

# Solidarités CANTON DE LA CHAPELLE SUR ERDRE Ecologie

spécial mars 2003, commission projet d'aéroport à ND des Landes

17 rue du Cèdre, 44240 La Chapelle-sur-Erdre

## *Mieux utiliser les aéroports existants de l'Ouest*

Solidarités-Ecologie propose de valoriser et de mieux utiliser les aéroports existants de l'Ouest. C'est une proposition alternative réaliste qui s'oppose au projet de construction de nouvel aéroport. Nous suggérons de faire travailler en réseau les nombreux aéroports existants dans l'Ouest. Parmi eux, celui de Saint-Nazaire occupe une place privilégiée du fait de sa proximité avec Nantes et de ses très nombreux atouts. La collaboration des aéroports de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir est aussi la solution la plus simple et rapide à mettre en œuvre : la première étape en quelque sorte avant d'autres collaborations. Cette contribution expose nos arguments concrets pour une collaboration entre les deux aéroports : Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir.

### **Transférer les vols non commerciaux**

Il est certain que Nantes-Atlantique n'est pas saturé dans l'immédiat et ne le sera pas dans les décennies à venir. Il est d'ores et déjà possible de prolonger son utilisation de quelques décennies en retirant les vols non commerciaux (petits avions). Ceux-ci représentent actuellement 42 % des mouvements de Nantes-Atlantique. Ils pourraient être transférés sur d'autres

aéroports régionaux, de taille plus modeste, comme Ancenis, Cholet, La Roche-sur-Yon...

Cela permettrait de réduire l'éventuel encombrement de la piste et surtout de récupérer le quart de la surface au sol actuelle pour améliorer l'accueil des passagers si besoin.

### **Conserver uniquement les vols d'affaires à Nantes-Atlantique**

Les vols d'affaires représentent la plus grosse part des vols commerciaux. Ce sont les vols réguliers vers les grandes villes françaises et européennes. Leur nombre a été en faible progression jusqu'en 2000, il est en diminution depuis. Il devrait peu progresser dans les années à venir du fait d'une concurrence accrue possible du TGV, d'une politique de réduction des coûts des compagnies aériennes (cherchant à augmenter l'emport et non pas le nombre de vols), du fait d'une réduction des coûts des entreprises utilisatrices également (réunions via le téléphone ou internet favorisées) et d'une plus faible progression des revenus des particuliers.

L'emport moyen est faible (34 passagers par avion en moyenne)

et les avions utilisés sont de taille petite ou moyenne.

### **les avantages**

- **Pour les hommes d'affaires, utilisateurs des vols d'affaires, il est important que l'aéroport se trouve proche de la ville,** condition que remplit NA, que remplirait nettement moins bien un nouvel aéroport (avec le problème des dessertes en sus !)
- **Les nuisances sonores subies par les riverains seraient moindres :** il resterait moins d'avions sur NA. De plus, ces avions, de taille moyenne et petite, se dégagent plus vite de la piste au décollage que les gros porteurs. Les nuisances sonores provoquées sont beaucoup plus faibles qu'avec un trafic de gros porteurs.
- **La diminution du trafic sur NA permettrait de réviser le PEB à la baisse.** Le trafic sur Nantes-Atlantique serait plus faible qu'aujourd'hui et augmenterait peu. Le nouveau PEB devrait être révisé, ce qui permettrait de donner plus de latitude aux communes riveraines pour leurs projets immobiliers.

✍

### **COMMANDE DU DOCUMENT DE SOLIDARITES ECOLOGIE**

Je commande .... exemplaires du document de Solidarités-Ecologie : « **Un autre développement pour l'Ouest, contribution au refus d'un nouvel aéroport, à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs** » de décembre 2002 (33 pages).

Prix du document, port compris : 4 euros ;

Ci-joint la somme de ..... euros, par chèque à l'ordre de Solidarités-Ecologie

Nom :

Prénom :

Adresse :

Adresser à : Henri Gracineau, 4 chemin du tisserand, 44240 la Chapelle-sur-Erdre ou à : Michel Tarin, Chavagnes, 44119 Treillières ou, gratuit, par internet (fichier PDF de 249 Ko) auprès de Christian Roy, [pierremanuel.roy@free.fr](mailto:pierremanuel.roy@free.fr)  
possibilité de commander également ce quatre pages par internet (fichier PDF d'environ 200 Ko)

Complément au document « *Un autre développement pour l'Ouest, contribution au refus d'un nouvel aéroport, à N-Dame-des-Landes ou ailleurs* »



## Un réseau Nantes-Atlantique – Saint-Nazaire :

### Dégager totalement les vols vacances

Dans un premier temps, nous proposons de dégager totalement les vols vacances sur l'aéroport de Saint-Nazaire. A l'avenir, la collaboration en réseau pourra concerner également Angers, Rennes...

