



### Contribution de Jean-Louis RENAULT

jean-louis.renault0524@orange.fr

*Jean-Louis Renault livre ici une contribution personnelle sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes en deux temps. D'abord dans un "billet d'humeur" en réaction aux événements récents sur le site et ensuite dans un argumentaire détaillé en faveur du projet*

### Billet d'humeur à propos des événements récents sur le site Notre Dame des Landes

En ce qui concerne le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, l'écologie, telle qu'elle est pratiquée sur le terrain par divers organismes a, de plus en plus, recours à des actions de type quasi insurrectionnel pour imposer ses idées.

A l'heure où la France est à la recherche de son redressement économique", où les investissements pour des projets structurants se font de plus en plus rares, surtout dans l'Ouest, il est inconvenant et suicidaire de vouloir saboter le projet de NDDL, seul grand projet à l'ouest du méridien de Greenwich susceptible de créer et développer un levier de développement économique.

Que ce soit pour l'agrandissement du port de Nantes Saint Nazaire, la création de lignes à haute tension pour assurer la sécurité de l'alimentation électrique de la Bretagne, les actions menées par certains écologistes font obstacle à des projets qui ont reçu l'approbation lors de processus de concertation et d'enquêtes publiques démocratiques, (Déclaration d'Utilité Publique).

On peut citer beaucoup d'autres exemples de contestations plus ou moins sévères dans l'Ouest, ou ailleurs, qui peuvent conduire à se poser quelques questions. Que les projets de travaux soient contestés et soumis à critique fait partie du jeu démocratique. Mais que des projets aussi structurants que NDDL soient contrebattus au-delà des lois et règlements de manière violente pose questions.

Qui, en dehors des agriculteurs et futurs riverains impactés par le projet, a intérêt à ce que le projet de NDDL ne se réalise pas ? Pour qui œuvrent ces contestataires dont beaucoup sont étrangers au territoire ?

Sans être obnubilé par le syndrome du complot, on peut s'interroger : existe-t-il une entreprise concertée et systématique de sabotage de l'économie française ? Qui a intérêt à saboter l'économie française et à ce que la France ne soit plus qu'une région d'agriculture et de tourisme ?

Déjà en 1997, la contestation a saboté un projet parmi les plus structurants de la fin du XXème siècle : la mise au grand gabarit européen (navires maritimes et fluviaux de 5.000T de port en lourd) du canal du Rhin au Rhône qui aurait pu dynamiser l'économie du Jura et de la Franche Comté<sup>1</sup>. En quelques mois, un point final a été mis à ce projet initié sous Pompidou et Giscard qui voyaient là, à juste raison, une formidable opportunité de développement économique, de réduction de la circulation des poids lourds, et donc du CO2, ainsi que l'abaissement des coûts de transport (pas de rupture de charge depuis la Mer du Nord jusqu'à la Méditerranée Occidentale). Ce projet a été définitivement abandonné<sup>2</sup> par le gouvernement de l'époque pour garder l'appui des écologistes.

Rappelons qu'une célèbre écologiste de la région a été élue à Dôle (Jura) en présentant ce canal comme une catastrophe écologique, impactant, de manière irréversible la faune, la flore et même la vie des riverains. Parfaite illustration d'une certaine philosophie : « *Qu'importe que les hommes crèvent de faim du moment que les hérissos ne se fassent pas écraser sur les routes* ». Cf le site : <http://saonedoubsrhin.free.fr/>

A moins que.... Plus simplement, indépendamment de NDDL, le but de ces contestations serait-il seulement de faire plier le Gouvernement par une démonstration de force et de capacité de nuisance, comme ce fut le cas pour le Larzac (1971-1981) ? Le slogan *Gardarem Notre Dame des Landes* qui apparaît en ce moment sur certains murs de Nantes semblerait étayer cette hypothèse.

Mais quel que soit le sens à donner à ces actions subversives, il ne faut pas, une fois encore, sous la pression d'adeptes de la décroissance, abandonner un projet structurant susceptible d'apporter à notre région un peu de dynamisme économique, ne serait-ce que par les retombées directes de sa construction.

