

DECLARATION AU CONSEIL MUNICIPAL DE LA CHAPELLE-SUR-ERDRE

DU 6 NOVEMBRE 2006

Notre réflexion sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes date de l'an 2000 où ce projet a été réactivé. C'est sans à priori que nous avons commencé les recherches et les études. La première question que nous avons posé : un nouvel aéroport, pourquoi ? Ces années de réflexion, de recherches, de rencontres nous ont permis de nous former et familiariser avec cet équipement en nous appuyant sur des compétences reconnues.

Nous avons participé au Débat Public en 2003, en apportant notre contribution à toutes les réunions avec notre document "Un autre développement pour l' Ouest, Contribution au refus d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs". Même les promoteurs du projet Notre-Dame-des-Landes ont reconnu la qualité de ce document. Aujourd'hui il est encore tout à fait d' actualité.

Ce Débat Public a été un leurre, même s'il a permis une très large expression. Le choix était Notre-Dame-des-Landes ou Notre-Dame-des-Landes. Pour certains élus et administrations le Débat Public était un passage obligé ; mais leur décision était prise depuis longtemps. C'est dans les années 1965/1970 que le Député Maire de Nantes de l'époque a émis l'idée de construire un nouvel aéroport pouvant accueillir les avions supersoniques capables d'effectuer des vols intercontinentaux. Quand il y a eu le crash du Concorde et sa disparition, la sagesse aurait été de dire "le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'est plus nécessaire. Ce n'est pas cette sagesse qui a prévalu Regrettable !!!

Dans le dossier d' enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, la construction d'un nouvel aéroport est motivée parce que l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique sera saturé. Pour cela les promoteurs prolongent des courbes de croissance du nombre de passagers à Nantes-Atlantique de 1990 à 2000 en appliquant un pourcentage d'évolution de 3 à 5 % par an, pour arriver en 2050 à 9 millions de passagers. Prévisions complètement illusoires. Nous ne savons pas aujourd'hui les moyens de transports en 2050. Il y a 50 ans, qui pouvait croire que nous pourrions rejoindre Paris par le train en 2 heures !

Cette courbe est très contestable :

1 - Nantes-Atlantique ne "décolle" pas, en 2005 nous avons presque le même nombre de passagers qu'en 2000 (seulement +1 %)

2 - Pendant cette période, il y a deux prises de conscience très importantes :

- la raréfaction des ressources pétrolières et par conséquent l'augmentation du coût du kérosène (pour les avions il n'y a pas d'autres énergies),

- la prise en compte de l'effet de serre. L'aviation est un grand fournisseur de gaz à effet de serre. La conférence de l'ONU sur le climat qui s'ouvre aujourd'hui à NAIROBI sera-t-elle suivie d'actes concrets des pays développés dans leur projet d'aménagement ?

Pour comprendre l'évolution possible de Nantes-Atlantique il faut s'attarder un peu sur le trafic actuel de passagers :

1 - Sur les 2 millions de passagers actuels, 1 100 000 passagers concernent des vols intérieurs à l' hexagone. C'est le créneau le plus important (plus de la moitié). Avec des destinations Paris et Lyon (550 000 passagers). Ces vols sont en concurrence direct avec le TGV (Nantes-Orly a été supprimé). Je lis dans le dossier (page 60) "Dans les projets ferroviaires le développement de liaisons efficaces avec d'autres métropoles françaises (Lille - Strasbourg - Lyon - Marseille) et européennes (Londres - Bruxelles - Francfort - Genève - Turin - Milan), l'interconnexion Massy-Valenton auront un impact direct sur la desserte ferroviaire à grande vitesse de l'Ouest". Ces vols intérieurs seront en concurrence avec le ferroviaire et c'est une bonne chose, car l'avenir c'est le ferroviaire.

Il est complètement illusoire de faire des prévisions à moyen et long terme sur un trafic aérien intérieur dont on sait son avenir menacé et d'ailleurs page 45 du dossier, il est écrit "Notons aussi que le trafic intérieur régulier de l'aéroport de Nantes-Atlantique stagne plus ou moins depuis la fin des années 1990".