Il s'agit des vols vacances et à destination des Dom-Tom. Ceux-ci se font dans des avions gros porteurs dont l'emport moyen est de 123 personnes. Leur nombre a été en progression forte jusqu'en 2000. Celle-ci devrait se poursuivre à un rythme plus faible, compte-tenu de l'augmentation de l'emport et des nombreuses contraintes internes et externes que rencontre actuellement le secteur aéronautique.

La piste de l'aéroport de Saint-Nazaire est actuellement notablement sous-utilisée. Elle mesure 2 400 m de long ce qui lui permet de recevoir de très gros porteurs, du type Beluga.

### les avantages

- **L'aéroport de Saint-Nazaire - Montoir est d'une excellente accessibilité** : il est à 30 minutes de Nantes par le train ou par la voie express. Cette voie express sera portée prochainement à deux fois trois voies jusqu'à Savenay. Une expérimentation de liaison ferroviaire régulière et rapide « métrocéane » va démarrer entre Nantes et Saint-Nazaire. Il sera possible d'adjoindre à l'avenir une liaison fluviale comme cela se fait actuellement pour les marchandises. Cet aéroport est également relié à toutes les villes du Grand Ouest par la ramification à la gare de Savenay des lignes SNCF existantes et exploitées. La gare de Savenay est à 10 minutes de la gare de Montoir. La proximité de la voie ferrée et de la voie express permettrait de créer un aérogare commun gare - aéroport.

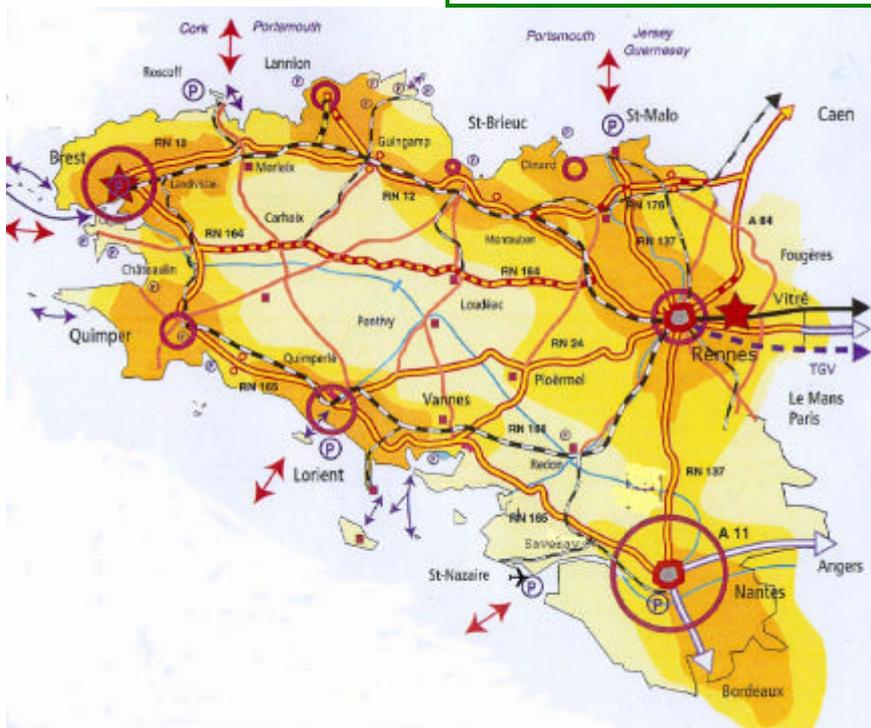
- **Les personnes prenant des vols vacances seraient très intéressées de pouvoir accéder à un aéroport par le train.** Les utilisateurs de vols vacances partent le plus souvent pour plusieurs jours.

Ils préfèrent dans leur très grande majorité ne pas laisser leurs voitures sur les parkings de l'aéroport. En outre, seuls 22 % des utilisateurs actuels de vols vacances à NA sont originaires de Loire-Atlantique ; 41 % viennent des départements limitrophes. Si certains passagers venaient de Brest par avion et atterrieraient à NA, ils seraient ensuite très vite arrivés à l'aéroport de Saint-Nazaire.

- **Le coût d'aménagement de l'aéroport de Saint-Nazaire n'a rien à voir avec le coût de réalisation d'un nouvel aéroport.** Il sera tout à fait possible de créer un taxiway pour améliorer le dégagement des avions côté nord de la piste, sur le site aéroportuaire actuel. En outre, une partie des aménagements sur Saint-Nazaire pourraient s'échelonner au fur et à mesure du développement du trafic si besoin.