## Argumentaire détaillé en faveur du projet

En suite aux échanges et informations parues au cours des semaines écoulées, il est bon de reprendre les différents arguments qui militent en faveur du transfert de l'activité de Nantes Atlantique vers le site de NDDL.

Je ne reviendrai que sur les éléments pour lesquels je pense avoir une certaine compétence en particulier sur les aspects aéronautiques, géographiques, urbanistiques et sur l'économie des transports. Pour les autres aspects (finances, écologie, économie en général) je laisse le soin à tout un chacun de lire le dossier paru dans le numéro 230 de "*Nantes Passion*" de janvier 2013.

Avant de développer les arguments "pour", il est intéressant de dire quelques mots sur l'argument "*maintien en service de la piste actuelle pour les besoins de l'usine Airbus de Bouguenais*" présenté par les opposants comme une tare majeure du projet. Argument tenu, entre autres, par les employés de l'usine de Bouguenais. Le fait que

---

<sup>1</sup> Le projet, de mise au gabarit européen (bateaux de 5.000 tonnes), contesté par les [écologistes](#) et certains économistes, est abandonné en [1997](#) sous l'impulsion de la Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Dès lors le canal s'est orienté vers la [navigation de plaisance](#) et le développement touristique des régions traversées. Wikipédia

<sup>2</sup> Il est question, assez timidement, de réactiver ce projet. Mais déjà les associations écologiques marquent, sur internet, leur opposition.

ces personnels, électeurs dans les agglomérations voisines, aient pris partie contre le projet n'est peut-être pas étranger au changement de position effectué par certains élus locaux.

Effectivement, le maintien de cette usine est conditionné par la possibilité d'expédier et de recevoir des sous-ensembles d'avions. Actuellement, les livraisons se font au rythme de 3 à 4 par semaine au moyen d'un aéronef particulier qui ne se pose et ne décolle que de jour pour limiter les nuisances sonores. Pour effectuer ces livraisons, la voie aérienne n'est pas la seule possibilité : un transport par barge en provenance ou à destination de Saint Nazaire ne poserait aucun problème particulier, comme cela est le cas pour l'usine Airbus de Toulouse qui reçoit des sous-ensembles par voie maritime et fluviale. Sachant que, déjà à Saint Nazaire Montoir, les sous-ensembles d'Airbus transitent depuis l'usine, située à proximité immédiate de l'aérodrome, vers le port il doit être possible, à Nantes Cheviré, d'aménager un quai d'embarquement/débarquement et d'élargir, éventuellement, les voies d'accès entre Cheviré et l'usine de Bouguenais. On peut remarquer que le transfert de cette usine vers un autre site coûterait sans doute beaucoup plus cher que ces aménagements. Ce type de transport serait sans doute plus économique en carburant et donc en CO2 que celui actuellement en vigueur. Bien sur, cela modifiera la planification des expéditions pour tenir compte de délais plus longs : vitesse de la barge, marées etc. Mais pour les logisticiens de haut niveau employés par Airbus cela ne devrait pas être insurmontable.

## 1°) La saturation de Nantes-Atlantique

### - L'augmentation du trafic

Même si les délais de réalisation des prévisions de trafic avancées par la CCI peuvent être contestés, il n'en est pas moins vrai que le transport aérien est appelé à se développer malgré l'augmentation du prix des carburants et leur raréfaction. La crise que nous connaissons actuellement finira par se résorber et les recherches actuellement en cours sur les nouveaux carburants, (cultures d'algues et de bactéries, piles à combustible etc.), ainsi que les nouveaux gisements à grande profondeur, permettront la continuité de ce mode de transport. Cf les projets de nouveaux aéroports de grande capacité dans de nombreux pays. (Exemple : Istanbul dans « *Air et Cosmos* » novembre 2012)

Comme pour les navires, l'augmentation des capacités de transport est une source d'économie et l'on verra peut-être la course au gigantisme se développer chez les constructeurs pour proposer des avions de 1.000 places ou même plus. Le coût passager/km transporté, actuellement très voisin du coût passager/km d'une voiture moyenne<sup>3</sup> peut, du fait des avions de plus en plus gros porteurs, sinon diminuer du moins rester à des niveaux acceptables. On peut donc penser que même si le nombre des mouvements d'aéronefs pour les vols à longue et moyenne distance tendra à se stabiliser, le nombre de passagers transportés augmentera, non seulement en capacité des aéronefs mais également au global. Avec en corollaire l'obligation pour les aéroports de traiter davantage de passagers que ce soit en annuel ou en instantané.

