

La Chapelle, le 14 août 2009

Monsieur R,¹

Les courriers que vous avez adressés à ATTAC et à Hervé Kempf nous sont parvenus, aussi pouvons-nous vous répondre. Vous connaissez effectivement davantage le sujet que la majorité de nos concitoyens et vous nous apprenez des choses. Par contre, vous ne disposez que d'une partie des informations concernant le projet de Notre Dame des Landes et son contexte, c'est pourquoi je vous écris pour vous donner des éléments complémentaires.

1- La taille prévue pour le nouvel aéroport à Notre Dame des Landes

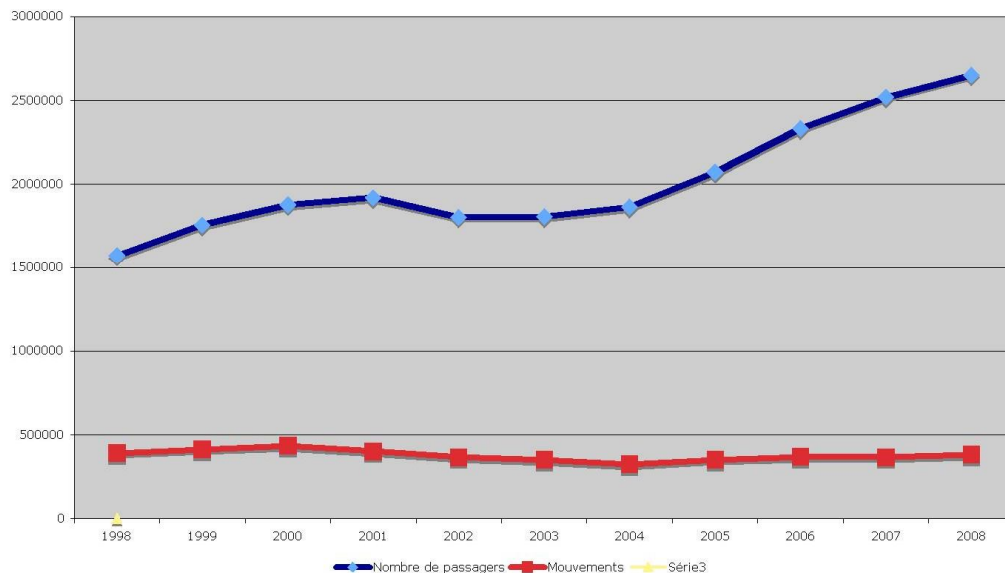
Cette taille n'est pas plus grande que celle de l'aéroport de Roissy, vous avez raison. J'ai vérifié. Je constate que nous avons un chiffre erroné pour la surface de Roissy, nous allons le corriger.

Le projet de NDL prévoit 1650 ha pour la zone aéroportuaire (dont 940 pour l'aéroport lui-même), l'aéroport de Roissy a une surface de 3200 ha. Le **rapport de surfaces** est donc de 1 à 2 environ si on considère l'ensemble de la zone mobilisée (et de 1 à 3 si on ne considère que les surfaces des équipements), pour un **rapport de nombre de passagers** de 1 à presque 7 (en se calant sur le chiffre hypothétique de 9 millions de passagers en 2050) et de 1 à 21 (pour ce qui est de chiffre actuel de passagers : 2,8 millions à Nantes et 60 millions à Roissy) ; et pour un **rapport du nombre de mouvements** de 1 à 15 (sur les chiffres de 2007). Pour illustrer ces chiffres, si la surface de l'aéroport de Nantes devait appliquer les ratios de Roissy, l'aéroport de Nantes n'aurait aujourd'hui besoin que de 213 ha (or il en a 340 et on prévoit 1650 pour NDL).

2- Les prévisions de trafic

Voici la courbe d'évolution du trafic depuis 11 ans avec les données chiffrées correspondantes.

