

Solidarités Ecologie

Canton de La Chapelle sur Erdre

exposé pour la première réunion thématique du Débat Public, le 1^{er} avril 2003

Mieux utiliser les aéroports existants de l'Ouest
Proposition alternative au projet de nouvel aéroport : faire fonctionner
en réseau les aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire

Nous comprenons l'intérêt des décideurs, des gérants de l'aéroport actuel de disposer d'un outil confortable et performant mais nous nous plaçons sur **un autre plan**

celui de **l'intérêt collectif du plus grand nombre**
celui de l'aménagement harmonieux du territoire

Pourquoi l'avenir de notre région serait à ce point dépendant d'un très grand aéroport ? C'est loin d'être le seul atout d'une région

• Conforter les atouts de l'Ouest

On nous parle de désenclavement. **En quoi l'Ouest est-il enclavé aujourd'hui ?**
Est-ce que l'enclavement se mesure en nombre de liaisons aériennes ?

La Bretagne et les Pays de la Loire sont les deux régions qui ont créé le plus d'emplois ces 10 dernières années. Nos régions attirent de nombreux nouveaux arrivants.

Les atouts de l'Ouest sont connus : des villes à taille humaine, une armature urbaine équilibrée, une qualité de vie. Le projet d'un nouveau grand aéroport fragilise ces atouts au lieu de les conforter.

Notre proposition alternative, au contraire, les valorise et les conforte.

En reprenant et adaptant les propos de notre Ministre des transports, M. de Robien : « Les aéroports régionaux locaux ont un rôle à jouer pour un meilleur équilibre du transport aérien dans une région. »

Nous proposons

1) Ne conserver à NA que les vols commerciaux réguliers (dits vols d'affaires car leur clientèle est majoritairement une clientèle de personnes qui se déplacent pour des besoins professionnels)

Soit conserver 60 % des passagers et 50 % de l'ensemble des mouvements actuels

2) Transférer les vols non commerciaux (aéroclubs...) vers de petits aéroports régionaux comme Ancenis, Cholet, La Roche-sur-Yon...

Soit transférer 40 % des mouvements actuels

L'expertise complémentaire s'est déjà prononcée en ce sens.

3) Transférer les vols vacances non réguliers (charters) sur l'aéroport de Saint-Nazaire dans un premier temps, sur d'autres aéroports de l'Ouest si besoin à l'avenir (Rennes, Angers...)

Soit transférer 30 % des passagers et 10 % des mouvements actuels

Cette proposition est critiquée mais non pas éliminée par l'expertise complémentaire.

Les avantages de notre proposition

du point de vue de Nantes-Atlantique

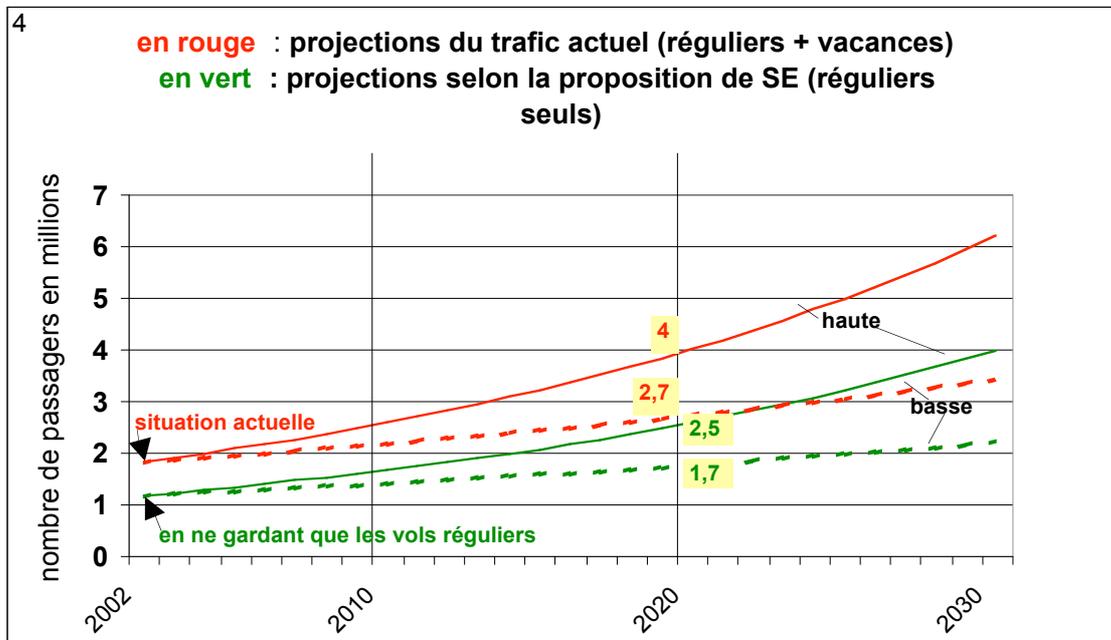
- 1) **Une nette diminution du trafic actuel et à venir** donc
 - plus de problème de saturation à l'avenir
 - des nuisances sonores nettement réduites
 - une révision possible du PEB donc possibilité de projets immobiliers pour les communes
- 2) **Un aéroport qui reste proche de Nantes**, ce qui est important pour les utilisateurs réguliers.
- 3) **Un maintien sur place des entreprises et des emplois** liés à l'aéroport actuel, ce qui est souhaité par beaucoup d'habitants des communes au sud de Nantes.