### - Les capacités de Nantes-Atlantique

La capacité d'accueil de Nantes-Atlantique est estimée à 4 millions de passagers par an et l'on est rendu en 2012 à un peu plus de 3,5 millions, (Chiffres de la CCI). Si la capacité de traitement de 4 millions est, pour Nantes-Atlantique, un chiffre butoir il en est un autre, incontournable, celui du traitement instantané fixé à 3.000 passagers (arrivées et départs). Ce chiffre n'est pas une moyenne mais est imposé par la structure de l'aéroport, le nombre et

---

<sup>3</sup> Dans les conditions moyennes d'exploitation (distance parcourue, remplissage moyen, type d'avion moderne) la consommation d'un avion est inférieure à 4,5 litres aux 100km/passager, ce qui la place à un niveau tout à fait comparable à celui d'une voiture moyenne, sachant qu'il n'y a en moyenne que 1,5 passager par voiture. Cette consommation est de l'ordre de 3, 5 litres par 100km/ passager pour les avions les plus récents opérant sur des vols internationaux longs courrier avec des coefficients de remplissage de l'ordre de 70%. Avec l'A380, sur des vols longs courriers, elle pourra descendre au-dessous de 3 litres aux 100 km/passager.

la disposition des guichets, l'organisation des services d'accueil, de Douane, de Police, de sécurité<sup>4</sup>, de traitement des bagages, d'accès aux aéronefs, d'avitaillement, de ravitaillement en kérosène, d'accès aux parkings de stationnement des aéronefs (proximité et capacité des passerelles), etc. De plus, même si c'est occasionnel, pour permettre à Nantes-Atlantique de recevoir dans des conditions d'exploitation satisfaisantes les gros porteurs de l'avenir (A 380 et successeurs), il sera nécessaire de revoir complètement les chemins de roulement (largeur et masse supportable), les zones de retournement et de stationnement. Là aussi avec un coût considérable.

Entreprendre des travaux pour permettre d'accueillir plus de passagers/jour et l'accueil occasionnel de gros porteurs conduirait à un coût voisin de celui de NDDL sinon supérieur. En particulier du fait que ces travaux devraient se faire sans interrompre l'activité. D'où des opérations complexes, difficiles à concevoir et compliquées à mettre en œuvre, sources de surcoûts et d'allongement des délais, eux aussi pénalisants : Bureaux provisoires, positionnement de modules spécifiques (type Algéco) encombrant les parkings automobiles, déplacements en tiroir des équipements d'accueil et d'enregistrement, branchements, alimentations, etc.

Par ailleurs, ces aménagements ne résoudraient pas les problèmes de piste mal orientée, de survol urbain, de bruit, de sécurité, de temps de roulage des aéronefs, de possibilité de deuxième piste parallèle etc. Il est même certain que la plupart de ces problèmes seraient aggravés en particulier celui du bruit.

## **2°) Le contexte aéronautique**

La disposition de la piste actuelle présente de nombreux défauts :

- Elle est mal orientée par rapport aux vents dominants, (en gros nord-sud à 30 degrés près, alors que les vents dominants sont de secteur ouest).
- Pour les approches face au sud, la piste est située pile dans l'axe de la Tour Bretagne. Ce qui impose une approche coude à basse altitude et interdit les atterrissages ILS (Instrument Landing System) augmentant considérablement les minima de plafond et de visibilité lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. En particulier en automne/hiver.
- Elle oblige les aéronefs en approche face au sud à survoler Nantes et Rezé, zones fortement urbanisées.
- Elle oblige les aéronefs décollant face au nord à effectuer, immédiatement après avoir rentré le train, un virage vers l'ouest pour limiter le survol et, pour réduire les nuisances sonores, à limiter la montée en puissance des moteurs diminuant ainsi le taux de montée et allongeant cette phase critique du vol. Rappelons que lors des décollages, les moteurs, que se soient des réacteurs ou des turbopropulseurs doivent tourner à pleine puissance et émettent le maximum de décibels.
- Par ailleurs, les zones d'habitations et d'activité qui entourent le périmètre de Nantes-Atlantique ne permettent pas la construction d'une piste orientée est/ouest. Il faudrait, pour ce faire, exproprier un nombre considérable de propriétés et d'entreprises, non seulement pour l'accroissement de l'emprise de l'aérodrome, mais également pour dégager les couloirs d'approche. Le dévoiement d'un certain nombre de rues, routes et de la voie ferrée de Nantes à Bourgneuf en Retz serait nécessaire.

