

## RÉUNION PUBLIQUE DU 9 JANVIER 2003 Parc de La Beaujoire à Nantes

Je vais en quelques mots vous présenter notre position : **L'Ouest n'a pas besoin d'un nouvel aéroport ni à Notre-Dame-des-Landes, ni ailleurs.**  
Pourquoi ?

### **La saturation de Nantes-Atlantique annoncée n'est pas démontrée**

Si vous le permettez je vais vous donner une vision très rapide de la situation de trafic de Nantes-Atlantique de l'an 2000, année au plus fort trafic avec près de 2 millions de passagers.

**1<sup>er</sup>** - 53% des passagers de Nantes-Atlantique, ont une destination Paris et la Province. Nantes-Paris est en diminution depuis la mise en place du TGV. Si on veut développer le TGV vers les grandes villes françaises, voir européennes, le trafic de Nantes-Atlantique diminuera comme pour Paris.

**2<sup>ème</sup>** - Nantes-Atlantique possède une classification internationale mais seulement 9% du trafic dessert l'Europe. Ce n'est pas très important.

**3<sup>ème</sup>** - Les vols vacances représentent 29% du trafic et eux sont en augmentation (+20% en 2000 + 7,5% en 2001). Nous pouvons dire, c'est l'augmentation de ces vols vacances qui motivent la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Il y a du commerce à faire et on veut augmenter la zone de chalandise vers le nord. Nous répondons ceci : que ces vols vacances peuvent très bien se répartir sur l'ensemble des aéroports de l'Ouest et ils sont nombreux.

**4<sup>ème</sup>** - 42% presque la moitié des mouvements d'avions (atterrissage, décollage) sont constitués par de petits avions de tourisme et d'aéroclubs). Si Nantes-Atlantique était saturé il y a longtemps que ces avions iraient sur un autre aéroport comme c'est le cas pour les aéroports du type de Nantes-Atlantique et ils libéreraient de la surface au sol permettant ainsi d'augmenter les surfaces d'accueil et de parking.

Pour les prévisions de croissance de trafic, je dirai ceci (voir document)

En ce qui concerne la saturation de Nantes-Atlantique je vous présente 2 graphiques :

Voici la journée de 2000 ayant eu le plus fort trafic. Les mouvements d'avions (atterrissage et décollage) s'échelonnent de 5 h à 23 h. Les 10<sup>ème</sup> et 21<sup>ème</sup> H. sont les heures de pointe avec 13 avions commerciaux à l'heure. Alors que l'on sait que la piste peut-être saturée à 40 avions/H. Elle fonctionne donc au 1/3 de sa capacité avant saturation.

Si on extrapôle avec les 75 000 mouvements annuels (chiffres prévus dans le dossier avec une croissance de 5%) nous sommes en 2020 et la pointe se situe à 20 mouvements/H. c'est-à-dire à la moitié de sa capacité avant saturation.

***Nous affirmons que Nantes-Atlantique est loin d'être saturé et pas en 2020.***

Ces chiffres ne sont pas contestés, nous pouvons en discuter avec l'équipe qui a effectué les recherches si vous le souhaitez dans le débat tout à l'heure.

En conséquence, il ne nous paraît absolument pas opportun de construire un nouvel aéroport. Par contre, il existe des solutions pour réduire les nuisances, actuelles et à venir, notamment les nuisances sonores.

Nous listons dans notre document des solutions correctives possibles pour réduire les nuisances autour de Nantes-Atlantique. Nous proposons surtout une solution alternative capable de répondre aux gênes actuelles et à la croissance de trafic, si elle a lieu : un fonctionnement en réseau d'aéroports, en particulier, entre Nantes et Saint Nazaire.

### **L'Ouest n'a pas besoin de nouvel aéroport parce qu'il est déjà très bien équipé de plates-formes aéroportuaires**

- Il faut une piste de 2000 m pour faire atterrir et décoller les gros avions de type charters. C'est le cas de nombreux aéroports de l'Ouest : Nantes - Lorient - Angers - Rennes - St Brieuc - Dinard - Brest - St Nazaire.
- Il est bien sûr nécessaire d'étudier l'ensemble de leurs capacités, de chercher les complémentarités et de faire le point sur les aménagements qui seraient nécessaires. C'est pour cela que nous avons demandé à Mr Bergougnoux dans le cadre du Débat Public comme expertise complémentaire, une étude sérieuse des capacités aéroportuaires existantes, dans l'Ouest.
- Nous sommes persuadés qu'une collaboration avec l'aéroport de Saint Nazaire est possible et souhaitable. Celui-ci a de nombreux atouts. Il est très bien desservi : le rail(c'est le seul aéroport de l'Ouest où passe le TGV), la route, (avec la deux fois 3 voies toute proche), les voies fluviales (avec la Loire). Sa piste peut accueillir les gros porteurs. Il n'y a pas de survol de la ville, il est à proximité de Nantes et sa situation sur la côte, près du port, peut favoriser l'arrivée de touristes. La Loire-Atlantique possède déjà 2 aéroports. Elle n'a pas besoin d'un 3<sup>ème</sup>.
- Il s'agira de transférer certains vols de Nantes-Atlantique vers Saint Nazaire ou vers d'autres aéroports, notamment aux périodes de fort trafic de mai et juin. Solution pour réduire les nuisances sonores.
- Notre proposition va tout à fait dans le sens des mesures préconisées par la Commission Européenne dans le livre blanc des transports.

