

Intervention de Jean-Pierre CAHINGT  
Président de la Commission des Aéroports Atlantique,  
Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes.

**RÉUNION PUBLIQUE DU 11 JANVIER 2003**  
**Notre-Dame-des-Landes**

Mesdames, Messieurs, Bonjour à tous,

J'ai 62 ans, j'ai construit ma maison à La Chapelle S/Erdre, j'ai été chef d'entreprise pendant 35 ans. Je suis un élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie chargé comme Président de la Commission des Aéroports Atlantique d'accompagner le développement, le bon fonctionnement et surtout la qualité de services dus à nos clients passagers sur l'aéroport actuel de Nantes Atlantique. A titre d'information, ce dernier a d'ailleurs obtenu la 1<sup>ère</sup> certification qualité ISO 9002 en Europe en 1997. Par ailleurs, les Assises Nationales de la Qualité en Aéroport se déroulent à Nantes tous les deux ans.

Mon mandat actuel est celui d'un élu consulaire, chargé d'anticiper et de préparer l'avenir de la Métropole Européenne, Nantes Atlantique. Mon rôle est de contribuer à prévoir un projet aéroportuaire favorisant l'emploi afin que les nouvelles générations qui voudront choisir leur vie dans l'Ouest Atlantique puissent le faire. Il s'agit donc là d'intérêt général qui exclut tout intérêt personnel ou particulier.

A ce titre, je suis donc amené aujourd'hui à soutenir le projet du futur aéroport qui devra résoudre les questions incontournables des années 2010-2020 en priorité le survol de la Ville de Nantes. Je suis heureux que s'ouvre enfin cette procédure démocratique de débat public qui permettra d'écouter, d'échanger voire de prendre en compte des préoccupations diverses qui s'affichent déjà longuement dans la presse. Pour moi tout d'abord, le projet futur d'aéroport à Notre Dame des Landes présenté par l'Etat devrait être un modèle de prise en compte de toutes les réglementations applicables en terme d'environnement, lutte contre le bruit, zones vertes, qualité de l'air et de l'eau. A ce titre, nous pensons que la zone de 1.225 hectares réservée par le Conseil Général depuis 1974 doit donner à ce projet des marges de sécurité appréciables pour la protection des riverains. Nous sommes là tous ensemble pour en débattre, en être informés, et nous nous félicitons que des études complémentaires soient décidées.

Je lis comme vous dans la presse les arguments présentés par les opposants au projet. Certains m'apparaissent tout à fait compréhensibles pour ceux qui se trouveraient touchés dans les années 2012-2015 par le plan de gêne sonore (PGS), pour ceux également qui ont la charge difficile de gérer l'avenir de leurs communes dans un contexte actuel d'émotion générale due à ce débat public. Dans ce type de projet il serait en effet beaucoup plus facile pour nous tous de ne rien faire que de regarder l'avenir en face. Le rôle du débat public est donc enfin selon moi, d'informer, d'éclairer, d'expertiser, voire de rectifier, ce qui est très positif.

**Quelques précisions d'ores et déjà doivent être à mon sens apportées.**

Le futur aéroport de Notre Dame des Landes sera l'unique aéroport de la Métropole Internationale Nantes Atlantique et ne peut à ce titre guère s'en éloigner. Par son positionnement au Nord de Nantes, il constituerait pour les trois régions Bretagne, Pays de Loire et Poitou Charente une alternative à Paris pour des vols directs européens et internationaux. J'estime que rapprocher l'Europe est une priorité absolue pour l'avenir de l'emploi de nos régions excentrées. Il faudra bien que d'ici 2020 l'Ouest soit relié directement à Francfort, Madrid, Amsterdam ou Milan, sinon notre région sera vite disqualifiée. Lors du transfert, l'aéroport actuel serait fermé au trafic, les

investissements successifs qui y ont été réalisés depuis les années 1995 ayant été conçus pour être le moment venu aisément transformés (en bureaux, en entrepôts, en écoles...). La piste seule pouvant le cas échéant être conservée par l'Etablissement industriel Airbus de Bouguenais.

Une précision supplémentaire doit être évoquée devant vous. Notre aéroport termine actuellement ses derniers investissements. L'ouverture récente du nouveau hall 4 construit avec un souci d'économie permet de porter notre capacité de 2 à 3 millions de passagers, chiffre qui devrait être atteint d'ici 2012. Il faut savoir que les surfaces disponibles sur le site et les aménagements existants ne permettraient pas de traiter dans des conditions de sûreté, de sécurité et de confort 4 à 5 millions de passagers. Au demeurant, le nouveau plan d'exposition au bruit (PEB) demandé par la Préfecture et applicable en 2003 (dont la surface est six fois supérieure au précédent) exclut un accroissement de mouvements d'avion correspondant à plus de 3 millions de passagers dont une très grande partie survole la Ville.

En réponse à certaines questions posées, il est souhaitable d'évoquer le trafic. Nous connaissons en 2002 à la suite du 11 septembre une baisse annuelle conjoncturelle de 5 %. Depuis 5 mois consécutifs, le trafic passagers est redevenu positif. Cette évolution passagère ne doit donc pas être interprétée comme un signe d'absence de croissance pour les années futures. La croissance du mois de décembre a été de 14 %.

A deux reprises dans le passé (1990-1992) avec la montée en puissance du TGV, nous avons connu à Nantes un fléchissement du trafic, suivi d'une croissance forte qui entre 1975 et 2000 a représenté une moyenne de 8,50 % l'an. De 1990 à 2000, c'est le mode de transport aérien qui s'est le plus développé en Europe avec une croissance globale de 63 %, il a doublé à Nantes Atlantique durant ces 10 années. Ainsi, les prévisions de 4 millions de passagers retenues pour 2020 par la Direction Générale de l'Aviation Civile, soit une moyenne de 5 % l'an, paraissent assez réalistes. Depuis 1975, c'est-à-dire en 25 années, la croissance moyenne annuelle a été de 6,50 %.

Le débat public est un moment important pour nous tous. L'écoute des arguments évoqués par chacun si passionnés soient-ils sera certainement assurée avec rigueur par la commission indépendante présidée par Monsieur BERGOUGNOUX. Des expertises complémentaires ont déjà été validées. Mais au final, il faudra ne jamais perdre de vue que la situation de l'aéroport actuel ne pourra perdurer compte tenu de la croissance des mouvements d'avion survolant une zone urbaine dense toute proche. Par ailleurs, la construction du futur aéroport sera un élément fort du développement en terme d'emplois quand on sait qu'en moyenne en Europe un aéroport de 4 millions de passagers génère 4.000 emplois directs et le double d'emplois indirects. Cela vaut quand même la peine d'y réfléchir tous pour nos jeunes générations.

Je vous remercie de votre attention.