

AEROPORT : NI A NOTRE DAME DES LANDES, NI AILLEURS !



Mouvement de la Gauche Indépendantiste
Emgann

www.emgann.org
BP 70215
22202 Gwengamp cedex

l'étude objective des faits et des chiffres le montre , la saturation à court terme de Nantes Atlantique est un leurre !

NANTES ATLANTIQUE SATURE ?

Point de départ théorique de l'ensemble du projet, les estimations fournies par la DGAC en 2001 (proches de celles effectuées en 1989 par DG conseil) laissent entrevoir un trafic de 4 millions de passagers pour 2020 (on nous parle depuis de 2015, voire 2014 !) alors que la capacité de l'actuelle aérogare serait limitée à 3 millions de passagers (4 millions si l'on réalise une extension coûtant environ 60 millions d'euros). Le document public énonce que plusieurs études concordantes annoncent une saturation du trafic. Il n'existe en fait que 3 études, 2 de la DGAC et 1 de DG conseil dont l'intrication avec la Cci est plus que problématique. En fait, ces études, effectuées par les commanditaires eux-mêmes, **sont suspectes de complaisance et de partialité en faveur des thèses des promoteurs du projet**. La supposée saturation prévisible n'est que la tentative de justification, *a posteriori*, d'une décision déjà prise.

Un rapide survol des courbes fournies et des chiffres communiqués montre que ces estimations sont réalisées sur la base d'une interpolation linéaire de l'évolution du trafic sur les 5 à 10 dernières années, c'est à dire qu'elles supposent une croissance constante (un peu à la manière des prévisions d'EDF concernant la consommation d'énergie effectuées dans les années 70-80 et qui se sont révélées notoirement fausses!). **Ces prévisions sont d'ores et déjà caduques puisqu'ayant surestimé de 20 % le trafic 2002**. Le même type de projection linéaire basé, non pas sur les 10 dernières années, mais sur la période 1975-2002 nous donne une saturation prévisible entre 2035 et 2040 (voir schéma). Si on applique une interpolation non linéaire, tenant compte du ralentissement progressif de la croissance du trafic pour plusieurs raisons réalistes **la saturation ne serait même pas atteinte en 2050**. Cette simulation est loin d'être irréaliste puisque de tels ralentissements ont déjà été observés (1985/95) et que les facteurs limitant une

croissance forte et constante sont nombreux et durables :

□ situation internationale ; avant le 11 septembre, les compagnies aériennes du monde entier connaissaient déjà de graves problèmes. **Les attentats anti-américains n'ont fait que précipiter une chute déjà massive du transport aérien et les faillites des compagnies aériennes**. On voit mal pourquoi Nantes Atlantique serait seul au monde à échapper à cette tendance lourde.

□ l'ouverture de nouveaux aéroports et d'autres lignes dans les aéroports voisins tels Angers et Rennes, **la concurrence prévisible du TGV et des autres moyens de transport**, fera obligatoirement baisser la fréquentation des lignes aériennes hexagonales (Bordeaux par exemple). Ce phénomène a déjà été observé à l'ouverture de la ligne TGV pour Paris. Le trafic province de l'aéroport (40 %) étant directement concurrencé par le TGV et l'autoroute son développement massif est loin d'être assuré

□ **l'optimisation du nombre moyen de passagers par vol** (emport moyen) volonté affichée des dirigeants de l'aéroport et nécessité économique pour les compagnies aériennes (rentabilité oblige) fera que la saturation dépendra non pas du nombre total de passagers, mais du nombre de mouvements. De ce fait, la saturation technique, prévue en 2020 en tenant compte de l'emport moyen actuel (48), ne serait effective qu'en 2030 (projection DGAC) ou 2050 (projection EMGANN) si celui ci passait, ce qui est envisagé vers 2020, à 60 comme c'est le cas à Bordeaux ou Toulouse. L'argument avançant le niveau nécessairement limité de l'emport des vols européens (50) pour expliquer une croissance inexorable du trafic est irrecevable, puisque ce type de vol ne représentera même pas 10 % du trafic passager en 2020. **On nous annonce une saturation de la piste à hauteur de 80 000 mouvements/an, ce qui nous donne une moyenne**

