

CONCLUSIONS RÉSUMÉES DE LA PHASE 1 DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Question posée : FAUT-IL UN NOUVEL AÉROPORT ?

1. PRÉVISION DE TRAFIC DE NANTES-ATLANTIQUE EFFECTUÉE PAR LES EXPERTS

3, 4 à 4,3 Millions de voyageurs en 2020

4 méthodes de prévision ont été employées, qui ont conduit aux résultats suivants à l'horizon 2020 :

- Méthode A (analyse chronologique) : 3,4 à 4,3 millions de voyageurs
- Méthode B (modèle explicatif) : 3,0 à 4,2 millions de voyageurs
- Méthode C (analyse par destination) : 4,0 à 4,6 millions de voyageurs
- Méthode D (analyse par nature de vol) : 3,4 à 4,2 millions de voyageurs.

Fourchette finale retenue : 3,4 à 4,3 millions de voyageurs en 2020.

(Soit = 3,4 % à + 4,7 % par an en moyenne entre 2002 et 2020).

2. SATURATION DE LA PISTE : HORIZON 2025

- Aujourd'hui : 42.645 mouvements IFR/an (dont 96 % de vols IFR commerciaux) et 13 vols IFR par heure aux heures de pointe. Coefficient : $42645/13 = 3280$, arrondi à 3300.
- Seuls les vols IFR (prioritaires) sont à prendre en considération pour la saturation de la piste. Les autres ("vols à vue") sont "casés". Le fret n'a aucune influence.
- Capacité future : 30 mouvements/heure (maxi) x 3300 = 100.000 mvts IFR / an environ (soit 90.000 mvts commerciaux au moins).
- Accroissement possible : si la part des charters croît : + 10 %. Si aménagements (dégagements...) : + 10 %.
- Capacité de la piste : 90 à 110.000 vols commerciaux / an (90.000 + 0 % à 20 %).
- Prévision capacité voyageurs en 2020 : (90 à 110.000) x (50 à 55 passagers / vol). Soit une capacité de 4,5 à 6 millions de voyageurs en 2020.
- En 2020, utilisation de 70 % environ de la capacité maximale. Piste non saturée en 2020.
- Saturation de la piste : 2025 environ.

3. SATURATION DE L'AÉROGARE : HORIZON 2015 À 2020

- Capacité actuelle : 3 millions de voyageurs (selon la Direction de l'aéroport).
- Si maintien de l'aérogare actuelle, saturation d'ici 2013 à 2017, selon prévision de croissance du trafic (+ 3,4 % à + 4,7 % par an).
- Possibilités de meilleure utilisation des m2 existants à l'étude. (Comparaison à d'autres aéroports en cours).
- Possibilités d'extension à l'étude. Plans à établir. Coûts à évaluer.
- Saturation probable : 2015 à 2020, selon travaux raisonnablement possibles (à préciser).

(VOIR SUITE PAGE SUIVANTE)

4. SATURATION LIÉE AUX NUISANCES SONORES ET AUX RESTRICTIONS D'URBANISME : HORIZON 2015

- Plan d'exposition au bruit (PEB) en cours de révision, :
fondé sur 3 millions de voyageurs et sur les limites légales de bruit les moins exigeantes.
Résultats : 5.120 personnes en zones A + B + C (et 41.140 personnes en zones A + B + C + D).
- Plan d'exposition au bruit simulé par l'expertise :
fondé sur 4,5 millions de voyageurs et sur les limites légales de bruit les plus exigeantes.
Résultats : 14.050 personnes en zones A + B + C (et 63.680 personnes en zones A + B + C + D).
L'Ile de Nantes serait soumise à des restrictions d'urbanisme. La zone C atteindrait la gare de Nantes.
- Situation très difficile à partir de 2015.

5. CONCLUSION SUR LA SATURATION :

L'Aéroport de Nantes-Atlantique serait probablement saturé d'ici 2015 environ (et au plus tard 2020) du fait d'abord des nuisances sonores et restrictions d'urbanisme, ensuite (2015/2020) du fait de l'aérogare et, plus tard encore (2020/2025), du fait de la saturation technique de la piste.

6. DEUX PROPOSITIONS ALTERNATIVES ONT ÉTÉ FORMULÉES

- **Couplage Nantes (vols réguliers) / Saint-Nazaire (charters) : très improbable.**
 - usines Seveso près de Saint-Nazaire : danger à évaluer.
 - zones très urbanisées à proximité : PEB à simuler pour l'aéroport de Saint-Nazaire.
 - interdiction (droit européen) de discriminer les trafics sauf si "système aéroportuaire" (même agglomération) : à étudier.
 - les compagnies font ce qu'elles veulent : les consulter. Risque de pertes de trafic.
 - la desserte ferroviaire est lointaine : consulter RFF.
 - les clients font ce qu'ils veulent : risque de pertes de trafic.
 - risque de frein au développement du Port de Saint-Nazaire : à étudier.
 - déplacer les charters jouera peu sur la saturation piste et aérogare de N.A., mais peut jouer sur la saturation bruit et restrictions d'urbanisme (PEB N.A. sans charters à simuler).
- **Fonctionnement "en réseau" des aéroports de l'ouest : irréaliste. A exclure.**
 - taille critique nécessaire pour ouvrir des lignes (Nantes = plus gros marché. Incontournable).
 - discrimination des trafics interdite (droit communautaire).
 - les compagnies vont où elles veulent.
 - risques de pertes de trafics.
 - risques de frein au développement économique et à l'emploi.

7. CONCLUSION GÉNÉRALE :

Sauf à étudier plus à fond la **solution alternative** Nantes/Saint-Nazaire (formulée par l'association Solidarités Ecologie), avec de très faibles chances de succès (délais de procédure CEE importants et résultat aléatoire, risques économiques, urbanistiques, sécuritaires et environnementaux non négligeables), **il paraît nécessaire d'envisager le déménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans un autre site, qui reste à préciser** (phase 2 de l'expertise).

Une fois ce nouveau site choisi, toutes dispositions devront être prises rapidement et énergiquement pour empêcher l'urbanisation autour de ce site. Il faudra par ailleurs expliquer au public la non-fermeture totale éventuelle de Nantes-Atlantique (maintien du trafic EADS).