

CHAPITRE 2

HISTORIQUE – CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT AERIEN

CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT AERIEN

Le trafic aérien mondial devrait continuer de croître dans les années à venir bien que son évolution soit assujettie de manière aléatoire, aux grandes crises de ce monde.

Depuis sa naissance à la fin du 19^e siècle, sa façon de progresser s'est intimement liée à l'histoire et aux améliorations des performances technologiques conditionnant ainsi directement son mode d'utilisation ... Il y a eu l'aéropostale, l'époque des grands dirigeables, de l'hydraviation et le temps du moteur à réaction, ultime révolution du XX^e siècle.

Le XXI^e siècle devrait être, un autre tournant dans l'histoire du transport aérien avec la révolution annoncée et proche des très gros porteurs qui devraient démocratiser encore plus ce mode de transport. On parle également de projets très avancés de dirigeables pour le fret... et d'avions moyens courriers à décollage court pour les liaisons de ville en ville.

Mais d'autres «révolutions » sont déjà en cours, celle-ci d'ordre économique avec la montée en puissance très nette des compagnies à bas coût qui devraient participer à bouleverser l'utilisation des structures aéroportuaires en les mettant en situation de concurrence directe et contribuer à participer à la « dilution » du trafic sur des plates formes dites « secondaires ».

Ainsi, au niveau des grands aéroports, se développe une concurrence très forte pour l'accueil des grands opérateurs dont les choix peuvent être déterminants pour le développement de ces plates formes. D'une manière générale, l'accueil de certains types de trafic, comme le charter, peut faire l'objet d'une concurrence très vive entre aéroports voisins (CHAPPERT J. 2002).

Ainsi se crée, de façon plus ou moins marquée selon les situations, une compétition qui peut être intense entre aéroports et ce, sur une part plus ou moins importante de leur activité. Cette compétition, liée à la diversification des activités aéroportuaires, amène les aéroports à entrer en concurrence avec ceux d'une même région ou agglomération vivant ainsi dans un contexte de concurrence de plus en plus important.

La libéralisation du transport a permis, pendant la dernière décennie, un accroissement anarchique et sauvage par l'occupation forcée de lignes et créneaux horaires, avec la suite que l'on connaît et les nombreuses faillites de compagnies aériennes. Cela a dopé le trafic aérien augmentant le nombre de passagers mais surtout les mouvements d'avions avec, comme conséquence, une certaine saturation du trafic.

Et puis il y a eu le 11 septembre 2001, avec ses conséquences sur l'économie mondiale et, en particulier, sur le trafic aérien (crise amorcée avant ces événements tragiques). Cet événement n'est semble t'il qu'une halte dans la croissance mais son impact est considérable sur la façon dont ce mode de transport doit progresser. On le constate, le début du XXI^e siècle marque un autre tournant dans l'utilisation du transport aérien et ce, pour diverses raisons :

- ⇒ avènement des gros porteurs pour les longues distances,
- ⇒ engorgement de tous les grands aéroports dans le monde,
- ⇒ apparition et montée en puissance des « low cost » qui participent de façon conséquente à la démocratisation du trafic aérien (7 % du trafic français et 30 % aux USA en 2001).
- ⇒ nécessité de sécuriser davantage ce moyen de transport (aspect terrorisme)

En conclusion, le transport aérien est en mutation quantitative et qualitative avec la nécessité de le « repenser » globalement.

Parallèlement à ce contexte émergent, une prise de conscience mondiale s'accroît concernant l'aspect environnemental d'une part, d'un point de vue pollution induite par ce mode de transport (effet de serre) et d'autre part face au nombre croissant des populations directement affectées par cette activité (riverains et couloirs aériens).

1. La situation de ce mode de transport en France est-elle différente de celle des autres pays ?

On peut remarquer que notre pays est très richement doté en structures aéroportuaires avec plus de 600 aérodromes sur le territoire national, dont 100 commerciaux, 100 militaires et 400 à usage restreint (*DGAC, ATLAS VAC FRANCE*).

Or, la plupart de tous les aéroports commerciaux français construits dans les années 1930/1940 sont maintenant dans un environnement fortement urbanisé (LYON, STRASBOURG, MULHOUSE, LILLE, BORDEAUX, MARSEILLE, NANTES) ou complètement dans la ville (ORLY, TOULOUSE, CANNES, NICE).

