

## fnaut pays de la loire - association régionale des usagers des transports

### NOTRE DAME DES LANDES : L'AUTRE AEROPORT INUTILE

#### Texte de la FNAUT – Pays de la Loire et observations (en retrait)

Après s'être opposée au projet de troisième aéroport parisien, présenté comme inéluctable et urgent mais dont la remise en cause n'a guère provoqué de traumatisme au sein de la classe politique, la FNAUT réagit aujourd'hui au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes (NDDL) et s'efforce de répondre aux questions suivantes :

- a-t-on besoin d'un nouvel aéroport dans la région Grand Ouest ?
- que se passerait-il si l'aéroport était construit ?
- peut-on proposer une alternative ?

#### 1. A-t-on besoin d'un nouvel aéroport dans le Grand Ouest ?

##### 1.1 L'aéroport de Nantes n'est pas saturé aujourd'hui : le sera-t-il en 2010 ?

Il faut se méfier des prévisions de trafic. "Le trafic va doubler" est le leitmotiv de tous les promoteurs de grands projets, mais il faut parfois déchanter.

L'exemple de l'aéroport de Strasbourg est instructif : la DGAC prévoit que d'ici 2015, le trafic passera de 2,1 à 3,5 millions de passagers par an (+3,1% par an). Mais ces prévisions ont été mises en doute par le quotidien La Tribune à partir de considérations de bon sens : le trafic stagne depuis 5 ans, les liaisons avec Amsterdam et Munich viennent de fermer, le TGV-Est sera mis en service en 2007 et concurrencera fortement la liaison aérienne Strasbourg-Paris (2h20 par TGV).

Le même optimisme béat anime les responsables de Lyon – Saint-Exupéry : alors que le trafic a été de 5,8 millions de passagers (- 5,7%) en 2002 ils en prévoient 14 millions en 2020 et 30 à plus long terme !

On ne peut donc se contenter d'affirmer sans preuve irréfutable, comme le fait la DGAC, que le trafic aérien va continuer à augmenter de 5% par an à Nantes et passer ainsi de 2 millions de passagers en 2000 (42000 mouvements) à 3 millions en 2010 et 4 en 2020 (77500 mouvements).

Analysons en effet les différentes liaisons aériennes assurées depuis Nantes :

avec Paris ; avec les grandes villes de province ; avec les grandes villes d'Europe occidentale ; intercontinentales.

- Les liaisons avec Paris représentaient, en 2000, 15% des passagers et 7% des vols. Ce trafic ne pourra que diminuer à l'avenir. En effet le prolongement de la ligne à grande vitesse (LGV) de Paris jusqu'à Sablé fera gagner au moins 10 minutes au TGV et accentuera la prédominance du train sur l'avion, le TGV étant particulièrement pratique pour accéder au sud de Paris depuis Massy.

- Les liaisons avec les autres aéroports de province (38% des passagers et 36% des vols) concernent actuellement essentiellement Lyon et Nice. La construction du barreau sud TGV en Ile de France entre Massy et Valenton réduira sensiblement la durée du trajet ferroviaire Nantes Lyon et limitera donc la croissance de la liaison aérienne.

- Les liaisons avec les capitales européennes (9% des passagers et 8% des vols) concernent essentiellement Londres et Bruxelles, le barreau sud facilitera l'accès à Bruxelles par TGV.

- Les liaisons avec les DOM-TOM (2% des passagers et 0,4% des vols) resteront marginales.

- Enfin les liaisons "vacances" par charters (29% des passagers mais seulement 7% des vols en raison d'un emport important : 120) pourront se développer si le pouvoir d'achat des "seniors" se maintient.

Par ailleurs les événements du 11 septembre ont fragilisé le transport aérien et il serait bien imprudent d'affirmer que leur effet ne sera que temporaire. A Nantes, le trafic a diminué de 5% en 2002. D'autre part l'émergence des compagnies à bas coûts ne favorise pas les grands aéroports. Enfin le coût d'exploitation de l'avion augmentera vraisemblablement (coût de la sécurité, taxation du kérosène, écotaxe) : même les compagnies à bas prix seront affectées elles aussi.

