

# Le site de NDDL est il crédible pour une plate-forme aéroportuaire « Grand Ouest » ?

*( Contribution de BVV Bien Vivre à Vigneux )*

L'analyse des différentes plates-formes aéroportuaires envisageables pour desservir le « Grand Ouest » impose de préciser l'aire ainsi labellisée au regard de la zone de chalandise possible d'une telle infrastructure . Si administrativement , le « Grand Ouest » est constitué des 3 régions , Bretagne , Pays de la Loire , Poitou Charente ( selon la nomenclature des unités territoriales statistiques NUTS ) , il en est tout autrement en matière d'aménagement du territoire et de développement économique , dès lors où l'on se réfère à une aire de chalandise identifiée par des temps d'accès de l'ordre de :

- **30 mn à 1 h** maximum pour des passagers « affaire » demandeurs de déplacements répétitifs de courte durée réduite le plus souvent à la journée .
- **1h à 2 heures** pour des passagers loisirs et vacances , moins contraints par les temps de pré-acheminement et susceptibles de se déplacer plusieurs jours , voire la semaine ou au delà .

L'aire de travail concernée par le projet et non strictement limitée à des frontières administratives est alors :

**la partie orientale de la Bretagne complétée de la partie occidentale des Pays de la Loire .**

C'est d'ailleurs sur cette prise en considération que les deux structures mises en place ,

- Comité de pilotage sous l'autorité de la Préfecture de Région .
- Syndicat mixte d'étude animé par la Région des Pays de la Loire .

justifient l'implication des seuls acteurs des régions bretonne et ligérienne . Les régions Poitou Charente et basse Normandie ont ainsi été exclues en raison de leur contribution marginale à la clientèle de la plate-forme de Nantes Atlantique .

L'analyse de l'origine géographique de la clientèle de la plate-forme de Nantes Atlantique NA réalisée par l'association internationale des transporteurs aériens ( IATA ) , de même que des données récentes de l'exploitant ( CCI Nantes ) montre que cet aéroport dont les 2 / 3 de la clientèle vient de Nantes et du département de Loire Atlantique , est avant tout un aéroport à vocation « **départementale élargie** » . Le tiers restant provient des départements immédiatement voisins ( Vendée , Maine et Loire , Morbihan ) et marginalement du

département d'Ille et Vilaine doublement desservi par l' aéroport de Rennes St Jacques et le TGV vers Paris .

Le déplacement de Nantes Atlantique ( **NA** ) , à 20 km au nord sur le site de Notre Dame des Landes ( **NDDL** ) , n'apporterait aucun changement dans la répartition de l'origine de la clientèle qui demeurerait principalement départementale , quelle que soit la qualification affectée à cette nouvelle plate-forme . Ceci ne sous entend pas cependant que des progressions de trafic ne puissent être observées et de nouveaux services proposés , mais peu déterminés par la seule localisation .

Le site de **NDDL** bien qu'excentré dans le « Grand Ouest » défini précédemment , pourrait cependant prétendre à une vocation identique à celle de **NA** , sans pour autant apporter de solution en terme de préservation des populations gênées :

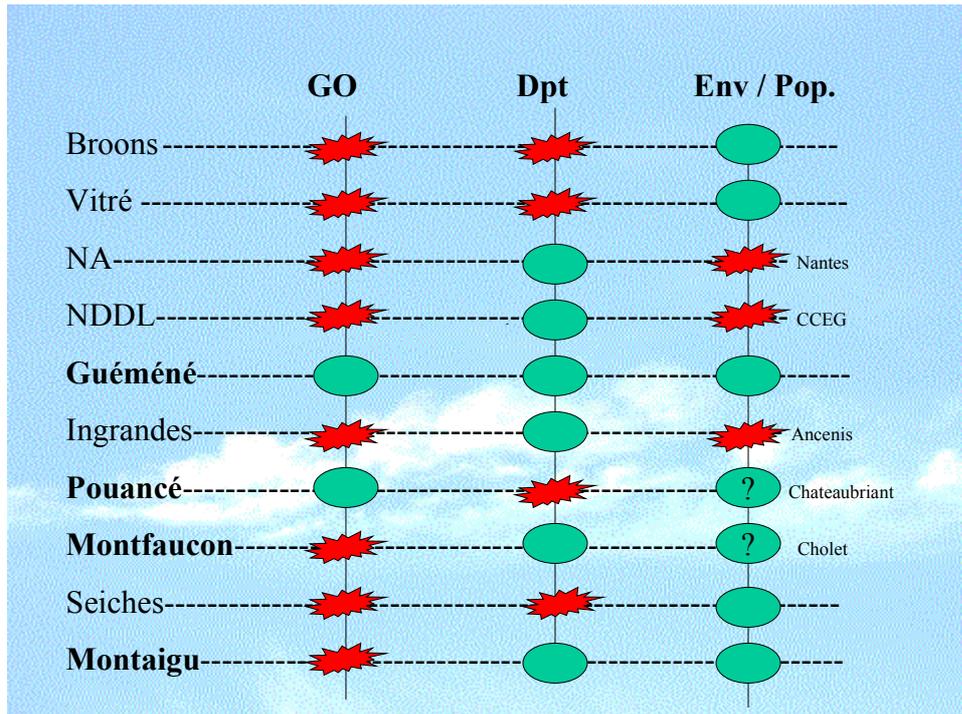
- **30300** personnes dans un espace de 40 km \* 8 km , citées dès 1995 par le Conseil Général de Loire Atlantique ,
- **80 000** aujourd'hui , identifiées dans un espace de 60 km \*10km défini par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ( ACNUSA ) . Il est à remarquer que ce dernier chiffre est très supérieur à ceux correspondant aux populations identifiées à proximité des différents sites étudiés lors du débat DUCSAI sur le 3° aéroport de la région parisienne ( on se référera utilement au dossier des 80 000 citoyens , édité par les associations ACIPA , ADECA , BVV et disponible sur le site Internet du Débat Public ) .
- plus de **100 000** demain !