D'un point de vue économique, environ 20 % des aérodromes commerciaux atteignent l'équilibre financier. Le déficit de la gestion des autres aérodromes étant réparti sur les contribuables par l'intermédiaire des CCI, des Conseils Généraux et Régionaux, des municipalités et de l'état...

Ainsi, on peut constater que la FRANCE est l'un des pays au monde le plus équipé, voir suréquipé, avec un mode d'exploitation des aéroports souvent lié à la politique économique et aux volontés des régions.

2. Qu'en sera-t-il avec le rôle croissant des pouvoirs locaux ?

Le point de vue régional prend de plus en plus d'importance concernant l'exploitation des aéroports avec, entre autres, une participation de plus en plus active de la part des collectivités locales. La Loi sur la démocratie de proximité fournit un cadre juridique à ce transfert de compétences de l'état vers les régions, mais on peut craindre que ce soit l'occasion d'un désengagement de l'état et une charge lourde pour le contribuable local !

3. Des avantages étonnants...

Enfin, il faut souligner qu'en FRANCE, la bonne santé de ce secteur économique s'appuie sur un nombre conséquent d'avantages fiscaux : détaxe du kérosène non soumis à la TIPP, TVA réduite à 5,5 % sur les vols intérieurs, taxe foncière minorée de 30 % pour les aéroports... fret exonéré de taxe professionnelle (Federal Express à ROISSY) et l'on pourrait continuer ainsi la liste!

4. L'élargissement et l'évolution institutionnelle de l'Europe suscitera t'elle un accroissement du trafic aérien ?

1. Quel réseau Européen ?

Le réseau européen restera donc à l'image de la vieille Europe, complexe, diversifié et avec une différenciation croissante entre aéroports selon les modes suivants :

- des liaisons intercontinentales très denses sur quelques très grands aéroports et des réseaux de rabattement sur ces aéroports à l'échelle de l'Europe et du bassin méditerranéen

- des réseaux en étoile sur plusieurs aéroports de provinces, tels qu'ils se développent déjà, alimentant des liaisons transversales essentiellement dans l'hexagone mais non limité à celui-ci selon les potentialités du bassin de chalandise.
- développement d'aéroports de proximité, permettant d'accueillir les vols « low cost » à l'instar de BEAUVAIS (50.000 passagers en 1994 contre 600.000 en 2002. Selon le rapport de J. LEBRUN (2002), on pourrait parvenir à développer une quinzaine d'aéroports en FRANCE sur ce modèle.

2. Utilisation du TGV :

Cette croissance intra-européenne se fera en concurrence avec le TGV. La vitesse moyenne future du train en Europe pourrait être de 250 km/h plaçant ce mode de transport plus compétitif selon tous les experts, sur des distances de l'ordre de 800 à 1.000 km , celles-là même qui occupent la majorité des créneaux horaires des aéroports avec des atouts comme la desserte immédiate des centres villes et l'absence d'attente au départ et à l'arrivée Ainsi deux vols sur trois au départ de Paris se font sur des distances correspondant à 4 heures de TGV. En prenant en compte les délais d'embarquement et de débarquement, l'avion est pourtant moins compétitif. (BOVET B . 2002).

La croissance liée au trafic européen devrait, en toute logique, bénéficier aux villes non connectées sur les réseaux TGV. Les liaisons moyennes ou longues distances intra-européennes, compte tenu du bassin de chalandise de la plupart des aéroports régionaux, ne devraient concerner que des liaisons de faible flux avec de petits appareils.

En conclusion :

La forte croissance du transport aérien annoncé, pour le XXI^e siècle est à regarder dans un contexte Européen, mais il faut y associer les révolutions en cours avec entre autres, les très gros porteurs qui ne trouvent leurs bassins de chalandise que sur des structures centrales très importantes. Cette croissance ne sera pas non plus homogène en terme de composantes du trafic et d'aéroports avec, pour certains des problèmes de capacité à plus ou moins long terme.

Dans le cas de NANTES, nous démontrerons dans ce rapport que les associations de riverains du projet de NOTRE DAME DES LANDES, loin de nier l'évidence de la réalité des chiffres, analysent de façon pragmatique les données socio-économiques propres à ce secteur d'activité et soulignent ici quelques points essentiels :

1. NANTES-ATLANTIQUE s'inscrit dans un contexte global national et Européen de politique des transports aériens avec une situation de saturation à court terme et moyen terme, loin d'être alarmante comme on peut, s'en rendre compte à la lecture du dossier public et lors des déclarations politiques liées à ce projet. La nécessité de cet aménagement ne peut se justifier sur le seul critère d'un déficit supposé imminent de l'offre de capacité, face à une demande qui a été présentée par les décideurs locaux, grossièrement , " à coup de millions" de passagers. Gardons les *pieds sur terre*, et observons de manière objective la réalité des chiffres !