Dans l'hypothèse d'une croissance forte du trafic à Nantes, on assisterait à une croissance de l'emport qui est très faible (44 en moyenne, 29 seulement pour les liaisons province province, 34 pour les relations européennes) et non à une augmentation du nombre des vols. Affirmer que la limite de capacité de Nantes est de 3 millions de passagers n'a aucun sens, ce qui compte est le nombre de mouvements !

Nantes ne pouvant disposer de plus d'une piste, on peut envisager une utilisation de l'aéroport de Saint Nazaire, bien desservi et aussi bien équipé que celui de Nantes mais aujourd'hui sous-utilisé, voire, pour les charters, celle d'autres aéroports du Grand Ouest (Brest, Quimper, Lannion, Saint Briec, Dinard, Rennes, Lorient, Vannes). Par



ailleurs les vols non commerciaux (aviation d'affaires et de loisirs) sont nombreux à Nantes : 30000 mouvements en 2000, soit 42% des mouvements.

### **1.2 Peut-on imaginer une réduction des nuisances à Nantes ?**

Les nuisances aériennes sont importantes à Nantes, l'aéroport n'étant distant du centre-ville que de 7 km : par vent d'ouest dominant, les avions survolent l'agglomération. Cependant l'exemple d'Amsterdam montre qu'on peut réduire les nuisances malgré une certaine augmentation du trafic (respect des plans de vols, élimination des avions les plus bruyants, ...). Au pire on peut racheter les logements les plus exposés.

Par ailleurs, comme nous l'avons noté ci-dessus, une croissance du trafic par croissance de l'emport n'augmente pas les nuisances.

### **1.3 Le grand Ouest a-t-il besoin de NDDL ?**

Aucun aéroport du Grand Ouest n'est menacé de saturation.

Une extension du réseau TGV vers l'ouest et le sud-ouest est très vraisemblable. Outre les liaisons Paris Nantes, elle affectera les liaisons Paris Rennes (gain de temps 30 minutes). La modernisation des lignes côtières de Bretagne mettra Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Les liaisons par TGV entre Paris et Poitiers, Niort, La Rochelle seront elles aussi améliorées sensiblement. Dans ces conditions on peut affirmer que la clientèle aérienne sur les lignes radiales diminuera.

La construction vraisemblable du "barreau sud" en Ile de France facilitera l'interconnexion entre le TGV Ouest et les autres lignes TGV. Le TGV concurrencera donc l'avion sur les relations du Grand Ouest avec Lille et Bruxelles, Strasbourg et Lyon.

La seule question à poser est donc la suivante (voir section suivante) :

l'aéroport NDDL peut-il jouer le rôle de hub du Grand Ouest pour les relations internationales à longue distance, et du même coup soulager Roissy ?



## **2. Que se passerait-il si l'aéroport était construit ?**

### **Une fausse bonne idée**

#### **2.1 Un site mal choisi**

On voit mal comment faire de NDDL un "modèle d'environnement".

- NDDL consommerait un espace rural et naturel proche de l'agglomération nantaise qu'il convient au contraire de protéger et de valoriser pour l'agriculture.

Le maintien de sites non urbanisés au voisinage d'une grande ville est important pour le plaisir et la qualité de vie des citoyens.

- Les nuisances aériennes concerneraient un grand nombre d'habitants actuels, de l'ordre de 50 000, car les élus ont laissé s'urbaniser peu à peu la zone nord de Nantes malgré la perspective de la construction de l'aéroport (les terrains, 1200 hectares ont pourtant été réservés depuis 30 ans). On déplacerait seulement les nuisances du sud-ouest au nord de Nantes.