Ainsi le transfert de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes ne ferait que déplacer le problème , sans apporter de solution crédible au regard de l'importance des populations qui seraient touchées par la gêne sonore et d'une manière générale , par les nuisances associées à tout site aéroportuaire de cette importance dont le trafic ultime visé serait **5 fois supérieur** au trafic actuel ( 1,804 millions de passagers fin 2002 / données DGAC ) .

On retrouve alors tout l'intérêt de ne pas **raisonner** en solution mais **en problème à résoudre** ce qui justifie de relancer une analyse de la pertinence de chacun des sites possibles , dont les 9 sites initialement sélectionnés par les porteurs de projet ( figure 1 ) .

3 critères non exclusifs pourraient être retenus :

- vocation « Grand Ouest » effective par la centralité géographique du site dans l'espace de chalandise précédemment défini , mais aussi vis à vis des temps d'accès aux grandes métropoles régionales et non seulement par rapport à l'ensemble métropolitain Nantes St Nazaire .
- vocation départementale étendue .
- acceptabilité au regard de l'importance des populations gênées .



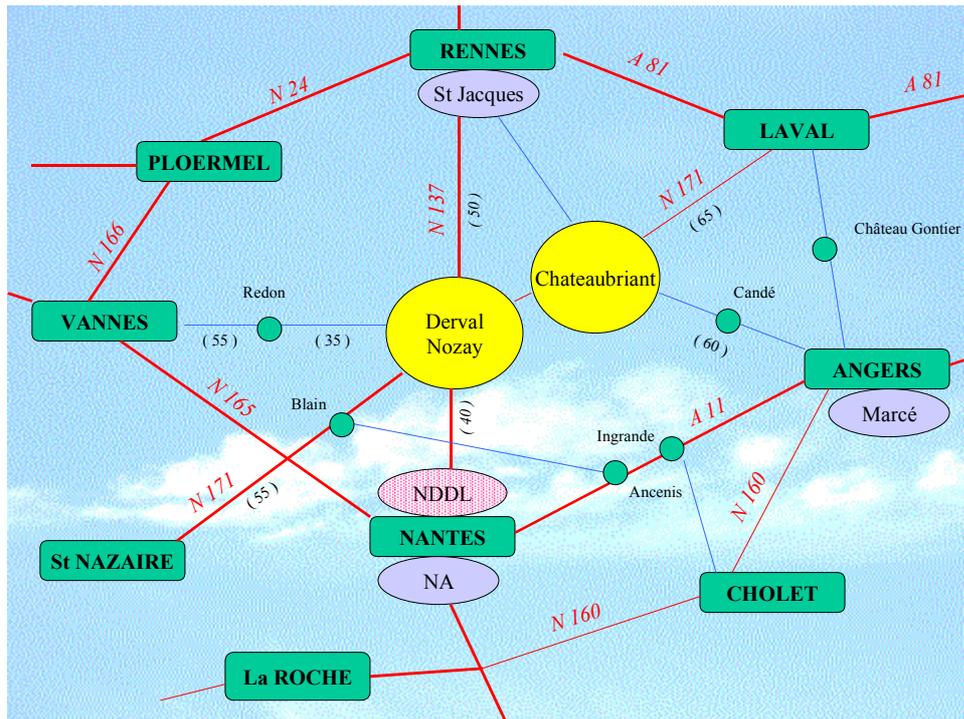
**Figure 1** – Comparaison des 9 sites initialement sélectionnés au regard :

- d'une qualification « Grand Ouest ». **GO**
- d'une qualification « départementale élargie ». **Dpt**
- de l'impact sur les populations se trouvant à proximité du site **Env / Pop.**

Dans cette approche , et hormis les contraintes possibles de nature topographique et géologique , un aéroport « Grand Ouest » pour autant que nécessaire , pourrait être envisageable au niveau de Guéméné , Pouancé , Issé ...soit dans l'espace **Nozay , Derval , Chateaubriant** ( figure 2 ) . Par contre la recherche d'une simple plate-forme de substitution à Nantes Atlantique , pourrait trouver une réponse à proximité de Montaigu ou de Montfaucon , donnant de plus en cela de nouvelles opportunités à la Vendée et au Maine et Loire .

