

RÉUNION PUBLIQUE DU 21 JANVIER 2003  
Halle Martenot à Rennes

## **Nantes, Rennes et NDL**

Le maître d'ouvrage vous a présenté la problématique de l'avenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique et le projet de Notre Dame des Landes. Je voudrais maintenant vous faire part de quelques remarques sur l'intérêt pour les Bretons du développement de l'aéroport de Nantes sur un nouvel emplacement, de l'avenir de celui de Rennes dans ces conditions et de quelques réflexions sur les conséquences pour ceux qui voient un aéroport arriver dans leur jardin.

### **1. Intérêt de Notre Dame des Landes.**

L'intérêt pour les Bretons réside dans la desserte de nouvelles destinations par des vols directs. Je rappelle que pour un passager, un aéroport à moins de 30 minutes de voiture est proche, à plus d'une heure loin.

Je vous propose de regarder ce tableau qui montre le nombre de destinations desservies au moins 4 fois par semaine en fonction du nombre de passagers des aéroports. La fréquence de quatre par semaine est discutable, mais avec d'autres fréquences, les conclusions seraient identiques.

Nous voyons que pour avoir une véritable desserte intercontinentale, il faut plus de 25 millions de passagers. Même Nice avec 9 millions n'a qu'une destination long courrier, New York. Nantes ne sera jamais le 3<sup>ème</sup> aéroport parisien et n'aura pas de façon significative des liaisons régulières long courrier d'ici fort longtemps. Nous voyons ensuite un saut dans l'activité au dessus de 3 millions de passagers : le nombre de destinations augmente de 50 % pour les dessertes des villes françaises et devient significatif pour les métropoles européennes. Or aller prendre un avion à plus d'une heure de voiture est intéressant pour les vols directs qui évitent une correspondance. Le fait que Nantes puisse se développer et dépasser sans problème les 3 millions de passagers annuels, de surcroît en se rapprochant de la Bretagne, apporte donc un plus à de nombreux Bretons.

Où placer cet aéroport ? Il doit avoir un marché local suffisant. Si nous regardons une carte du peuplement français, nous voyons que les zones les plus denses dans l'Ouest français sont Nantes, Cholet, Angers et Rennes. C'est bien à l'intérieur de la zone ainsi définie que doit se situer le futur aéroport. En même temps, il ne doit pas être trop éloigné de Nantes pour conserver le cœur du marché actuel.

### **2. Quel avenir pour Rennes ?**

Un aéroport situé à plus de 20 ou 25 Km au nord de Nantes serait trop éloigné de la zone de chalandise du Sud de la ville ; de même un aéroport relativement proche de Nantes ne répondrait pas aux besoins des habitants du Nord de Rennes et encore moins de ceux du Nord

de l'Ille et Vilaine. Les exemples d'aéroports situés trop loin des villes ne manquent pas : Mirabel à 60 Km de Montréal, sans parler du Havre ou de Cherbourg pour lesquels les Conseils généraux des départements concernés ont du investir dans des compagnies aériennes ou en subventionner pour éviter des délocalisations d'entreprise résultant d'une desserte aérienne devenue inadaptée.

Placer le nouvel aéroport à mi-chemin entre Nantes et Rennes serait mal desservir une bonne partie des zones de chalandise de Nantes et de Rennes .

Aujourd'hui l'aéroport de Rennes se porte bien et se développe. L'arrivée d'une nouvelle plate-forme 80 ou 90 Km ne modifiera que peu sa zone de chalandise pour les destinations actuellement desservies. Les nouvelles destinations s'implanteront plus vraisemblablement à Nantes, mais la réalisation de celles-ci devenant possible apportera, comme indiqué ci-dessus, un plus pour les Rennais.

Rennes Saint Jacques, répondant à un réel besoin, continuera à se développer.

### **3 . Quels problèmes pour les riverains ?**

Aujourd'hui je considère que la législation est trop laxiste en ce qui concerne l'urbanisation autour des aéroports : on autorise des constructions à proximité des pistes et ce n'est pas raisonnable. Même si sur le moment les demandeurs sont satisfaits de pouvoir se rapprocher de leur lieu de travail ou des services que rend une plate-forme aéronautique, on crée des mécontents à terme, l'expérience le prouve.

En revanche, la législation n'est pas très généreuse pour ceux qui voient arriver de façon inattendue un aéroport à proximité. Certes dans le cas de Notre Dame des Landes, l'idée d'un aéroport n'est pas récente, mais il n'en demeure pas moins que des gênes, parfois graves, peuvent être imposées à certains. Des études ont été conduites à l'étranger, et aussi en France, sur le sujet. Je souhaiterais que la Commission particulière du Grand débat national sur l'Aéroport de Notre Dame des Landes relance les études sur les dédommagements et les retombées économiques à apporter aux riverains en cas de réalisation d'une grande infrastructure d'intérêt général.

### Nombre de destinations desservies

	<b>CDG</b>	<b>Orly</b>	<b>Nice</b>	<b>Bordeaux</b>	<b>Nantes</b>
<b>Passagers (millions)</b>	<b>48</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>France</b>	<b>18</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>8</b>
<b>Europe et AFN</b>	<b>87</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
<b>Intercontinental</b>	<b>31</b>	<b>6 (Outre-mer)</b>	<b>1</b>		

Nota : destinations desservies au moins 4 fois par semaine.