- Situé à seulement 20 km du centre de Nantes, l'aéroport induirait une urbanisation continue. Or on connaît aujourd'hui les dangers et les coûts de ce type d'urbanisation et on reconnaît la nécessité de densifier les zones urbaines.

#### **2.2 Une fréquentation douteuse**

La mise en service de NDDL induirait un trafic supplémentaire de 500 000 passagers par an dès 2010. On arriverait même à 9 millions de passagers en 2050 dans une hypothèse forte !!!

- NDDL sera trop loin de Rennes - 80 km - et plus encore des autres centres urbains du grand Ouest (Caen, Brest, Le Mans, La Rochelle ou même Poitiers) pour être attractif hors de l'agglomération nantaise : cet éloignement le pénalisera même pour les relations province- province ou Grand Ouest- Europe occidentale face au TGV ou au rabattement sur les aéroports parisiens.

Le cas de Mirabel, à 60 km de Montréal, qui n'est utilisé que pour certains vols charters, est instructif : or Montréal est une agglomération bien plus peuplée

que Rennes, d'où le maintien de l'aéroport de Saint Jacques de la Lande, situé à 10 km de Rennes et des autres aéroports du Grand Ouest.

- Les compagnies à bas prix s'installeront-elles à NDDL ? C'est douteux. Elles préfèrent les petits aéroports où les taxes sont faibles et concurrenceront alors NDDL.

- Il est clair qu'il n'y aura pas assez de passagers dans le Grand Ouest pour remplir un vol Nantes- New York quotidien (il n'y en a pas assez en Rhône-Alpes pour cela ...) sans parler de Rio, Canberra, Hong Kong, ...



Il est déjà risqué d'affirmer qu'il y aura "des vols directs pour Amsterdam, Francfort, Madrid et la plupart des grandes villes européennes" : des liaisons entre Nantes et Milan ou Düsseldorf ont déjà été tentées sans succès.

### 2.3 Les accès au nouvel aéroport

- Aux nuisances aériennes s'ajouteraient les nuisances routières : accès routiers nouveaux (barreau entre les voies express Nantes- Rennes et Nantes-Vannes) et déplacements des employés de l'aéroport et des passagers aériens, trafic de camions lié aux activités fret de l'aéroport. Décrit en quelques lignes dans le document de présentation de NDDL, le projet coûteux de ligne ferroviaire directe Rennes- Nantes ne verra sans doute jamais le jour faute de rentabilité, en raison de la faible fréquentation de l'aéroport : même Roissy est encore mal relié au centre de Paris ... La clientèle aérienne ne serait pas suffisante pour justifier à elle seule l'amélioration des rabattements ferroviaires utilisant les lignes existantes, qui d'ailleurs convergent sur Nantes et non sur NDDL. D'autre part sur ce plan il faut noter que l'aérogare actuelle de Nantes Atlantique (Château- Bougon) est située à quelques mètres de la voie ferrée Nantes- Challans- St Gilles Croix de Vie- Pornic.

### 2.4 Un impact faible sur le trafic des aéroports parisiens

L'offre en vols internationaux à longue distance à NDDL sera faible, il est donc utopique d'imaginer que le nouvel aéroport sera utilisé comme un hub pour les vols intercontinentaux et concurrencera Roissy. A noter que les compagnies traditionnelles, aujourd'hui affaiblies par les compagnies à bas prix, auront tendance, pour conserver leur rentabilité, à maintenir voire à renforcer leurs systèmes de hubs, en particulier Roissy pour Air France. Peut-on envisager que NDDL, peu attractif pour la clientèle du Grand Ouest attire la clientèle parisienne ?  
- Un TGV-Ouest en "trident" Le Mans- NDDL prolongé par trois branches vers Rennes, Redon (et la Bretagne sud) et Nantes a été imaginé il y a quelques années puis abandonné . Ce projet séduisant offrait une bonne desserte de NDDL depuis Rennes et Paris, et une relation rapide Rennes- Nantes. Cependant :  
- on imagine difficilement que des masses de parisiens acceptent d'effectuer un trajet de 400 km ou 1h40 en TGV pour aller prendre l'avion en province ;  
- une telle liaison TGV entre Paris et l'Ouest fractionnerait beaucoup trop la clientèle ferroviaire (Angers- Cholet, Nantes, Bretagne sud, Rennes et Bretagne nord, Laval). Les fréquences seraient faibles sur chaque branche du "trident" (comment maintenir un cadencement ?), et les dessertes de Laval et Angers seraient très sérieusement pénalisées.  
En définitive le délestage des aéroports parisiens serait faible.