**Cependant , le site de Notre Dame des Landes ne pourrait convenir ni à un aéroport « Grand Ouest » , ni à un aéroport de proximité acceptable en raison du développement continu d'une urbanisation non maîtrisée à la périphérie du site .**

**Persister dans ce choix conduirait à terme à reproduire à l'identique , la situation d'enclavement urbain de Nantes Atlantique .**

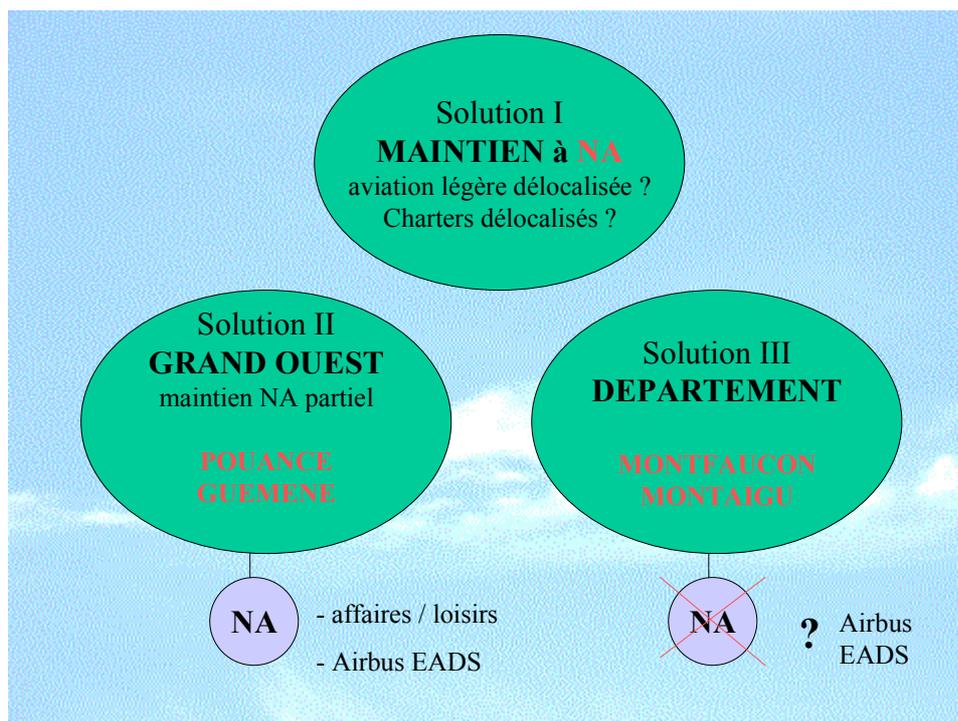


**Figure 2** – Identification des zones géographiquement centrales par rapport aux principales villes de l'ouest et aux carrefours des grands axes de communication existants ou prévisibles à court / moyen terme .

- en lignes grasses rouges , autoroutes et 2 \* 2 voies existantes .
- en lignes minces rouges , voies à grande circulation et 2 \* 2 voies programmées ( en noir distances approximatives en km )

Le traitement du problème prévisible à l'horizon **2020 / 2025** pourrait alors être envisagé selon 3 approches ( figure 3 ) .

- 1 - maintien à Nantes Atlantique et recherche d'une répartition du trafic en fonction des types de vols sur divers aéroports régionaux : aviation légère , charters , aviation d'affaire , vols commerciaux réguliers classiques et low cost ( cette approche serait également possible comme solution d'attente dans le cas de la création d'une nouvelle plate-forme ) .
- 2 – création d'une nouvelle plate-forme à vocation véritablement « Grand Ouest » dans l'espace **Nozay Derval Chateaubriant** ... ( sites de **Guéméné , Pouancé , Issé** ... ) , en maintenant Nantes Atlantique pour les besoins de l'aviation d'affaire et de l'usine Airbus / EADS .
- 3 – Transfert de Nantes Atlantique sur un autre site avec la même destination et distribution de clientèle ( **Montaigu , Montfaucon** ... ) ce qui poserait le problème de la pérennité du site de Nantes Atlantique hormis pour les besoins d'Airbus / EADS ..



**Figure 3** – différentes approches envisageables pour le traitement de la saturation possible de Nantes Atlantique à l’horizon 2020 / 2025 .