2 - Les vols vacances augmentent : 712 000 passagers en 2005. Destination : Tunisie - Maroc - Grèce – Turquie - Espagne - Italie. Ils représentent 38 % des passagers. Sans porter de jugement sur les vols vacances nous constatons que ces vols vacances n'ont aucune activité économique pour la région. Faut-il saccager toute une région agricole : supprimer 2000 ha à l'agriculture, expulser 40 exploitants et leurs familles qui, c'est certain, ne retrouveront pas de terre dans le département, pour permettre aux vols vacances de se développer ? Nous ne comprenons pas que des responsables politiques, des administrations puissent répondre positivement et, par ailleurs, prôner le développement durable. D'autant plus que si Nantes-Atlantique était saturé, et ce n'est pas le cas, il y a d'autres solutions pour les vols vacances. Rien n'empêche que des destinations comme la Turquie ou le Maroc par exemple partent et arrivent d'Angers qui a moins de 10 000 passagers par an ou Rennes-St Jacques qui sera amené à périlcliter si Notre-Dame-des-Landes (l'aéroport du Grand Ouest) voit le jour. C'est ce que nous appelons le fonctionnement en réseau pour un développement harmonieux de la région.

3 - Il reste une autre catégorie de passagers : ce sont les vols internationaux. On nous a dit qu'il fallait ouvrir le Grand Ouest sur le monde ; désenclaver la région ... alors pourquoi pas ... Il faut savoir aujourd'hui en 2005 que cela représente 225 000 passagers seulement, 17 % du trafic dont la moitié pour Londres ... moins de passagers que Nantes-Lyon par avion !

Ce n'est pas parce qu'on aura un bel aéroport qu'on aura des compagnies à venir. Celles-ci viennent s'il y a des passagers. Aujourd'hui avec beaucoup de publicité on ouvre des nouvelles lignes, il y a un effet d'annonce, c'est important actuellement pour montrer un dynamisme ; mais quand toutes les taxes seront appliquées ne risquent-elles pas de faire comme Nantes-Bruxelles, c'est-à-dire fermer ?

Faire des prévisions avec des données si peu fiables, c'est très risqué ; d'autant plus que la petite augmentation de passagers en 2005 est assurée par une compagnie à bas coût : Ryanair. Ces compagnies ne peuvent fonctionner qu'avec les subventions des collectivités. Le Moniteur de juin 2006 mentionne la compagnie Ryanair avec un bénéfice de 160 millions d'€ mais elle aurait reçu la même somme en subvention de collectivités. Cela veut dire que sans subventions, elle déposerait le bilan.

Est-ce vraiment sérieux de faire des investissements importants à partir de ces données ?

Ce qui fait l'activité d'un aéroport se sont les passagers certes ; mais surtout le trafic, le nombre d'avions qui atterrissent et décollent (les mouvements).

Il faut savoir qu'en 1991 (il y a 15 ans) il y avait 86 000 mouvements (atterrissage - décollage) tous les types d'avions confondus et qu'en 2005 il y en avait 60 000 . Donc une baisse importante du nombre d'avions. Dans le classement d'avions il faut distinguer les avions commerciaux (lignes régulières - charters) et les avions non commerciaux (avions de tourisme, d'affaires). Ceux-ci seraient dégagés sur un petit aérodrome si effectivement Nantes-Atlantique était saturé. Ils représentent aujourd'hui en 2005, 43 % du trafic.

Et, depuis 2000, le nombre d'avions commerciaux a baissé de 20 % à Nantes-Atlantique. De 43 000 mouvements en 2000, ils sont passés à 35 000 mouvements en 2005.

Bien sûr il n'y a pas de communication sur ces chiffres car cela montre bien que Nantes-Atlantique est très loin d'être saturé. Le trafic est moins important qu'il n'a été.