### 2.5 Effets économiques

Les promoteurs de NDDL font miroiter un impact positif sur les entreprises et l'aménagement du territoire : "projet structurant", "chance historique", "l'aéroport va sauver la région".

Mais le trafic aérien induit par NDDL sera faible. **Il faut être naïf pour espérer autre chose qu'un simple transfert d'activités de Nantes à NDDL.** Il y a un effet TGV, il n'y aura pas d'effet NDDL.



## 3. L'alternative : jouer la carte du rail



Malgré l'article 14 de la LOTI, aucune alternative ne semble avoir été présentée à la construction de NDDL : autre localisation d'un nouvel aéroport (ce problème est à vrai dire sans intérêt à nos yeux ), autre utilisation des crédits qui seraient dépensés.

On parle de 450 millions d' € , soit environ 3 milliards de francs pour l'aéroport proprement dit, et autant (4 fois plus ?) pour les accès routiers (nouveaux ponts sur la Loire, axes routiers améliorés vers la Vendée) et ferroviaires.

Or les risques présentés par un engagement de la construction de NDDL sont grands.

- On imagine mal l'Etat intervenir à la fois pour le TGV Ouest et NDDL. Le soutien apporté par les élus bretons au projet NDDL en échange d'un soutien des élus des pays de la Loire au TGV-Ouest est peu réaliste.



- Il y a un risque de polarisation des crédits régionaux et d'agglomérations sur NDDL au détriment de la rénovation des relations ferroviaires régionales et interrégionales, du développement des transports collectifs urbains en site propre et d'une contribution nécessaire à la construction du TGV-Ouest.

L'utilité de NDDL n'étant pas démontrée, ce projet doit être abandonné pour éviter un vaste gaspillage financier, ce qui permet alors d'envisager un développement énergétique du rail dont le Grand Ouest tirerait un bénéfice qui ne peut être nié.

- Il faut accélérer la construction du TGV Ouest, du TGV Aquitaine au sud de Tours et du barreau sud en Ile de France, avec une gare à Orly, pour avoir des relations ferroviaires plus rapides avec Paris, un rabattement TGV

direct et très rapide sur Orly et Roissy (et limiter le trafic aérien sur ces deux aéroports plus efficacement que par un hypothétique report de trafic international sur NDDL) et de meilleures relations avec le Nord, l'Est et la région Rhône-Alpes.

- Il faut également investir dans les infrastructures ferroviaires régionales et interrégionales pour améliorer les temps de parcours actuels

Paris-Brest/ Quimper : 4h01,4h11

Nantes- Rennes 1h15

Nantes- Brest/ Quimper 4h01,2h22

Nantes- Tours/ Poitiers,2h34 (par autocar :3h15)

Nantes-La Rochelle/ Bordeaux 1h48,3h52



Enfin si rien ne change les transports seront demain la cause majeure des dérèglements climatiques : le secteur des transports est déjà responsable de 35% des émissions de CO2. Ces émissions ont augmenté de 22% en 11 ans (source :CITEPA). Bien que des objectifs peu contraignants lui aient été fixés à Kyoto, la France a déjà dépassé son seuil acceptable d'émissions en 2010 avec 9 ans d'avance.



### **J SIVARDIERE.**

Compléments : Y EGAL, G GAUTIER, J B LUGADET, J MICHAUX