâtiments de tri bagage [selon](#) l'association de riverains ADRA. Il repose également sur d'autres leviers comprenant une nouvelle liaison ferroviaire, un centre de congrès et un hôtel aux abords de l'aéroport. Aucune Déclaration d'Utilité Publique ne semble nécessaire à ce stade, mais le statut bi-national de l'aéroport empêche de réguler ses évolutions unilatéralement. L'aéroport de Bâle figure également parmi les exceptions inscrites dans l'article 37 du Projet de Loi Climat.

Nice Côte d'Azur :

Il s'agit d'étendre le Terminal 2 pour accueillir 4 millions de passagers annuels supplémentaires. La première phase d'aménagement qui doit débiter en 2021 comprend la création de 6 nouveaux postes d'embarquement pour les avions, permettant l'accès direct des passagers sans besoin de passerelle. A l'horizon 2023, un nouveau bâtiment avec banque d'enregistrement, tri des bagages et tapis de livraison sera créé.

Un permis de construire a été délivré le 20 décembre 2019. Ce projet n'a pas fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

L'aéroport, jugé "d'intérêt national", relève de la compétence de l'Etat. Un recours contre le projet a été déposé par les associations Collectif citoyen 06, France Nature Environnement PACA et Alpes-Maritimes et Capre 06.

Marseille Provence :

L'extension du Terminal 1 vise à créer d'ici 2023 un nouveau bâtiment nommé "cœur d'aérogare", et pour 2027 une nouvelle jetée d'embarquement ainsi que l'aménagement d'une aire de trafic. L'ensemble [permettrait](#) d'augmenter de 4 millions de passagers annuels les capacités d'accueil de l'aéroport, ainsi que d'accueillir un plus grand nombre de vols longs courriers. Le permis de construire validant la première phase a déjà été déposé le 22 décembre 2020. Ce projet n'a pas fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. L'aéroport, jugé "d'intérêt national", relève de la compétence de l'Etat.

Bordeaux-Mérignac :

La Société Aéroport de Bordeaux-Mérignac a [lancé](#) une série de projets d'extension des capacités de l'aéroport, avec notamment 3 grandes infrastructures. La première consiste à doter l'aéroport d'une nouvelle jetée internationale, ainsi que deux postes de stationnement supplémentaires qui permettront de traiter simultanément 5 avions en escale au lieu de 3. L'extension du terminal low-cost permettra également d'accueillir plus de passagers, notamment en automatisant la dépose et le contrôle des bagages. Enfin, la création d'un nouveau terminal et de 900 places de parking supplémentaires est prévue. [La crise du COVID a retardé le projet](#), l'aéroport ayant [annoncé](#) son report. Néanmoins, sur la base des informations disponibles, le projet ne serait pas empêché par le Projet de loi puisque toujours aucune DUP ne serait requise. L'aéroport, jugé "d'intérêt national", relève de la compétence de l'Etat.

Lille-Lesquin :

L'objectif de l'extension de l'aéroport de Lille est de passer de 2 à 3,9 millions passagers annuels en 2039 et 4,7 millions en 2050. Pour ce faire, l'aérogare sera reconstruite, passant ainsi d'une surface de 18 000m² à 33 000m². Des travaux sur la piste et la création de taxiways sont également prévus ainsi que l'extension de l'aire de trafic (parking avions). La Région Hauts de France est propriétaire de l'aéroport et le SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville) en a confié la gestion à la société "Aéroport de Lille", dont Eiffage est l'actionnaire majoritaire. Aucune DUP n'est nécessaire ici non plus. Une enquête publique est prévue en septembre et octobre 2021 en vue d'obtenir une autorisation environnementale. Selon le calendrier officiel du projet, le permis de construire doit être délivré en 2022.

Rennes Saint-Jacques :

Après la cession de 9 hectares de terrain de l'Etat à la Région Bretagne pour procéder aux travaux d'agrandissement, le début des aménagements a eu lieu en mars 2020 via des travaux de mise aux normes. L'extension des parkings, l'agrandissement de l'aérogare et une extension de la piste figuraient parmi les pistes étudiées pour la deuxième phase, mais la pandémie a mis un coup d'arrêt aux travaux d'agrandissement. Ces travaux restent toutefois dans l'agenda de l'aéroport, une fois le trafic revenu à la normale. La Région Bretagne étant désormais propriétaire de l'aéroport et des terrains, les travaux ne nécessiteront pas d'expropriation et donc pas de DUP. La Chambre de Commerce et de l'Industrie de Rennes est par ailleurs majoritaire (51%) au sein de la société d'exploitation de l'Aéroport, aux côtés de Vinci.