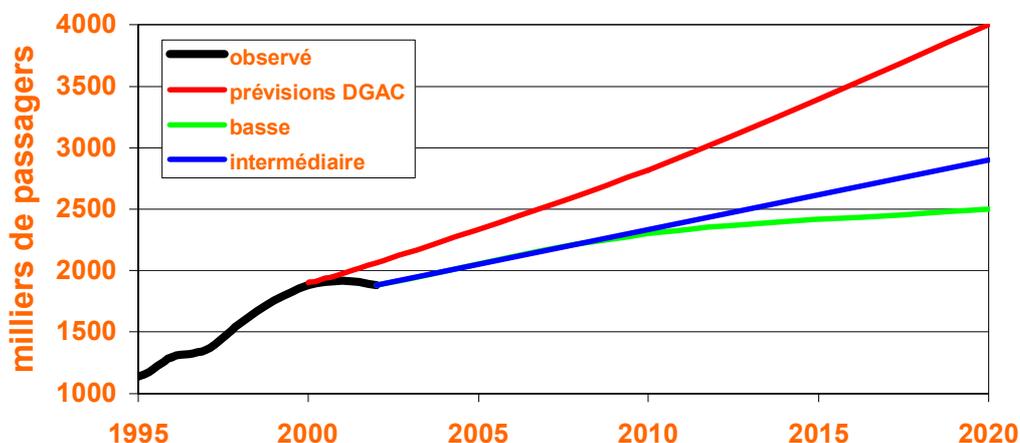
de 11 mouvements/heure, une fréquence notablement bien en deçà des capacités de cette piste.

□ **l'essoufflement du boom aérien est largement prévisible.** La croissance récente du transport aérien est majoritairement basée sur l'effort des entreprises et sur l'augmentation des possibilités financières des classes moyennes en matière de loisirs. Déjà fortement impliquées dans l'augmentation passée, il est fort probable que ces catégories n'augmenteront pas à l'avenir de manière drastique leur contribution à la croissance générale du trafic, se cantonnant à une progression en rapport avec l'accroissement démographique. L'écart entre classes aisées et défavorisées augmentant d'année en année, l'augmentation du trafic ne peut que s'amortir, sauf à tabler sur une envolée massive du

pouvoir d'achat des chômeurs, RMIstes, employés et ouvriers leur permettant de partir en vacances à l'étranger et en avion !

□ **le basculement du trafic actuel vers Paris** – pour raison de correspondances – sur le trafic européen et hexagonal régulier sera lui aussi un **facteur limitant**

□ les prévisions de croissance du trafic de la DGAC reposent sur des chiffres qui prennent en compte les vols non commerciaux (40 % des mouvements pour 2 % des passagers, 25 % de la surface de la plateforme. **A aucun moment n'est envisagé leur transfert sur un autre site.**



à terme, le nombre d'habitants touchés par les nuisances sera comparable à celui de Nantes Atlantique !

CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Vieux de plus de 35 ans, ce dossier s'appuyait sur des estimations de développement urbain et péri-urbain loin de la réalité que nous connaissons aujourd'hui. Poussés par le développement tentaculaire de la ville de Nantes et la pression foncière qui s'y exerce, les particuliers ont massivement investi dans cette région qui est passé d'environ 27 000 habitants en 1970 à 61 000 en 1999 (soit 70 000 personnes à l'horizon 2010 date de la mise en service de l'aéroport prévue par les porteurs du projet), alors même qu'à Notre Dame des Landes, la Zone d'Aménagement Différé créée en 1974

interdit depuis l'octroi de tout permis de construire. **On est loin de la zone désertique, peuplée de quelques irréductibles paysans bouseux et arriérés**, « une urbanisation limitée et un environnement naturel peu contraignant » diraient les officiels ! Ce seul point nécessite qu'**une étude intégrant la forte poussée démographique prévisible dans les 10 années à venir du fait de la spéculation immobilière sur Nantes soit menée.**

