

## **SATURATION N.A. 2020 ?**

Mesdames, Messieurs,

J' intervien en tant qu'animateur de la commission ETUDES - ACIPA, pour cette première soirée thématique sur la Saturation de NANTES ATLANTIQUE (N.A.) et je précise que nous considérons à l'ACIPA que l'expertise COSYNERGIE étant destinée à arbitrer le débats entre experts du Maître d'Ouvrage (M.O .) et experts de la Société Civile, nous adoptons ses conclusions principales.

Vous m'excuserez, au départ, une réflexion personnelle: Je me surprends, au cours de ces débats, à penser qu'ils présentent, quelque part, un caractère dérisoire, surréaliste, par rapport à la confusion, aux convulsions que le monde traverse... mais je me reprends pour plusieurs raisons:

**-la première**, c'est que ces évènements montrent, où que ce soit, l'importance pour des projets qui touchent au quotidien des gens, que la SOCIETE CIVILE puisse exprimer la pluralité de ses choix de vie, voire de société -souvent décalés par rapport aux préoccupations de beaucoup de décideurs- ainsi que les perspectives concrètes qu'elle propose: c'est bien l'objet du débat en cours,

**-la deuxième**, c'est que ces évènements nous montrent que personne ne détient la vérité, chacun en exprime une facette, et nous devons, les uns et les autres faire des efforts d'humilité, d'écoute, puis de réflexion, sans lesquels il n'y a pas possibilité de mettre à jour le bien commun.

**-la troisième**, c'est qu'une décision importante pour l'avenir de toute une Région doit être prise à temps et non à contretemps, ce que nous voulons éviter à tous prix, à l'ACIPA et d'autres associations, dans le projet pour lequel nous sommes réunis.

**Toutefois** je veux préciser que la force que nous apportons à faire valoir nos arguments et à nous opposer à certains de ceux émis par les porteurs du projet, qui nous semblent erronés, ne nous rendent pas pour autant ennemis et que cela n'enlève rien à la valeur personnelle et professionnelle que nous leur reconnaissons.

Mon intervention comportera 4 parties : 1) Points de saturations ? 2) Accueil passagers 3) Saturation de la piste 4) Perspectives.

### **I- DETECTION DES POINTS DE SATURATION ?**

Pendant 30 ans le M.O. avait peut être en vue le transfert de N.A.....mais rien n'en transpirait à l'extérieur puisque, autour de la ZAD de NDDL, on délivrait les permis d'ouverture de lotissements et de construction par milliers, et que, sur place, à N.A., des investissements complémentaires (pistes, tour de contrôle, bâtiments, parking....) étaient régulièrement lancés ou améliorés (quelques 100 M. d'€ au total)...et, à chaque fois, N.A. repartait pour une nouvelle progression : il serait nécessaire pour jauger la faisabilité des décisions à prendre de disposer d'une nomenclature chronologique de l'affectation des travaux réalisés, de leurs objectifs respectifs, de leur coût, car la flexibilité dont à fait montre le passé, est une garantie pour ce qui peut être fait dans l'avenir !

Des positions de la C.C.I., nous retenons 2 informations importantes :

- D'abord que le temps réel de réalisation global d'un aéroport du type de celui envisagé **est de 6 ans**, puisque nous sommes aujourd'hui en 2003, et que le gestionnaire de N.A. envisage de pouvoir intégrer le nouveau en 2010 : c'est effectivement la fourchette basse donnée dans le dossier !

- D'autre part, comme ce n'est pas le recrutement de pompiers supplémentaires qui poserait problème à la prolongation de l'exploitation ni -nous le montrerons plus loin- les bâtiments, **mais bien l'état de la piste** : cela veut-il dire que les avions cargo lourds BELOUGA, qui assurent le transport des pièces de l'usine de BOUGUENNAIS, ne pourront plus atterrir en sécurité après 2010 et qu'il faudra, ou que l'usine déménage, ou refaire de toutes façon les tronçons défectueux ? Il y a donc là un grave problème qui est totalement occulté dans le dossier du M.O.