Montpellier Méditerranée:

Les premiers travaux se sont achevés en 2019 et ont déjà permis d'augmenter de 50% la taille des infrastructures accueillant du public, en les agrandissant de 5 500m². La seconde phase du projet d'extension consiste à construire une nouvelle jetée afin de traiter davantage d'avions, ce qui permettrait d'augmenter au total les capacités de l'aéroport de 1,5 millions de passagers annuels. Aucune DUP n'a été nécessaire pour les travaux effectués en 2019. L'aéroport, jugé "d'intérêt national", relève de la compétence de l'Etat. L'Etat est également actionnaire majoritaire avec 60% du capital de la société gestionnaire.

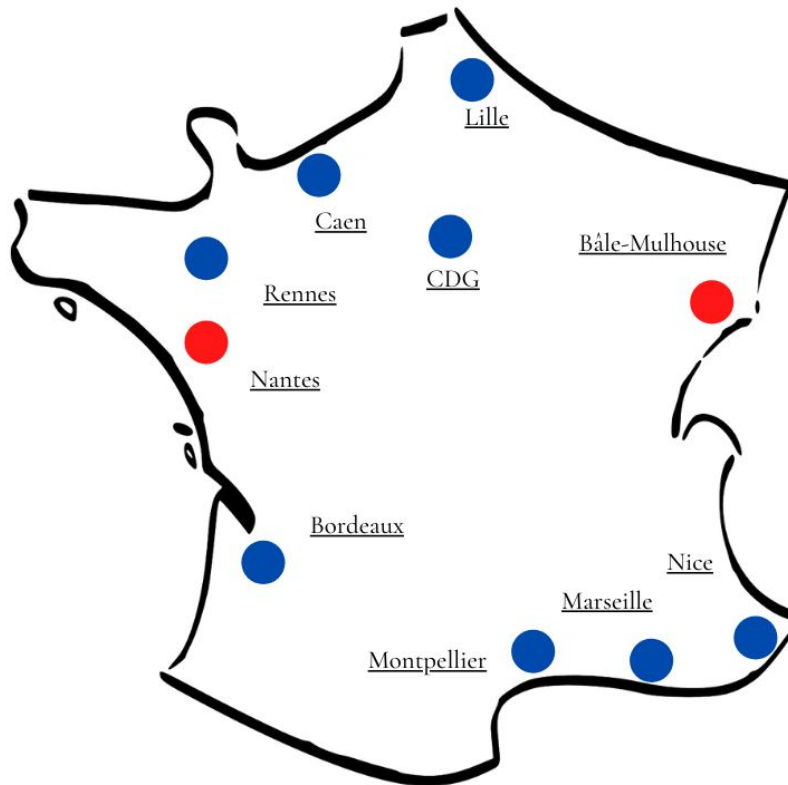
Caen-Carpiquet :

De nombreux travaux sont prévus pour permettre à l'aéroport de doubler ses capacités. Il s'agit notamment du prolongement de la piste permettant d'accueillir des avions plus grands. Ce prolongement nécessite le dévoiement de la RD9 passant à proximité, augmentant considérablement le coût ainsi que l'emprise sur le sol de l'extension. Même dans ce cas où la question du foncier est problématique, aucune DUP n'est nécessaire. [A noter que le projet est en révision compte tenu de la baisse du trafic liée à la pandémie.](#)

Méthodologie :

Le Réseau Action Climat a utilisé différentes sources d'informations disponibles pour réaliser cet état des lieux (dossiers de projets, avis de l'Autorité Environnementale, communiqués de presse des Aéroports...), complétées par des entretiens avec des associations locales impliquées dans le suivi de ces projets, et d'articles de presse le cas échéant. Le niveau d'informations publiquement disponibles est variable en fonction des projets, ce qui explique la différence entre les sources mobilisées pour réaliser ce dossier. En effet, seules les extensions nécessitant une autorisation environnementale ou une Déclaration d'Utilité Publique sont soumises à enquête publique et donc doivent informer le public et les parties prenantes du contenu du projet. Dans les autres cas, aucune publicité n'est imposée avant l'obtention du permis de construire.

Projets d'extensions d'aéroports en France : Où en est-on ?



- Non-concernés par le projet de loi-Climat
- Exceptions prévues par l'article