2. Le trafic charter de cette plate-forme (2ème aéroport vols vacances) et l'importance moyenne du bassin de chalandise, constituent des critères à prendre en compte et qui laissent le temps à la réflexion pour le choix d'un site plus adapté en cas de besoin confirmé, s'inscrivant dans le développement durable et le respect des générations futures.

3 . Dans l'immédiat, et pendant ce temps, les larges réserves de capacité de Nantes et Rennes, voir des nombreuses autres structures d'accueil du Grand Ouest suffiront pour absorber un doublement du trafic d'ici 2020 en hypothèse de très forte croissance, et 2030 et plus en cas de progression normale...

CONTEXTE HISTORIQUE DU PROJET « NDDL »

Historiquement « NDDL » à déjà connu une activité aérienne en 1944 avec l'armée US, et c'est ce qui a peut être inspiré nos décideurs pour le choix de ce site.... Retenu en 1967 par le Service Technique des Bases Aériennes, et maintes fois comparé de manière occulte à d'autres sites de la région, et ce en 35 années d'existence, cette zone située dans la banlieue Nantaise à seulement 17 km du centre ville, est semble t'il, d'après le cabinet DG Conseil sollicité périodiquement au fil du temps le plus adapté du « Grand Ouest ».

Il s'en suit que la ZAD est retenue en 1974 , alors que « Château Bougon » est largement sous exploitée avec quelques 206 000 passagers, mais l'exploitant et la CCI sont persuadés de la saturation totale pour la fin de la décennie !

Concernant l'environnement de NDDL, B. WOLF, dans un avis relatif au transport aérien (1994), déclarait: *« ce site est excellent et rare: il conserve les qualités de l'hinterland et la proximité de l'aéroport actuel. Il offre 7 km de secteur propre, situation très difficile à trouver en France ».*

En 1997, lors de la préparation du schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT), le lobbying du Conseil Général et de la CCI, appuyé par certains députés pressent le gouvernement pour réclamer le transfert en s'appuyant sur les forts chiffres de croissance (13% en 1996); chiffres imputables à cette époque à l'ouverture à la concurrence suivant le modèle développé aux USA avec les « hubs ou réseaux en étoile consistant à rabattre sur Paris les vols nationaux avec des rotations très fréquentes. Cette saturation du ciel voulue, permet à la compagnie nationale de conserver de multiples créneaux horaires « slots » que d'autres n'auront pas....Pour Nantes Atlantique, l'effet coupe du monde confortera l'excellente croissance jusqu'en 1998. Depuis la croissance n'est plus au rendez vous, et les « vols vacances » permettent de maintenir une stabilité. La construction cette année de la nouvelle aérogare permet d'envisager l'avenir avec sérénité....

1 – Constat de l'Etat

Déclaration au sénat le 4 Novembre 1998 :

En séance du sénat du 4 Novembre 1998, lors de la présentation du l'élaboration du schéma de service collectif des transports, Mme Voynet, Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement déclare :

« L'actuel aéroport de Nantes n'est pas saturé, mais il est la cause de survols fréquents de la ville de Nantes, qui gênent beaucoup les habitants.

Quand à l'aéroport de Rennes, il a perdu une partie importante de son trafic depuis la mise en service du TGV Ouest.

Nantes est l'une de ces quelques villes de province dont l'importance en terme d'aménagement du territoire justifiera et alimentera une desserte internationale diversifiée, comportant à terme des liaisons intercontinentales. Dans cette perspective, l'actuel aéroport de Nantes présente de large réserves de capacité. Il serait dès maintenant en mesure d'accueillir des liaisons intercontinentales ».