En effet dans ce dossier nous distinguons bien 2 éléments de saturation : celui des **bâtiments d'accueil**, qui semblait, jusqu'à ce jour être le goulot d'étranglement, et les **moyens propres aux activités aéroportuaires**, allant des pompiers au taxiway,

## II- SATURATION DE L'ACCUEIL PASSAGER.

En 2003, les nouvelles installations aéroportuaires mises en service permettent un accroissement de 65 % du trafic 2002, pour atteindre 3 M de Pax., dit le M.O. : 6 000 M2 qui s'ajoutent aux 25 000 M2 existants : soit 31 000 M2

La C.C.I. fait savoir qu'à partir de 2012, il faudrait 15 000 M2 supplémentaires, alors que la fourchette moyenne de l'ensemble des approches statistiques faites par l'expertise situerait ces 3 M. de Pax. entre 2014 et 2015 !

**Un vrai problème consiste à savoir quelle est la marge de saturation qu'on peut attendre d'une installation ?** Des chefs d'entreprises constatent souvent, à l'usage, que leurs infrastructures (bureaux, magasins, ou ateliers) ne sont pas saturés quand ils approchent la capacité théorique prévue au départ ; ils peuvent la dépasser sensiblement, par quelques aménagements appropriés, pour passer des surcharges temporaires et éviter de faire des investissements lourds ! Pourquoi l'aéroport de NANTES échapperait-il à ce constat qui pourrait raisonnablement lui apporter une souplesse de l'ordre de 15%, en plus des 3M. de Pax prévus au départ ? et cela pour 5 raisons :

- 1) il serait exceptionnel que le concepteur d'un bâtiment destiné au public ne se soit pas réservé cette marge au départ,
- 2) les gains d'utilisation des surfaces et matériels normalement apportés par un fonctionnement qui dépassera sûrement les 10 ans,
- 3) les investissements complémentaires habituels d'adaptation que le gestionnaire n'a pas manqué de prévoir au cours de la période d'utilisation,
- 4) la flexibilité offerte par un trafic charter représentant plus du tiers des passagers se réalisant principalement en heures creuses et week-ends (deuxième plate forme régionale pour ce type d'activité en France)

5) un ratio de surface qui se situerait autour de 100 Passagers au M2 à NANTES contre 120 dans plusieurs aéroports français.....

Si aucune de ces raisons ne procure seule 15 % de marge, par contre leur ensemble permet de penser que ce pourcentage est un minimum. C'est important parce que les installations permettraient ainsi de traiter 3,5 M. Pax., ce qui donne ainsi du temps au temps pour le transfert, et évite une précipitation dans la prise de décision qui pourrait conduire à de graves erreurs stratégiques !

### III- SATURATION DE LA PISTE ?

Pour ce qui est de la piste, nous reprendrons les conclusions de l'expertise : *Si un horizon de 20 ou 30 ans peut être envisagé pour la saturation des pistes, c'est plutôt à un horizon de 15 à 20 ans auquel il faut penser du fait des nuisances générées par le trafic: soit 2018 à 2023.*

L'incertitude complète de la période actuelle et les conséquences géopolitiques mondiales qu'elle va probablement entraîner, nous font apprécier la phrase finale du document : ***sous réserve que des événements accidentels ne viennent pas ralentir considérablement la croissance du trafic aérien !*** On peut estimer que la tendance de ces orientations pourra être appréciée dans les quelques 3 années : c'est à dire autour de 2006!

Le milieu de la fourchette des prévisions de trafic en 2020 – à égale distance des extrêmes qui pourront être précisés avec plus de sécurité ultérieurement- se situe à 3,8 M. de Pax (p. :25), et ceci, pour une croissance de 4% annuelle considérée comme importante. **La même hypothèse donnerait à l'horizon 2018 : 3,5 M. de Pax**, cadrant avec les capacités d'accueil qu'on peut attendre pour l'ensemble des installations raisonnablement entretenues jusque là:

**Cette fourchette : 2018 / 2020, pour l'arrêt de l'aéroport** représentent 15 années au minimum, soit plus du double des 6 à 7,5 années seulement prévues dans le dossier du Maître d'Ouvrage (p : 63) .