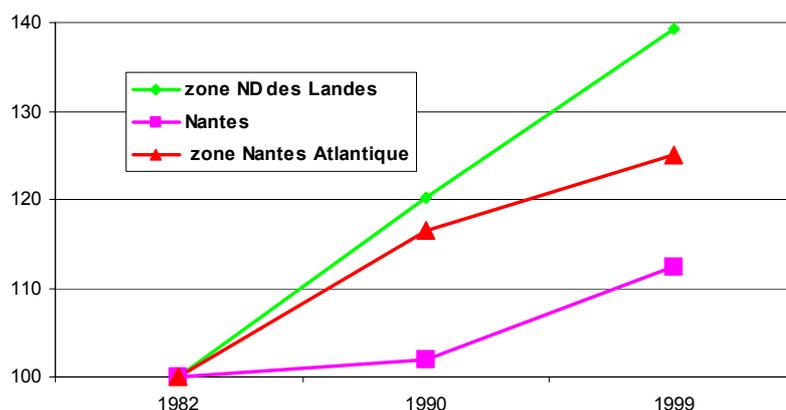
Si les nuisances que subit la population vivant à proximité de Nantes Atlantique sont indéniables, ont comprend mal au nom de quel principe elles seraient plus supportables pour celle de la zone de Notre Dame des Landes qui lui sera globalement comparable et dont l'accroissement annuel est

beaucoup plus important. **L'argumentaire basé sur les nuisances de Nantes Atlantique pour justifier la création de Notre Dame des landes est donc tout simplement falacieux.**

Quant à l'aspect purement environnemental, qui peut croire un seul instant qu'un aéroport intercontinental amènera une amélioration des conditions de vie, une diminution de la pollution et une préservation de l'environnement ? C'est vraiment se moquer du monde ! Et ce ne sont pas les quelques hectares prévus de « boisement à vocation récréative » qui

remplaceront une région de bocage et de bois entretenue par ses habitants et les agriculteurs... Les porteurs de projet expliquent qu'il est impossible de développer l'activité de l'aéroport de Saint Nazaire à cause de la présence de sites classés SEVESO, ce qui est parfaitement incongru puisque ces sites ne sont pas dans l'axe des pistes. Ils oublient par contre de préciser que ces même installations sont situées à une trentaine de kilomètres en droite ligne des pistes prévues à Notre Dame des Landes !

évolution de la population (1982 = 100)



un impact économique et social négatif !

CONTEXTE ECONOMIQUE ET SOCIAL

Comme c'est toujours le cas dans ce type de projet, et les membres de la CCI ne s'en privent pas, on assiste à un véritable « chantage à l'emploi et au développement économique » : On tente de culpabiliser les éventuels réfractaires en mettant en avant les emplois qui ne manqueront pas de se créer dans les communes concernées. On nous annonce 4000 emplois dont 2000 directs, **c'est omettre de dire que ces emplois existent déjà à Nantes Atlantique, et qu'il ne s'agirait donc que d'un simple transfert de postes, sans création véritable !** Et ce d'autant plus que la plupart des entreprises situées à proximité de l'actuel aéroport ont exprimé leur intention d'y rester en cas de transfert de l'activité aéroportuaire, montrant ainsi que la proximité du périphérique nantais était plus attractive que celle d'un hypothétique aéroport intercontinental...

Qu'on ne compte pas non plus sur un surcroît d'activité socio-économique lié aux familles des employés de l'aéroport, la proximité de l'agglomération nantaise (17 km) fera qu'ils resteront très probablement domiciliés dans leurs communes actuelles.

Par contre, les porteurs de projet n'ont à aucun moment évoqué le devenir des communes qui