D'autre part, l'autre argument pour construire Notre-Dame-des-Landes c'est le survol actuel de la ville de Nantes par les avions. D'abord il faut dire que le trafic a diminué donc moins d'avions ; que la plupart des villes qui ont des aéroports sont survolées par les avions ; ceux-là sont presque toujours à proximité de la ville. Mais l'argument du survol de la ville mérite d'être entendu, c'est pourquoi notre association avec les autres associations opposées, avons proposé une solution alternative au déplacement de l'aéroport, c'est-à-dire le réaménagement de Nantes-Atlantique avec la création d'une nouvelle piste orientée Est-Ouest en remplacement de celle existante orientée Sud-Nord.

Cette alternative a suscité beaucoup d'intérêts :

- cette proposition supprime le survol de Nantes, Rezé, Bouguenais, St Aignan-de-Grandlieu ainsi que du lac de Grandlieu. Alors qu'avec Notre-Dame-des-Landes le survol de Nantes existera toujours car la piste de Nantes-Atlantique sera toujours en service pour l'activité d' EADS.

- les routes et le train existent déjà à Nantes-Atlantique. Le tramway est tout proche.

- deux exploitations agricoles sont touchées ; plus de 40 à Notre-Dame-des-Landes.

- une partie importante des terrains est propriété des collectivités et de la D2A.

- aéroport proche d'une ville rendant son accessibilité plus facile.

- coût des installations raisonnables et une mise en place progressive. Une seule piste suffit.

- volonté affirmée de conserver l'emploi dans le Sud Loire en particulier EADS.

Le Conseil Général vient de nous envoyer un "estimatif bilan" sur cette alternative. Nous demandons qu'une véritable étude soit réalisée par un cabinet indépendant de tous ceux qui se sont prononcés pour un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Il n'est pas possible d'être juge et partie en même temps.

Nous considérons que ce projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est inutile et que pour répondre à une éventuelle progression du trafic à Nantes-Atlantique, il faut étudier sérieusement :

- un réaménagement de Nantes-Atlantique avec la construction d'une nouvelle piste Est-Ouest en remplacement de celle existante, pour éviter le survol de la ville de Nantes.

- un fonctionnement en réseau des aéroports de l'Ouest en particulier pour les vols vacances.

Nous refusons le saccage de l' agriculture et sa disparition à terme entre Nantes et Blain qu'engendrerait cet aéroport à Notre-Dame-des-Landes s'il se réalisait.

Au niveau aménagement du territoire, cet aéroport à Notre-Dame-des-Landes provoquerait l'étalement urbain, entraînant une urbanisation avec routes, zones d'activités, voies ferroviaires, occasionnant les déplacements des habitants Sud-Loire pour venir travailler à Notre-Dame-des-Landes (salariés actuels de l'aéroport et des entreprises qui y sont liées). Ceci paraît en contradiction avec les projets de développement durable et de construire la ville sur la ville.

La prise en charge du coût de cet investissement n'est pas prévu. Les collectivités locales seront appelées à participer d'une manière ou d'une autre au financement de cet équipement et cela ne pourra se faire qu'au détriment des budgets d'aménagements locaux.

Elus de La Chapelle-sur-Erdre, ce projet nous concerne directement car pour cet équipement il est prévu un rattachement ferroviaire à la ligne Nantes-Chateaubriand. Où passera-t-elle ? Combien de destruction d'habitations seront nécessaires ? Quel en sera le coût ? Qui financera ? Quelle incidence sur l'évolution de l'urbanisme dans le nord de la commune ? Ceci n'est que questions et pourtant la décision serait prise et ensuite nous ferions une enquête pour Déclaration d'Utilité Publique. Drôle conception de la démocratie ! ! !

Nous vous invitons à refuser ce projet d' aéroport comme l'on fait beaucoup de collègues de Conseils Municipaux proches de Notre-Dame-des-Landes et à le manifester par écrit sur registre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Nous vous invitons à la soirée d'information le 16 Novembre 2006 à Treillières.

Jean-Paul Minier (06 novembre 2006)