Présentation du cadre des schémas multimodaux de transport collectif :

En Novembre 2000, le gouvernement présente le cadre des Schémas Multimodaux de Services Collectifs de transport de voyageurs et de marchandises (les enjeux stratégiques à l'échelle de 7 grands ensembles régionaux) qui se résume ici :

D'un point de vue général, assurer un développement durable du transport aérien international dans des conditions acceptables pour les riverains :

- En développant, au plan national, un réseau de plates-formes aéroportuaires complémentaires à vocation internationale;
- En prévoyant le développement d'une nouvelle plate-forme à vocation internationale pour répondre à la croissance du trafic aérien dans le grand Bassin parisien. (*Dossier « remis à plat » en 2002*)

Concernant plus particulièrement la région « Ouest atlantique », sa valorisation dans ses échanges avec les autres pôles européens et avec les grands ensembles régionaux, avec :

- Un nouveau site aéroportuaire à NOTRE-DAME DES LANDES, qui se substituera à l'aéroport actuel de Nantes ;
- Les liaisons ferroviaires à grande vitesse TOURS-BORDEAUX, et Le MANS-RENNES et vers Angers ; la modernisation de la ligne ferroviaire transversale de NANTES A LYON ;
- le développement des capacités d'accueil du port de NANTES - ST NAZAIRE (DONGES-EST)

2. Point de vue régional :

Des ambitions régionales étonnantes ...

En écho à ce programme du gouvernement, Michel BENOIT, (Nov 2000, Nouvel Ouest) directeur de l'aéroport, affirme que la saturation menace Nantes Atlantique, et *qu'il n'est plus question de dépenser 500MF pour espérer accueillir 4 millions de passagers sur le site actuel. Dans dix ans la totalité du trafic sera transféré à NDDL .*

Une étude nous aidera à déterminer la meilleure utilisation de N.A.

L'enjeu commercial n'est pas mince : séduire une zone de chalandise de 5 à 8 millions d'habitants, déjà servie par plusieurs aéroports, au premier rang desquels figurent Brest, Rennes, mais aussi une multitude d'équipements plus modestes et en plein développement.

Trente années de « politique de l'autruche » de la part des responsables locaux :

Dans le dossier de débat public, il est indiqué que *« différentes études ont été conduites depuis une vingtaine d'années pour permettre le choix d'un site pour le nouvel aéroport » :*

Bien avant ces « études » et ce jusqu'à maintenant, les terrains de la ZAD ont été progressivement acquis.

On peut comparer cette situation à celle d'un particulier qui possède un terrain (depuis 30 ans), et qui n'a plus qu'à construire dessus. Pourquoi irait il chercher à construire ailleurs dans le même temps, surtout si les pouvoirs publics n'y voient pas d'inconvénients !

Dans le cas présent, on peut assimiler ce projet à une gigantesque zone industrielle générant des nuisances très importantes : on peut relever ici que le futur maître d'œuvre souligne dans son rapport que l'urbanisation a été limitée.... Nous démontrerons dans ce document que bien au contraire, aucun principe de précaution n'a été pris et que ce projet est d'ores et déjà imbriqué dans le tissu péri urbain et ce, de façon irrémédiable.

Ainsi que le souligne *CHAPERT Jean (2002)*, inspecteur général de l'aviation civile: *« La capacité d'un site aéroportuaire ne dépend pas seulement des emprises au sol. Sa valeur opérationnelle dépend aussi, et davantage des dégagements aux abords de la plate forme . Ceux ci sont en principe protégés par des plans de servitude, et il faut souhaiter que leur application soit rigoureuse. Il est en effet impératif de réserver pour le lointain avenir la capacité opérationnelle de nos aéroports .*

Les exigences exceptionnelles des aéroports en matière de dégagements ne sont pas toujours facile à faire percevoir par les non spécialistes, comme le sont les municipalités qui détiennent les clefs de l'urbanisme, il y a là, un problème très sérieux qu'il appartient à l'état de prendre en charge ».

Ici, l'état (STBA) et les décideurs locaux qui ont retenus ce site depuis plus de trente ans, n'ont pris aucune mesure de précaution urbanistique. La seule commune qui a connu un frein au développement est celle de NDDL et ce simplement à cause de son nom, dans l'imagination des personnes l'aéroport se trouvant situé dessus !

Pour les communes concernées par l'emprise ou limitrophes, ainsi que nous le démontrons dans ce rapport, la croissance démographique est supérieure à la moyenne du département. D'ailleurs la seule observation des cartes de l'INSEE ; démontre à quel point la zone se situe d'ores et déjà « en zone urbaine ».

Il est intéressant de rappeler ici, l'introduction du débat de la DUCSAI (2001) intitulée : « *Prospective du 21 ème siècle. Un aéroport ça dure plus d'un demi siècle, c'est un geste structurant. Raisonner à moins de 50 ans parce qu'on n'a pas de chiffres au delà de 20 ans, c'est comme chercher ses clefs sous le réverbère parce que c'est là que c'est éclairé* ».