- **Les nuisances pour les riverains de Saint-Nazaire resteraient modestes.** Sans sous-estimer les nuisances et les problèmes de sécurité inhérents au trafic aérien, nous estimons que notre proposition les limite au maximum. Au cours de l'année 2000, les vols vacances et vers les Dom-Tom à Nantes-Atlantique ont transporté 650 000 passagers, soit 100 avions par semaine en moyenne (emport de 123 personnes). En règle générale, le trafic journalier de ces gros avions est assez étalé (contrairement aux vols d'affaires qui se concentrent sur deux tranches horaires journalières). Il est le plus

*suite des avantages page suivante*



La voie TGV arrive à l'aéroport de Saint-Nazaire

## une alternative sérieuse et réaliste



dense actuellement sur certains mois de l'année mais a tendance à s'étaler de plus en plus sur l'année. Sur les mois de mai et juin, de plus fort trafic *actuel* de gros porteurs, le trafic qui se ferait sur Saint-Nazaire serait de l'ordre de 300 vols par semaine. Dans l'hypothèse (très forte) d'une croissance du trafic des vols vacances de 10 % par an sur les cinq prochaines années, soit un trafic multiplié par 1,6, on compterait 972 000 passagers en 2007 (603 000 aujourd'hui), on atteindrait 150 vols par semaine en moyenne.

● **Développement économique induit** : les gens qui prennent l'avion à NA actuellement ne consomment pas sur place. Le fait d'avoir un aéroport pour les vols touristiques à Saint-Nazaire, sur la côte, peut permettre un certain développement de l'activité touristique, donc le développement d'activités et d'emplois induits, beaucoup plus que si on créait un aéroport ailleurs car la côte offre plus d'attraits touristiques. Par ailleurs, la présence d'Airbus Industrie pourrait faciliter la valorisation d'un savoir faire et permettre de développer une activité de maintenance aéronautique locale, donc des emplois.

● **Plus de facilités pour le fret** : le fret aérien s'effectue actuellement en grande partie dans les soutes des avions gros porteurs. Le fait que ces vols décollent et arrivent à Saint-Nazaire faciliteraient le transport de fret grâce à la proximité du port, de la route, de la voie ferrée et de la Loire. Nous sommes opposés au développement du trafic de fret aérien pour toutes les nuisances qu'il génère et les désastres économiques qu'il encourage mais un fret minimum peut se réaliser beaucoup plus facilement avec l'aéroport de Saint-Nazaire qu'avec un autre aéroport de l'Ouest. Le CESR s'est d'ailleurs prononcé en ce sens.

### Confirmer la métropole Nantes – Saint-Nazaire

La collaboration entre Nantes et Saint-Nazaire existe déjà. Notre proposition de réseau aéroportuaire entre Nantes et Saint-Nazaire s'appuie sur une collaboration déjà en place : port, CCI, transports... Cela en facilitera incontestablement la mise en œuvre. Nous sommes conscients des difficultés importantes, notamment réglementaires européennes, pour la mise en place de telles collaborations. C'est difficile mais ce n'est pas insurmontable si la volonté politique est forte. De telles collaborations existent, entre Roissy-Charles de Gaulle et Orly, par exemple. Des collaborations entre pays et modes de transport existent déjà aussi, entre Bruxelles et Paris notamment.

### Nos réponses aux arguments avancés contre une utilisation plus importante de l'aéroport de Saint-Nazaire

● **Cet aéroport existe et fonctionne déjà.** Il reçoit régulièrement toutes sortes d'avions, des plus gros aux plus petits. Si le lieu était si dangereux il aurait été fermé depuis longtemps.

● **Les sites Sévés ne sont pas situés dans l'axe de la piste** (représentés par un X sur la carte page suivante). Il s'agit du terminal gaz, de l'usine Norsk et de la raffinerie de Donges. Ils se situent en bordure de Loire, alors que l'axe de la piste se trouve au nord de Saint-Nazaire. Il n'y a pas survol de ces sites, situés à plus d'1 km de la piste ou de son axe. Si, hypothèse hautement improbable, un avion s'écrasait, à l'arrivée ou au décollage, il le ferait dans l'axe de la piste donc loin des sites à risque. La ville de Nantes est également un site à risque, cela n'a pas

empêché un trafic important jusqu'à présent (12 000 survols par an d'après OF du 15 mars 03). Trafic que nous souhaitons par ailleurs voir ne pas progresser.

● **Les grues du port ne sont pas non plus dans l'axe de la piste** et sont nettement moins hautes que la Tour Bretagne qui est survolée actuellement régulièrement par les avions arrivant à NA ou en décollant. Avant qu'un avion n'arrive en bout de piste, il est déjà nettement plus haut que les grues ! La Tour Bretagne est également nettement plus élevée que les torchères de la raffinerie de Donges.