### 4- PERSPECTIVES

Le M.O. commettrait une lourde faute de gouvernance, disposant, en tout état de cause, d'un recul minimum de 3 années -sans nuire à l'avenir de l'exploitation de N.A.- s'il venait à prendre la décision prochaine d'anticiper un investissement aussi lourd, dans la période, imprévisible et de multiplicité des besoins financiers, qui s'annonce !

En effet, le M.O. dispose de ce délai minimum de 3 ans pour : **réduire les marges d'incertitudes** sur les prévisions / **définir les termes de référence du nouvel aéroport dit du G.O. occultés dans le dossier présenté** / rechercher des sites alternatifs et prendre la décision finale.

Le M.O. dispose ensuite d'une période de 12 années minimum pour mener **normalement, tant la préemption éventuelle de nouveaux terrains (5 ans), que les différentes étapes de construction de l'infrastructure projetée (7 ans).**

Nous comprenons que le transfert de NA. doit respecter les besoins de chaque partie concernée :

- **Les riverains de N.A. aujourd'hui**, pour que le terme fixé soit acceptable avec d'une part les améliorations qui doivent être apportées très rapidement dans le cadre du PLAN DE GENES SONORES élargi à 3,5 M. de Pax ; mais également la mise en place d'un plan de reconversion économique remédiant aux pertes d'emplois que va inévitablement entraîner le départ de l'aéroport (on a parlé à BOUGUENNAIS de plusieurs milliers de personnes !)
- **Le Gestionnaire**, qui doit, pendant toute cette période finale, **Rechercher un chemin critique à l'exploitation aéroportuaire** en ajustant 3 facteurs contradictoires « **Progression du trafic / Limitation des gênes sonores / points d'équilibres successifs des moyens** », et jouer pour cela sur les éléments de flexibilité que recèle l'ensemble systémique de son aéroport : mais il a montré dans le passé que c'était un gestionnaire avisé.
- **Le Maître d'Ouvrage et Porteurs du Projet**, libérés des contraintes d'urgence - puisqu'ils vont disposer de temps supplémentaire- n'ont plus à s'arc-bouter sur la possession d'un terrain et peuvent s'installer dans la durée pour aborder l'analyse des enjeux d'un aéroport international régional crédible et l'étude de sites alternatifs à NDDL dont l'inadaptation au problème posé devient de plus en plus évidente.....mais c'est le sujet de la prochaine réunion thématique.

L'expertise qui arrive enfin, confirme une partie de nos observations.....mais nous avons perdu un temps précieux qui aurait du être consacré au VERITABLE ENJEU DE SOCIETE, sous jacent à ce problème de transfert, parfaitement exprimé par l'institut KERVEGAN « perspectives 2020, l'exercice à NANTES » : ***Le monde qui se dessine appelle de ce fait à ré-appréier nos solidarités et, ensuite, à re-définir les organisations territoriales pertinentes et leur modes d'articulation. Nous savons que pour mener à bien, et dans de bonnes conditions, un projet à long terme dans l'estuaire de la Loire, il doit être partagé et accepté comme positif par toutes les populations concernées !***

***Nous sommes prêts à nous unir pour être en mesure d'avoir assez de forces, de talents et de ressources, pour affronter la compétition générale.....mais :***

**-pour un projet crédible** : tourné vers l'avenir / qui respecte l'environnement et les choix de vie fait par les citoyens en grand nombre / qui tienne compte d'une date d'apogée proche du milieu de ce siècle..... et intègre de ce fait les évolutions de tous ordres de ces 40 prochaines années

**-nous n'acceptons pas un projet constitué sur des strates successives d'études, ainsi que sur les visions des 30 années passées.**

Mesdames et Messieurs, au nom de l'ACIPA, je vous remercie pour votre attention.