hébergent actuellement Nantes Atlantique, ni les effets destructurants sur l'environnement social et économique des communes concernées dont l'activité est principalement agricole (départ d'habitants, stagnation immobilière, asservissement à la monoindustrie aéronautique, disparition d'exploitations, ...). Les services ayant élaboré le projet l'avouent eux-mêmes, **« l'impact du projet aéroportuaire sur l'agriculture se portera bien au-delà des communes concernées, par des effets indirects sur le marché foncier et sur l'organisation du bassin de production »**. Le transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes aurait donc pour effet immédiat, non seulement de supprimer ou fragiliser les 36 exploitations agricoles existantes sans compensation à Nantes Atlantique, mais de désorganiser l'ensemble de l'élevage et de la production laitière du département. Compte tenu des difficultés que connaissent ces secteurs à l'heure actuelle, l'impact réel irait bien au-delà d'une simple disparition de surface agricole utile. La **« politique de soutien de l'agriculture péri-urbaine »** (sic !), le **« dispositif concerté de développement et de protection des espaces et activités agricoles »**, l'**« accompagnement des exploitants »**, seules propositions des porteurs de projet en la matière, ne sont au mieux que des phrases creuses, au pire des mensonges éhontés. On ne soutient pas l'agriculture

d'une région déjà fortement touchée par le développement de l'agglomération nantaise en mettant les agriculteurs à la porte !

En terme d'emplois et de développement en Loire Atlantique, le solde risque fort d'être négatif, contrairement à ce qu'avancent les promoteurs de ce

dossier. **Une étude d'impact économique global**, et non pas limité aux seules activités aéroportuaires, **aurait du être entreprise avant même que le projet du maître d'ouvrage soit versé au débat public.**

trop flou, trop incomplet, trop partial, le projet est irrecevable !

ERREURS, OUBLIS ET IMPRECISIONS

Le dossier présenté par les représentatants de l'état est **entaché d'erreurs** (le point le plus comique est que deux des scénarii proposés pour la localisation de l'infrastructure aéroportuaire prévoient des pistes situées en dehors de la ZAD !), **de mensonges** (il affirme que l'utilisation en complément de l'aéroport de Saint Nazaire n'est pas possible car il faudrait allonger la piste (2600 m contre 2900 à Nantes et 2300 à Rennes), alors que cette dernière peut accueillir les gros porteurs) **et est pour le moins incomplet :**

□ L'emprise exacte du « barreau routier », estimée à environ 500 hectares, n'est pas connue. Aucune étude d'impact, qu'il soit économique, environnemental ou foncier n'a été menée en la matière,

□ Rien n'est avancé en ce qui concerne l'emprise d'éventuelles zones d'activités et de locaux connexes (hangars, maintenance),

□ La question du fret (volume, mouvements, emprise) et de l'aviation non commerciale n'est qu'à peine effleurée,

□ La question de la saturation prévisible du périphérique nantais dans les années à venir n'est pas abordée,

□ Rien de concret n'est avancé concernant les dessertes ferroviaires (à partir des lignes Nantes/Redon et Nantes/Chateaubriant, ligne directe vers Rennes, TGV ? Où, Quand ?) et routières connexes, ni situation, ni emprise, ni coût, ni financement,

□ Rien au sujet de l'inévitable « grand contournement » de l'agglomération nantaise (passera-t-il par Treillières, Nort sur Erdre, Saint Etienne de Montluc ?),

□ Quant à espérer des projections en terme d'infrastructures sportives, culturelles, pavillonnaires, hôtelières et commerciales incontournables autour de ce type d'implantations...

□ Rien n'est dit sur la reconversion de l'actuelle zone aéroportuaire, sera-t-elle condamnée à devenir une friche industrielle supplémentaire ?

□ Le système de transports collectifs nécessaire entre le centre de Nantes et Notre Dame des Landes (en respectant des temps moyens qui feront sourire les nantais habitués aux aléas de la circulation dans leur ville !) est rapidement évoqué, mais sans précision quant aux modes retenus, ni chiffrage du coût.

Compte tenu des conséquences multiples qu'auraient de tels aménagements, tant en terme d'impact, de bétonnage, d'urbanisation, de « gethoïsation » de certaines communes (Orvault, La Chapelle sur Erdre, Sucé sur Erdre, Carquefou, etc...), **la limitation du projet présenté aux seules infrastructures aéroportuaires directes n'est pas acceptable**, cela revient à limiter l'impact et le coût de la construction d'une maison d'habitation au seul devis de la décoration du salon !

Enfin, le plus grand flou persiste quant à la **vocation réelle de cet éventuel aéroport**. Simple translation de l'aéroport de Nantes, aéroport international pour tout le Grand Ouest ou délestage des aéroports parisiens ?