EVOLUTION DU TRAFIC A NANTES ATLANTIQUE



trafic commercial Nantes Atlantique

année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
mouv.	39 253	41 467	43 416	40 107	36 737	35 117	32 386	35 234	36 967	36 803	38 000

¹ Ce monsieur est membre d'Attac et a reproché à cette association son soutien à la défense des terres de NDL. Le titre de son message : « J'ai honte pour Attac France »

pass.	1 572 629	1 757 686	1 878 778	1 919 401	1 804 249	1 806 949	1 864 271	2 071 864	2 332 414	2 519 000	2 651 000
--------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

source : DGAC

Vous commentez les chiffres du nombre de passagers (courbe bleue) alors que le trafic aérien en termes de capacité de la piste et de nuisances est lié au nombre de mouvements (courbe rouge, sur une autre échelle). Vous constaterez, vous aussi, que ce nombre est stagnant et même inférieur en 2008 à celui de l'année 2000. L'explication est simple : les avions sont plus gros et mieux remplis. Sur Nantes Atlantique, l'emport moyen est de 70 passagers par avion en 2008 contre 40 en 1998. Cette augmentation rapide de l'emport s'observe sur la plupart des aéroports, certains ont aujourd'hui un emport de 80, voire 100.

Quant aux prévisions de trafic, dois-je vous rappeler que les porteurs du projet dans les années 70 prévoyaient entre 5 et 9 millions de passagers en 2000 ? A cette date, ce nombre était inférieur à 2 millions. Les porteurs du projet d'aujourd'hui ont prévu 3,1 millions de passagers en 2010 (62 000 mouvements) et 9 millions de passagers (100 000 mouvements ?) en 2050...

Pour ce qui est des prévisions des opposants au projet pour 2017 à 2050, je n'ai pas trouvé de quoi il s'agissait. Je ne peux commenter.

3- Les alternatives

Avant de préciser nos propositions alternatives, je tiens à dire que de notre point de vue, Nantes Atlantique peut continuer à fonctionner tel qu'il est car il ne sera jamais saturé : une seule piste peut absorber 100 000 mouvements ; il y a de la place pour d'autres aérogares si nécessaire : cf les autres aéroports à une piste avec un trafic bien supérieur sur des surfaces souvent moindres.

Si nous proposons des alternatives c'est uniquement par rapport à l'argument le plus récemment invoqué pour ce projet : éviter le survol de Nantes. Même si ce survol est peu important comparativement à d'autres grandes villes (10 000 mouvements par an, soit moins de 2 avions par heure en moyenne), il est vrai que la piste actuelle est mal orientée et qu'on peut chercher à améliorer les choses.

Les aéroports en réseau pour les vols vacances : les aéroports de Paris sont en réseau, Aix et Marseille aussi, une compagnie interrogée lors du débat public ne trouvait pas cela aberrant... Contrairement à ce que vous prétendez, cette proposition n'a rien d'une ineptie, elle est simplement contraire au fonctionnement en vigueur actuellement dans la plupart des cas : la concurrence entre aéroports. Une volonté politique forte, si elle existait, pourrait créer ce réseau.

Réaménager Nantes Atlantique avec une piste Est-Ouest, en remplacement de l'existante : désolée, mais ce sont vos propos qui démontrent une méconnaissance du sujet : les nuisances seraient 10 fois moindres en nombre d'habitants dans le PEB ; l'expropriation (si on devait aller jusque là) ne concernerait pas plus de 200 ha alors qu'à Notre Dame des Landes, il s'agirait d'exproprier au moins 900 ha supplémentaires (seuls 860 sont acquis par le Conseil général de Loire Atlantique) ; la gestion de l'aéroport ne serait pas plus compliquée qu'aujourd'hui (nous avons rencontré deux directeurs de Nantes Atlantique) ; les temps de roulage ne seraient pas augmentés car 1) il est question désormais de tracter les avions sur les pistes (nuisance bien moindres et économie de carburant) ; 2) on pourrait amener les passagers aux avions (petits bus, voire tapis roulants). Cette idée de piste transversale avait été émise par la CCI de Nantes dans les années 70-80 comme une alternative au rallongement de la piste. Ce dernier a été privilégié car à l'époque on prévoyait un nouvel aéroport à NDL... en 1985.