Les avantages de notre proposition

du point de vue de l'équilibre de l'Ouest

- 1) **L'aéroport de Saint-Nazaire est très bien desservi**, gare TGV à proximité immédiate, route, voie fluviale, métrocéane en expérimentation (voir carte du quatre pages ou du diaporama).
- 2) **Des coûts d'aménagement qui n'ont rien à voir avec ceux d'une création de nouvel aéroport** il s'agirait de créer sur Saint-Nazaire un aérogare, des parkings, un taxiway.
- 3) **Un développement économique induit possible** par le développement de l'activité touristique sur la côte. Cela correspond d'ailleurs à une stratégie actuelle de Nantes Atlantique : développer les vols charters à l'import, comme l'a dit M. Benoit. Un aéroport à un autre endroit n'offre pas les mêmes attraits touristiques.
- 4) **Un fret facilité** par la proximité du port et des voies d'accès (l'essentiel du fret se fait dans les soutes des avions avec passagers). Nous rappelons que nous sommes opposés au développement du fret aérien pour toutes les nuisances écologiques qu'il encourage et les désastres économiques qu'il favorise, un fret minimum est possible et sera facilité.
- 5) **L'abandon de projet de nouvel aéroport**, le maintien de l'agriculture et des poumons verts du nord de Nantes.
- 6) **La consolidation d'une armature urbaine équilibrée**, un développement harmonieux des territoires, alors qu'un nouvel aéroport couperait l'Ouest en deux : Nantes et le sud d'un côté (liés à l'aéroport), Rennes et le nord de l'autre (dans l'attraction de Paris par le TGV). De plus, si un nouvel aéroport se crée, les autres aéroports de l'Ouest périliteront, entraînant avec eux les activités qui leur sont associées.