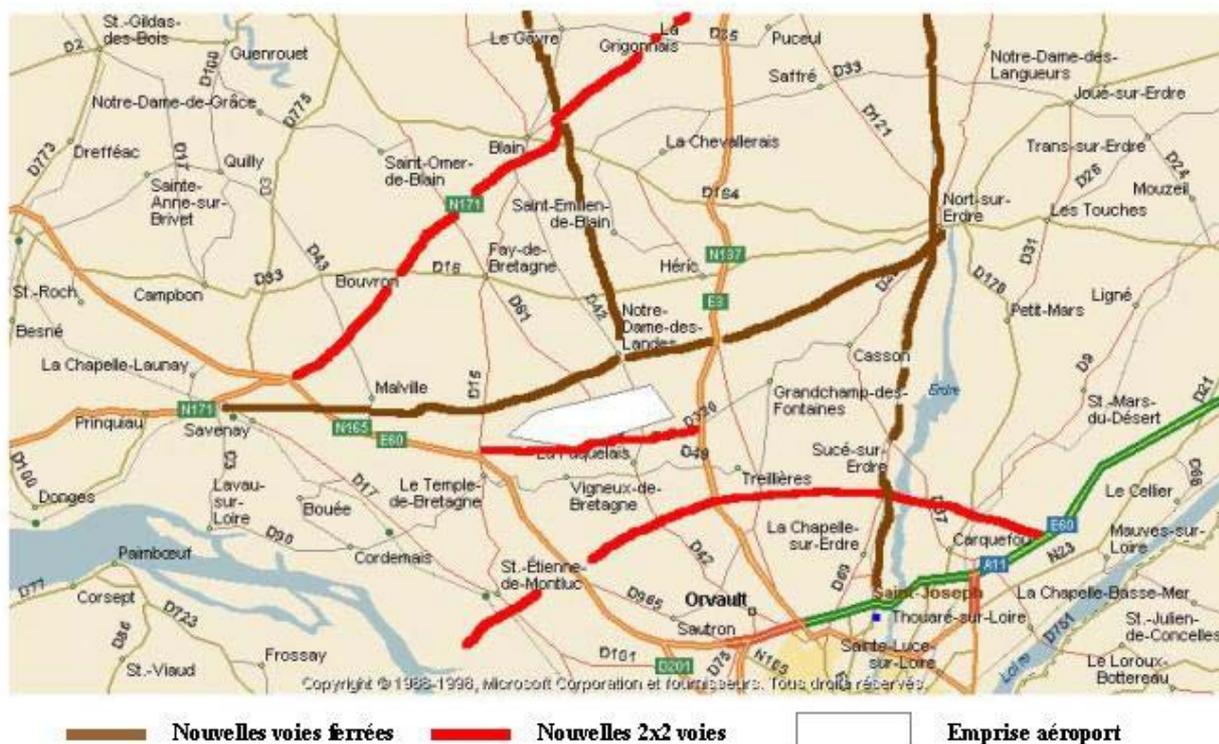
Dans le premier cas, compte tenu de l'évolution réellement prévisible du trafic, **le maintien de Nantes Atlantique couplé à un aménagement de l'aéroport de Saint Nazaire suffirait amplement pour répondre à la demande future tout en baissant le niveau actuel de nuisances.**

Dans le deuxième cas, pourquoi ne pas chercher à développer en réseau le maillage aéroportuaire de la Bretagne (10 aéroports pour 4 millions de passagers) **et de ses voisins tout en améliorant le réseau ferroviaire et routier** (voire maritime et fluvial) actuel ? On peut d'ailleurs s'interroger sur la réalité d'une telle vocation « d'aéroport du Grand Ouest » quand on sait que les aéroports de Nantes, Rennes et Angers ont une dizaine de destinations régulières en commun mais concurrentielles. Qu'est ce qui pousserait un habitant d'Angers ou de Rennes qui préfère utiliser son aéroport plutôt que d'aller à Nantes Atlantique (1 heure) à modifier son comportement et embarquer à Notre Dame des Landes ? Les CCI de Rennes et Angers étant fondamentalement concurrentes de celle de Nantes, il y a fort à parier qu'elles auront à cœur de

développer leurs propres connexions, réduisant ainsi les prétentions de Nantes à drainer l'ensemble du trafic interrégional.