Beaucoup d'aéroports sont « rapiécés » comme vous dites, voyez par exemple le projet actuel d'agrandissement de celui de Stansted. Dans son livre blanc sur les transports, la commission européenne demande d'optimiser l'existant plutôt que de construire de nouvelles infrastructures.

Le document de M Hagelsteen du 19 juin 2009 auquel vous faites référence est un tissu d'approximations et de mensonges qui reprennent le contenu d'un document diffusé par le Conseil Général qui avait falsifié la proposition de réaménagement que nous faisons de façon à pouvoir la contrer : le Conseil général a « étudié » un projet de « nouveau Notre Dame des Landes » placé transversalement au sud de Nantes Atlantique.

Modifier les procédures d'atterrissage (descente en lisse au lieu de paliers) : vous ne parlez pas de cette proposition que nous formulons depuis longtemps. Elle va être mise en place fin 2009 sur Nantes Atlantique et c'est une très bonne chose : procédure plus sûre, moins bruyante, plus économe, survol de Nantes à plus haute altitude.

Avec cette nouvelle procédure et la modestie du trafic nantais, le réaménagement que nous proposons ne s'impose pas forcément.

4- L'emploi

Je suis d'accord avec vous sur la non pertinence des comparaisons entre taux de chômage et présence d'un aéroport.

Par contre, sur le plan de l'emploi, le projet actuel aurait les conséquences suivantes :

- Disparition de 100 emplois directs dans l'agriculture (et de 600 à 700 emplois découlant de l'agriculture, en amont et aval de l'activité)
- Transfert des 1600 emplois liés à l'aéroport de Nantes Atlantique au nord Loire (aggravation du déséquilibre local entre des emplois plus nombreux au nord qu'au sud de l'agglomération)
- Emploi d'un grand nombre de personnes pour la construction de la structure, des routes... pour le temps du chantier. Il est vraisemblable qu'il s'agira d'emplois de grands groupes et non de recrutements locaux, mais c'est toujours de l'activité. Tant qu'à faire de faire de l'activité pour avoir des emplois, autant faire des choses utiles : isolations des logements, transports non polluants, énergies renouvelables...

5- Le coût et le financement

Le coût affiché (581 millions d'euros hors taxes) est largement sous-estimé. L'agrandissement de Stansted (un demi NDL) est prévu à 2,9 milliards d'euros ; le seul terminal en construction actuellement à Roissy (S3) coûtera 570 millions d'euros.

Le financement sera un partenariat public-privé mais il ne paraît guère probable que les fonds privés dépassent les 70 % de l'ensemble... Les fonds publics seront sollicités. L'an passé, Nantes-Métropole, le Conseil Général de Loire Atlantique et le Conseil Régional Pays de la Loire ont voté sur le principe de servir de béquille financière au cas où les prévisions et capacités de financement des investisseurs privés seraient dépassées ou s'ils n'atteignaient pas leurs objectifs de rentabilité. C'est ce qu'on désigne couramment comme une privatisation des bénéficiaires et une prise en charge des pertes par les contribuables. L'Etat devait prendre à sa charge le barreau routier, il vient d'annoncer qu'il irait jusqu'à 40 % du coût de celui-ci.

6- Malentendu !