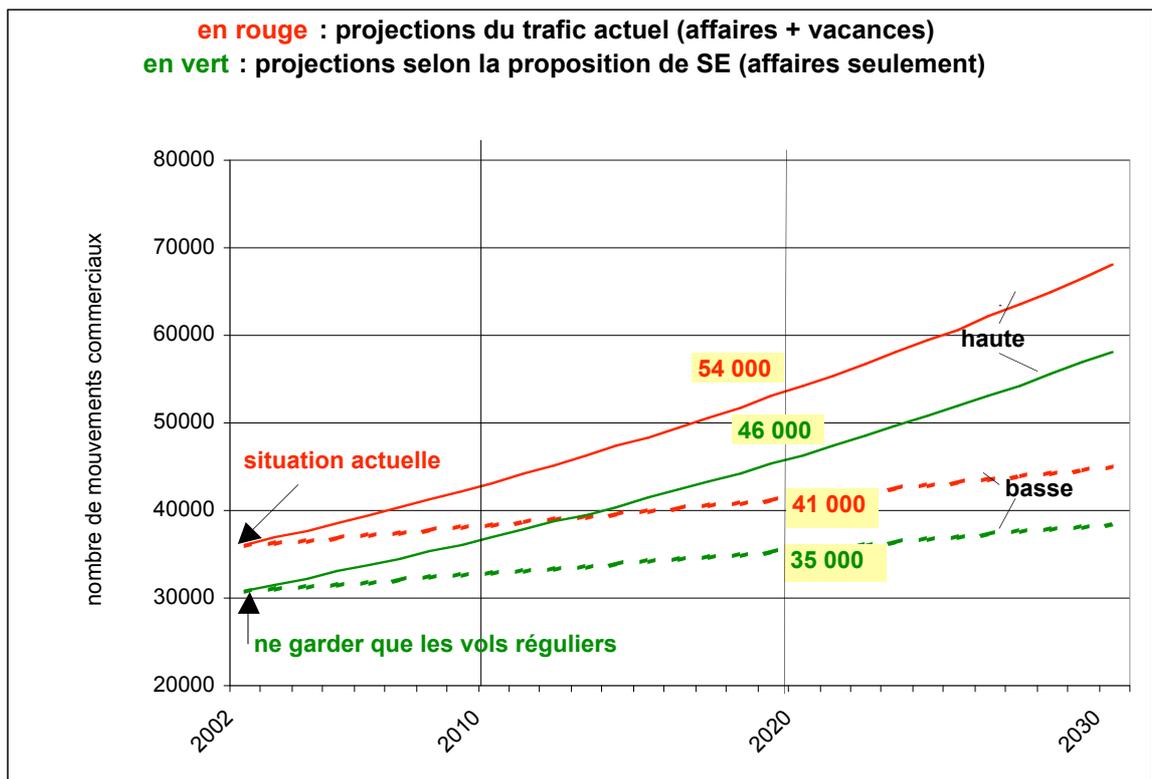
Notre proposition : 2 millions de passagers à NA en 2020



Si on laisse la situation actuelle, en 2020, il y aurait entre 2,7 et 4 millions de passagers à Nantes Atlantique (calculs grossiers avec une hypothèse (très) haute de 4,5% par an et une hypothèse basse de 2,3%)

Si on transfère les vols vacances à Saint-Nazaire, en 2020 il y aurait environ 2 millions de passagers sur NA (entre 1,7 et 2,5 millions), soit à peu près le nombre atteint en 2000.

Notre proposition : 40 000 mouvements à Nantes Atlantique en 2020



Avec notre proposition, le nombre de mouvements sur NA en 2020 serait d'environ 40 000 (entre 35 000 et 46 000).

Nous rappelons que l'expertise complémentaire annonce que la saturation de la piste aura lieu quand on aura atteint entre 90 000 et 100 000 mouvements dans l'année. On en est loin en 2020, dans les deux cas de figure.

Nous convenons qu'il existe aussi des seuils de saturation psychologique et liés aux nuisances pour les habitants proches de NA. Notre proposition vise à réduire notablement la progression du nombre de mouvements, les vols d'affaires ayant un taux plutôt faible de progression de leur trafic.

Notre proposition résumée en quelques chiffres

Nantes-Atlantique aurait du mal à atteindre un jour 4 millions de passagers certainement pas avant 2040, sans doute jamais (même si on ne peut jamais dire jamais...)

Le nombre de mouvements sur Nantes-Atlantique n'atteindrait sans doute jamais les 80 000 mouvements dans une année (le seuil de saturation établi par l'expertise complémentaire est de 90 000 à 100 000)

En 2010, il y aurait vraisemblablement sur NA :

- 50 % de mouvements de moins qu'en 2000
- 20 % de mouvements commerciaux de moins qu'en 2000 (35 000 / 40 000)

En 2007, il y aurait sur Saint-Nazaire :

Moins de 6000 nouveaux mouvements sur l'année,
soit une centaine par semaine,
soit un ou deux vols par heure.