Dans le troisième cas, ce projet (trop éloigné de Paris pour être crédible) est-il réellement nécessaire alors que la Cour des Comptes fustige la sous utilisation des 2 aéroports parisiens actuels?

NORD DE NANTES EN 2010/2020 : L'ENFER ?



un projet contraire au développement durable et équilibré de tout le territoire !

UN CHOIX DE DEVELOPPEMENT

Plus qu'une réflexion économique et sociale liée aux besoins exprimés et réels d'une population, ce projet traduit en fait un choix de développement et d'aménagement du territoire qui perpétue les aveuglements passés et les politiques gauliennes et miterrandiennes de grands travaux et d'exportation du modèle centralisateur et concentrationnaire parisien. Loin de promouvoir un développement équilibré de la région, cette politique a pour effets de concentrer la population, les emplois, les richesses, les infrastructures, la pollution, les inégalités, les nuisances et autres « bienfaits » de la vie moderne sur une Mégalopole nantaise hégémonique et mythomane, pendant que le reste du territoire périclite ou se trouve ravalé au rang de garde-manger et dortoir fournisseur de main-d'œuvre bon marché,

précaire et docile. D'un côté on ne vit plus, de l'autre on vit très mal ; on est très loin des « métropoles d'équilibre » jadis préconisées... Pour l'image d'une ville sagsue qui dilapide la vitalité de son socle rural, pour doper l'égo d'un maire aux ambitions démesurées, on n'hésite pas à sacrifier sans raison valable les populations des zones rurales (et non « péri-urbaines » !) avoisinantes. Au moment même où les principaux responsables politiques français ne s'expriment plus qu'en termes de « développement durable » et de « décentralisation », la situation pourrait faire sourire si elle n'était foncièrement dramatique !

Le projet, ainsi que le débat qu'il suscite, traduit clairement une fracture qui se creuse jours après jours entre l'agglomération nantaise, ses édiles et leurs missi-dominici cantonaux, et la population du reste du pays. Nous affirmons ici que la Loire--

Atlantique ne se limite pas à Nantes et ses desiderata, qu'un autre mode de développement, durable, équilibré, concerté et, *in fine*, plus harmonieux, est souhaitable, possible et nécessaire en Bretagne comme ailleurs dans le monde ! En aucun cas ce développement ne doit passer par cette fuite en avant et cette surenchère nuisible et

démessurée qu'illustre ce projet d'aéroport. En attendant un véritable débat démocratique sur ces choix fondamentaux, Emgann – Mouvement de la Gauche Indépendantiste formule les propositions suivantes :

les propositions d'Emgann : bon sens et complémentarité !

- L'abandon immédiat, total et définitif du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes**

- La mise à disposition, à coûts réduits, des terrains de la Zone d'Aménagement Différé pour l'installation de jeunes agriculteurs ou de PME**

- La fusion de la région administrative « Bretagne » et du département de la Loire-Atlantique en une collectivité territoriale unique se substituant à la région et aux 5 départements actuels**

- La création d'un Parlement Breton aux pouvoirs étendus**

- Le transfert des compétences des CCI en matière de gestion des aéroports bretons vers ce Parlement Breton**

- La gestion en réseau et en concertation par ce parlement du maillage aéroportuaire breton, avec une répartition équilibrée des trafics et nuisances**

Dossier réalisé par les comités EMGANN Pays de la Mée, Nantes, Rennes et Saint Nazaire

Contacts :

[emgann_lamee @ yahoo.fr](mailto:emgann_lamee@yahoo.fr)
[emgannnaoned @ iquebec.com](mailto:emgannnaoned@iquebec.com)
[emgannroazhon @ voilà.fr](mailto:emgannroazhon@voilà.fr)
[fulup.bonnet @ wanadoo.fr](mailto:fulup.bonnet@wanadoo.fr)