### **Nous voulons un développement harmonieux et équilibré de l'ensemble de l'Ouest : un développement respectueux de notre environnement**

a - Nous voulons dans l'ouest préserver notre armature urbaine équilibrée, avec des villes nombreuses et de différentes tailles. Nous voulons revitaliser les aéroports locaux avec des emplois répartis sur l'ensemble du territoire.

b - La construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes amènera une métropole nantaise hypertrophiée avec une forte concentration urbaine qui en découlera et le reste du territoire autour s'affaiblira . Depuis 30 ans les services de l'Etat n'ont pas su limiter l'urbanisation autour de la zone de Notre-Dame-des-Landes (*3300 logements ont été construits en 30 ans sur quatre communes (60% des logements ont moins de 25 ans et entre les deux recensements la commune de Grandchamp-des-Fontaines a connu le plus fort développement de tout le département)*). Comment pourront-ils limiter l'urbanisation après l'aéroport alors que la pression foncière sera plus importante et que l'agriculture aura disparu.

c - Car c'est bien de cela dont-il s'agit. La disparition, le saccage d'une activité économique, dynamique existante c'est-à-dire l'agriculture ; et l'on fait miroiter de prétendus emplois . Ce que nous voulons c'est conserver une agriculture qui demeure le meilleur garant de notre environnement.

d - Nous demandons l'harmonisation et l'intermodalité des moyens de transport, en sachant que si l'avion est nécessaire il est le moyen de transport le plus polluant, le plus dévoreur d'énergie, le plus coûteux et le plus gros producteur de gaz à effet de serre (pour 6% de passagers transportés il consomme plus de 20% des hydrocarbures utilisés pour le transport). En même temps l'aviation bénéficie de privilèges financiers exorbitants (kérosène détaxé, pas de TVA sur les billets d'avion ou TVA à 5,5% , moins 30% de taxe foncière sur les aéroports).

Le développement du réseau ferroviaire paraît primordial aujourd'hui, pour sa faible pollution, sa rapidité sur des distances inférieures à 1000 kms, sa ponctualité, son absence de congestion de trafic, son moindre coût. Il en va du respect de la planète et des générations futures.

e - Si un nouvel aéroport se crée, les gestionnaires chercheront à le rentabiliser. Le fret aérien peu important aujourd'hui pourrait se développer. Qu'est-ce qui se cache derrière le développement du fret aérien ? Les délocalisations, le chômage, la déstabilisation des économies locales, l'exploitation et finalement la misère dans les pays du Sud. Quand on sait qu'une entreprise française importe des poulets frais du Brésil où règne la misère et la pauvreté, que le transport nous coûte plus d'un litre de carburant par poulet et qu'en même temps les exploitations avicoles chez nous sont en crises. Est-ce ce modèle dit économique que nous voulons voir se développer ? Pour nous c'est clair, nous le refusons.

## **Conclusion**

Il est grand temps de prendre conscience de nos choix. Tout le monde parle de développement durable. L'expression est citée à plusieurs reprises dans le document officiel du Débat Public. De quoi parlons-nous vraiment ? Du développement durable de l'activité aérienne et aéroportuaire qui profite au final aux marchands de pétrole ? Et cela au prix de plus de pollution pour la planète et de plus de misère ? Ou alors parlons-nous de la possibilité de vivre encore durablement sur cette planète ?

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est, pour nous, déconnecté de la réalité. Il arrive trop tard, l'heure n'est plus à la création de gros équipements. Des solutions alternatives existent. Elles sont plus respectueuses de l'environnement, moins consommatrices d'énergie, aussi rapides et elles favorisent un développement harmonieux de la région, un emploi diffus sur tout le territoire. Non, l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'isolera pas la région du reste de la France, ni de l'Europe, ni du monde.

Alors habitants de la région, responsables d'associations et d'organisations qui voulez comme nous un autre développement pour l'Ouest, refusons un nouvel aéroport, et regroupons nos forces.

**La décision de ne pas construire un nouvel aéroport dans l'Ouest serait un acte fort et courageux dont nous pourrions tous être fiers.**