Nos réponses aux objections...

• Une question de volonté politique

On nous dit *« La réglementation européenne ne permet pas que deux aéroports qui ne sont pas dans la même agglomération fonctionnent en réseau »*

Nous répondons :

- 1) Nous connaissons tous le fonctionnement en réseau des deux aéroports parisiens, **Orly et Roissy-Charles de Gaulle**. Cela fonctionne également de la sorte pour **Cannes et Nice**.

- 2) C'est une **question de volonté politique avant tout** une volonté forte permettrait de persuader les instances européennes de l'intérêt d'un réseau aéroportuaire.
- 3) Nos élus et décideurs affichent leur volonté **d'une métropole Nantes - Saint-Nazaire**. Elle existe déjà par sa CCI, son port, ses transports.

On nous dit : «*On ne peut pas empêcher les avions d'une compagnie d'atterrir quelque part*»

Notre réponse :

- 1) Cet argument ne tiendrait plus si le réseau (la plate-forme) aéroportuaire était reconnu.
- 2) On pourrait d'ores et déjà orienter les nouvelles compagnies sur Saint-Nazaire plutôt que sur Nantes-Atlantique.

• **Ce réseau existe peut-être déjà**

On ne nous le dit pas mais

- 1) La CCI de Nantes Saint-Nazaire est **aussi le patron de l'aéroport de Saint-Nazaire**.
- 2) **Le fret** de l'aéroport de Nantes Atlantique s'effectue pour les deux tiers sur l'aéroport de Saint-Nazaire, les comptes sont communs
- 3) Les deux aéroports formeraient-ils déjà une même entité économique ? Il semblerait que beaucoup d'obstacles juridiques que l'on nous oppose seraient déjà franchis...

• **Les compagnies low cost / les compagnies classiques**

On nous dit : «*Les compagnies aériennes vont là où il y a des clients*»

Nous répondons :

- 1) C'est vrai que les grandes compagnies «classiques» comme Air-France préfèrent les grands aéroports, mais ce n'est pas le cas des nouvelles compagnies low cost : elles s'installent à Compiègne, à Beauvais, etc. dans les petits aéroports aux charges aéroportuaires peu élevées.
- 2) Ce sont ces compagnies low cost qui occupent de plus en plus le marché des vols vacances, ceux que nous souhaitons transférer sur Saint-Nazaire.
- 3) **Les clients des vols vacances préfèrent venir à l'aéroport par le train** plutôt qu'en voiture et Saint-Nazaire est desservi par le TGV. Saint-Nazaire sera donc plutôt attractif pour la clientèle.
- 4) Seuls 20 % des clients pour les vols vacances viennent de Loire-atlantique.
- 5) Une compagnie aérienne a déjà déposé une demande d'utilisation de l'aéroport de Saint-Nazaire ces dernières années.

• **Plus d'1 km des sites seveso**

On nous dit : «Il y a des risques avec la proximité des sites seveso»

C'est l'argument le plus sérieux qu'il faut regarder de très près.

Pour l'instant, nous faisons remarquer :

- 1) Les trois sites seveso sont tous situés à **plus d'1 km de la piste et de son axe** ; un accident, extrêmement improbable, se produirait sur la piste ou dans son axe (carte du quatre page et du diaporama)
- 2) Nous n'avons pas la compétence pour mesurer les risques réels encourus, bien sûr. Nous demandons une expertise sérieuse. Ce que nous pouvons dire quand même c'est que nous avons montré nos propositions à un spécialiste des risques seveso et qu'il n'a pas sauté au plafond.
- 3) L'aéroport de Saint-Nazaire - Montoir existe et **fonctionne** actuellement, si il était si dangereux il aurait été fermé
- 4) Non seulement il fonctionne mais il est utilisé pour l'entraînement de pilotes débutants de grandes compagnies.

- 5) La **ville de Nantes** constitue en elle-même une zone à risque, elle est survolée actuellement 12 000 fois par an, sans parler des communes du sud de Nantes.
- 6) Les sites seveso de Saint-Nazaire se trouvent dans l'alignement des pistes prévues à ND des Landes. Un avion qui décolle de ces pistes les survole au bout d'une ou deux minutes...