Sous le réverbère, vieux de 35 ans, il y a une population de plus de 80000 âmes qui connaît le plus fort taux de croissance démographique du département.

Remarques

Concernant les habitants des futures communes sinistrées, on peut citer ici les termes de COMBEUIL V (Novembre 2000), journaliste au Nouvel Ouest pour caractériser l'état d'esprit des résidents de la région :

« Les quatre communes touchées par l'emprise de l'aéroport, sont enfin fixées sur cette menace-opportunité qui les survole depuis trente ans. Les élus, les yeux rivés sur les énormes retombées économiques prévisibles y étaient plutôt favorables, tandis que les riverains s'inquiétaient sans trop y croire à ce serpent de mer ».

Motivations et exigences des associations :

La décision de construire un aéroport dans le Grand Ouest est l'une des « briques » du cadre des Schémas Multimodaux de Services Collectifs de transport présenté en novembre 2000. La décision de « remettre le dossier à plat » concernant la construction du troisième aéroport doit également concerner ce projet qui doit faire partie d'un ensemble présenté en cohérence et complémentarité avec le développement des aéroports de province.

Contrairement à ce que nos décideurs locaux annoncent, il n'y a aucune urgence à traiter le dossier Nantais. La situation environnementale, critère essentiel évoqué pour accélérer le déménagement est plutôt nettement plus favorable que sur les autres plates formes... ou de nombreuses associations de riverains sont en lutte (une trentaine officiellement recensés).

Nous remarquons qu'à Nantes, ce n'est pas le cas au jour d'aujourd'hui et que pour l'instant on voit plutôt des riverains se mobiliser pour conserver le site ! (Rapport Mairie de Bouguenais, 1997) Cela est vraisemblablement imputable au fait qu'à l'atterrissage l'émergence de bruit est faible par rapport au bruit de fond de la ville de Nantes et qu'au décollage les avions survolent le plus grand lac de France (Grand Lieu) zone totalement inhabitée.

On peut affirmer ici, qu'il n'y a aucune pression de riverains pour accélérer le déménagement et qu'aucune plainte pour nuisances sonores n'a été déposée, à notre connaissance, auprès des autorités.

Nous demandons, à la lumière de ce qui a été évoqué ci-dessus :

- D'inscrire l'étude de l'utilité d'un aéroport dans le grand Ouest dans le cadre de la remise à plat globale du dossier « transport aérien » de Novembre 2000, le tout devant rester en cohérence : Ainsi au jour d'aujourd'hui, on sait pas s'il s'agit d'un déménagement pur et simple de NA, de la réalisation d'un grand aéroport pour l'Ouest, ou d'une plate forme intercontinentale pour soulager Paris. Il apparaît aberrant de décider de construire « à tout prix », sans connaître l'usage qu'il va en être fait.
- D'abandonner le site de NDDL, choisi il y a plus de trente ans, trop de populations seront concernées, (supérieure en nombre au projet de Chaulnes) aucune précaution urbanistique n'ayant été prise. Actuellement de nombreux lotissements sont en construction et ce à très peu de distance des pistes, la plupart des personnes ne croyant pas que ce projet puisse se réaliser, puisque les communes autorisent les constructions. Il n'est d'ailleurs même pas question d'acheter à bas coût dans le contexte, mais tout simplement de se loger à proximité de Nantes, dans la mesure où tout est déjà bâti.

Par le biais de ce rapport les associations de riverains démontrent que ce site est totalement inadapté, que nous avons le temps pour réfléchir sur l'utilité, la nature et l'éventuelle localisation d'un aéroport pour l'Ouest.

Aujourd'hui, on ne peut plus concevoir de prendre des décisions d'implantation sans concertation avec les populations concernées. La participation de tous, élus, acteurs économiques, populations, riverains est nécessaire et les décisions ne peuvent s'envisager que dans une réflexion globale, prenant en compte l'ensemble des transports et notamment leur **complémentarité**.

D'autre part, le coût et la taille des équipements nécessaires au développement aérien imposent une grande rigueur, et au-delà de la responsabilité propre des collectivités concernées, une réflexion générale interrégionale et nationale est nécessaire.

Les perspectives de développement du trafic aérien sont indiscutables, mais cette évolution doit prendre en compte l'aménagement du territoire pour ne pas créer de déséquilibre à l'intérieur d'une région, et mettre en difficulté des infrastructures subsistant déjà grâce à des subventions et tenir compte du fait que le potentiel de capacité aéroportuaire est largement sous utilisé, et ce même au niveau régional.