Je vous cite : « Je veux lever un malentendu. NDDL n'est pas une alternative au 3ème aéroport parisien : c'est une contribution à une véritable solution, plus vaste, répondant à un souci écologique. En particulier : est-ce écologique, pour un bilan CO2/ Effet de serre, de prendre un vol Rennes-Paris (parce qu'il y a peu de trains directs qui font Rennes-Roissy) afin d'emprunter une correspondance Paris-New-York, puis repasser quelques heures après à 30.000 pieds au-dessus de Rennes. Non, si des vols directs peuvent être remplis à partir d'un grand aéroport proche et bien relié comme Nantes ? La demande croissante de vols internationaux dans le "grand-ouest" est évidente et Nantes la satisfait déjà en partie, l'absence d'une demande de grande fréquence pour ces vols a, en plus, été démontrée. »

Je crois rêver ! Ce n'est pas NDL-New York qui règlera le problème du saut de puce en avion Rennes-Paris que vous citez ! C'est le TGV. Si vous connaissiez le sujet, vous auriez entendu, comme nous, le responsable de la stratégie d'Air France au colloque « Villes et aéroports » de novembre 2007 expliquer la stratégie de sa compagnie : un minimum de hubs, un seul en France, Roissy, et le dégagement des vols de moins de 2000 km sur le train quand les contraintes économiques ou environnementales l'imposeront. Lyon qui a un trafic autrement plus important que Nantes, a essayé par deux fois une liaison Lyon-New York, sans succès.

La demande croissante de vols internationaux dans le grand ouest n'est pas si évidente que cela ! Ce projet de nouvel aéroport n'a même pas fait l'objet d'une étude de marché. Le tiers du trafic actuel de Nantes est porté par les vols vacances et charters... Atterrissez un peu, Monsieur !

Est-ce que fermer des aéroports locaux est judicieux ? Sans doute pour ceux qui sont totalement déficitaires comme Angers, mais ce ne devrait pas être le cas pour Rennes par exemple ou pour des villes de Bretagne éloignées : un aéroport est aussi une forme de service à la population et doit être assez proche des villes, en particulier pour les milieux économiques.

7- Les agriculteurs

Si les agriculteurs avaient eu « l'intelligence » de prendre ce projet au sérieux comme vous le souhaitez, cette terre n'aurait pas été cultivée depuis 40 ans, ne serait pas devenue le principal bassin laitier du département, n'aurait pas préservé son caractère bocager et sa biodiversité exceptionnelle. Merci à eux d'être restés ! Il nous faut aujourd'hui et pour demain une agriculture proche des villes et un frein à l'étalement urbain. Ce projet conduirait à l'inverse. Il n'existe en outre aucune terre en réserve sur le département pour déménager la cinquantaine d'exploitations qui devraient cesser leur activité !

8- Les écologistes, la presse et les nimby

Bien sûr que dans l'opposition à ce projet on trouve des nimby et on en trouvera pour tous les projets quels qu'ils soient. On trouve aussi de très nombreux écologistes, locaux ou non, ainsi que toutes les grandes figures de l'écologie. Ce projet est un non-sens. Non sens écologique (destructeur de terres, favorisant l'étalement urbain, saccageant une zone de biodiversité exceptionnelle, favorisant l'émission de gaz à effet de serre par l'accroissement des déplacements en voiture et par la volonté d'accroître le trafic aérien pour rentabiliser si possible l'investissement). Non sens économique (aéroport actuel encore utilisable et améliorable, pas d'étude de marché, coûts exorbitants). Non sens pour l'aménagement du territoire (accentuation de la métropolisation de Nantes-Saint Nazaire, au détriment du reste du département). Ce projet est contraire au bon sens.

La presse locale accorde un maximum de place dans ses colonnes aux porteurs du projet (et beaucoup moins à ceux qui s'y opposent). La presse nationale s'y intéresse depuis cette année (sauf le Canard enchaîné qui s'y est intéressé bien plus tôt).

En espérant vous avoir apporté de quoi enrichir vos connaissances sur le sujet de ce projet de nouvel aéroport, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

G. Lebouteux

Copies : H Kempf, ATTAC