● **L'axe de la piste est tel qu'il n'y a aucun survol de la ville de Saint-Nazaire et très peu de zones d'habitation survolées** (voir carte page suivante). Les avions survolent essentiellement des marais. Ils passent près du bourg de Donges mais il n'y a pas de survol du bourg.

### En 2010, moitié moins de trafic sur Nantes-Atlantique

Ces propositions ont été chiffrées par des projections de trafic. Ces dernières tiennent compte d'une légère progression des emports pour les vols d'affaires et de leur stabilité pour les vols vacances. Cette dernière hypothèse est basse car la taille des gros porteurs est actuellement en progression. Nous avons par ailleurs choisi des hypothèses de progressions assez fortes de trafic, (respectivement +2,3 et +4,5 % par an pour les vols d'affaires ; +5 et +10 % par an pour les vols vacances). Elles ne correspondent pas aux prévisions que nous faisons par ailleurs du trafic aérien, compte tenu de la situation actuelle. Elles ont été prises *dans un but pédagogique* : pour montrer que même si la croissance du trafic aérien était forte ces prochaines années, notre proposition présente des atouts indéniables. Elle fait baisser



# Nantes-Atlantique – Saint-Nazaire : une proposition à examiner prioritairement

nettement le nombre de passagers ainsi que le nombre des mouvements à Nantes-Atlantique. En 2010, Nantes-Atlantique serait encore plus éloigné de la saturation qu'aujourd'hui ! Il accueillerait environ un quart de passagers de moins que maintenant et compterait moitié moins de mouvements. Dans l'hypothèse très improbable de 4,5 % de croissance annuelle des vols affaires, il faudrait attendre 2030 pour atteindre 4 millions de passagers et 60 000 mouvements.



Quant à Saint-Nazaire, nous avons volontairement limité nos projections à 2007. Cela permet de laisser ouverte la possibilité d'autres collaborations en réseau d'aéroports pour l'avenir.

Il est vraiment indispensable de

continuer à réfléchir à cette proposition visant à **utiliser au mieux l'existant** et d'éviter de construire un nouvel équipement fort coûteux et porteur de tant d'inconvénients majeurs pour les territoires de l'Ouest.

Les difficultés économiques actuelles poussent tous les décideurs raisonnables et responsables à utiliser au mieux

## Projections de trafic, hors transit, sur Nantes-Atlantique en 2010 et au delà si il existe un réseau Nantes-Saint-Nazaire (en partant du trafic de 2002 et selon deux hypothèses de croissance plutôt forte)

	Hypothèses d'évolution annuelle (%) du nombre de passagers		Hypothèses d'empont* moyen en 2010		Nombre de passagers (en millions)		Nombre de mouvements	
	Hyp 1	Hyp 2	Hyp 1	Hyp 2	Hyp 1	Hyp 2	Hyp 1	Hyp 2
2000								
. vols commerc.	//	//	34		2,0		41 700	
. ensemble			28		2,0		72 200	
2002								
. vols commerc.					1,8		35 900	
. ensemble					1,8		64 500	
2010			43	43	1,4	1,6	32 000	38 000
2020	2,3	4,5	50	54	1,7	2,6	35 000	48 000
2030			58	66	2,2	4,0	38 000	60 000
Comparaison 2010/2000								
. vols commerc.	//	//	//		- 29 %	- 16 %	- 23 %	- 9 %
. ensemble	//	//	//		- 30 %	- 17 %	- 56 %	- 47 %

\* : nombre de passagers par avion

source : calculs Solidarités-Ecologie

## Projections de trafic passagers sur Saint-Nazaire-Montoir en 2007 si il existe un réseau Nantes-Saint-Nazaire (en partant du trafic de 2002 et selon deux hypothèses de forte croissance)

	Hypothèses d'évolution annuelle (%) du nombre de passagers		Empont* moyen	Nombre de passagers (en millions)		Nombre de mouvements	
	Hyp 1	Hyp 2		Hyp 1	Hyp 2	Hyp 1	Hyp 2
2007 : ens. vols vacances	5	10	123	0,8	1,0	6 300	7 900

\* : nombre de passagers par avion

source : calculs Solidarités-Ecologie

l'existant. Ce ne serait pas si compliqué de le faire sur le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui et d'annuler tout projet visant à construire un nouvel aéroport dans l'Ouest, à Notre Dame des Landes ou ailleurs.

Les contributions de Solidarités-Ecologie se trouvent sur le site du débat public : [www.debat-aeroport-nantes.org](http://www.debat-aeroport-nantes.org)

Contact Solidarités-Ecologie :  
Jean-Paul Minier, 02 40 72 53 20