Une alternative à étudier en priorité

Par rapport à certaines objections, nous renouvelons nos demandes

- **Etudier sérieusement les risques**
- **Calculer le PEB**

On nous dit : *« Il y aura des nuisances pour les riverains de cet aéroport »*

Nous répondons :

- 1) Nous ne négligeons pas le problème des nuisances. Nous rappelons toutefois **qu'il ne s'agit pas de proposer que tout le trafic de NA soit transféré** sur Saint-Nazaire mais seulement les vols vacances, charters, soit moins de 10 % de son trafic actuel (en mouvements).
- 2) Il y a **très peu de zones d'habitation survolées à basse altitude**. Les avions survolent essentiellement les marais. Ils passent près du bourg de Donges mais il n'y a pas de survol du bourg. La piste est à 7 km de St Nazaire, les avions peuvent dégager bien avant vers le nord.
- 3) Nous demandons donc **qu'un PEB soit calculé** pour l'aéroport de Saint-Nazaire en fonction de cette hypothèse de transfert des vols vacances.
- 4) Il existe actuellement un trafic limité sur cet aéroport : petits avions et une vingtaine (10 *) de gros porteurs par semaine. Notre proposition porterait ce trafic à **une centaine de vols par semaine**. (* Nous demandons que soit communiqué le trafic actuel de l'aéroport de Saint-Nazaire)

• Comparer les coûts

On nous dit : « Il y aura des coûts d'investissements »

Nous répondons :

Mettons en regard les coûts de ce qu'il faudrait construire :

- pour Saint-Nazaire
 - un aérogare pour maxi 2 millions de passagers
 - des parkings
 - un taxiway

- pour un nouvel aéroport
 - un aérogare pour maxi 9 millions de passagers
 - une ou deux pistes
 - des parkings
 - des routes, échangeurs
 - une tour de contrôle
 - des hangars
 - des aires de stationnement pour les avions
 - l'indemnisation des propriétaires
 - l'indemnisation des agriculteurs
 - la reconversion de la zone de NA
 - le maintien d'une activité minimum sur NA
 - le transfert des entreprises
 - l'urbanisation d'une zone de campagne
 - la lutte contre les effets induits de l'urbanisation
 - etc.

On nous dit enfin : « Il y aura un coût de fonctionnement dédoublé »

Nous répondons :

- 1) créer un nouvel aéroport et **conserver un usage aéroportuaire très limité de NA** (pour Airbus notamment) occasionnera aussi certains coûts de fonctionnement dédoublés.

- 2) **Il existe déjà certains emplois sur l'aéroport de Saint-Nazaire** pour le faire fonctionner.

3) Notre proposition **amènera à créer certains emplois** (à chiffrer), répartis sur le territoire, et maintiendra les emplois actuels liés à l'aéroport de NA, ce qui est souhaité localement.

Sur l'ensemble de la question des coûts, il s'agit de mettre également sur la table, en face de chaque coût, **qui paiera** et avec quels financements.

» Notre proposition constitue une alternative à étudier en priorité avant d'envisager de créer un nouvel aéroport

(d'autant plus que les problèmes de saturation annoncée ne sont plus ceux que l'on nous disait)

1) L'étude aurait dû être faite dès le départ **par le maître d'ouvrage**

2) Cela a été **demandé explicitement dans le cahier des charges de l'expertise complémentaire**□

M. Bergougnoux nous l'a confirmé récemment par courrier, précisant que «□tel était bien l'un des objets de l'expertise complémentaire (voir notamment page du n°2 du journal du débat public) et que ceci avait été explicitement signalé à M. Fitoussi□».

3) Nous ne pouvons que constater qu'il manque des études sur les points que nous soulevons et pour lesquels nous attendons des réponses.

Mieux utiliser les aéroports existants de l'Ouest

Nous concluons□

L'Ouest est déjà très bien équipé en aéroports,
il n'a pas besoin d'un nouvel aéroport,

ni à Notre-Dame-des-Landes, ni ailleurs□