Les incidents survenus au cours d'approches sont heureusement peu fréquents. Seuls ceux qui sont spectaculaires font l'objet d'articles dans la presse locale. Citons les approches de nuit d'un avion égyptien, et d'un avion turc qui se sont retrouvés dans des configurations scabreuses et l'avion d'Air Austral qui, en remise de gaz, a fait trembler les murs (et les élèves) d'une école située à 1.500m de l'entrée de piste nord. D'autres, sans doute, demeurent ignorés du public<sup>5</sup>. Mais le risque d'accident existe et une chute d'aéronef sur la ville de Nantes ou sur Rezé se traduirait par de nombreux morts et blessés avec des dégâts immobiliers difficilement chiffrables.

---

<sup>4</sup> Un aéroport est un E.R.P., (Etablissement Recevant du Public) et doit, en conséquence, répondre à des normes strictes en matière de sécurité incendie : espaces, moyens d'évacuation, d'extinction, etc.

<sup>5</sup> La présence au sud de l'étang de Grand Lieu attire de nombreux oiseaux. Il en est de même d'un élevage de sangliers situé au sud de l'aéroport. Une collision est survenue en début d'année 2011 avec un A319. Il est fort probable qu'il y en a eu d'autres qui n'ont pas été rapportées par les journaux. Le risque d'extinction de réacteur par percussion de volatiles existe en particulier lors des décollages face au sud. Des rencontres avec des oiseaux se produisent sans doute de temps en temps, mais sans avoir provoqué, jusqu'à présent, d'accidents comme celui du vol 1549 d'US Airways (Airbus 320). Celui-ci, le 15 janvier 2009, suite à la rencontre d'un vol d'oiseaux, a éteint ses deux réacteurs et a réussi à se poser sur la rivière Hudson sans faire de victime. Coup de chapeau au pilote !

Le propre des préventionnistes étant de prévoir le pire en référence à la Loi de Murphy<sup>6</sup> il ne faut pas exclure l'acte, volontaire ou non, d'un avion percutant la Tour Bretagne !

### **3°) L'économie (Cf. plus de détails dans Nantes Passions n°230)**

L'opération NDDL est un pari économique. Connaissant les limites de la prospective, il est effectivement possible que ce projet n'ait pas toutes les retombées que l'on est en droit d'en espérer. Mais c'est un pari. Comme pour le Loto ou les courses, si on n'achète pas de billet, on n'aura aucune chance de gagner. Ce qui dans le cas de NDDL peut se traduire par le choix suivant : si on fait NDDL on disposera d'un outil plus performant pour saisir des opportunités supplémentaires de développement, telles que la venue de nouvelles compagnies aériennes, soit en desserte, soit en HUB<sup>7</sup>. Mais si on ne fait pas NDDL, on est certain de passer à côté de ces opportunités.

#### **- Les retombées directes**

Les premières retombées de NDDL seraient celles induites par les travaux eux-mêmes. Sachant que le développement économique d'une région et l'exploitation de ses potentiels sont conditionnés par les moyens de transport, la présence d'un aéroport irrigué par des moyens terrestres rapides et la proximité de grandes villes aura un effet multiplicateur sur l'activité de toute la région.

#### **- Les retombées indirectes**

Comme se fut le cas pour Lyon Satolas, rebaptisé Saint Exupéry, même s'il faudra du temps pour que cela se fasse, la présence d'un aéroport international performant permettant des liaisons rapide vers l'Europe sera pour la région Nantes-Rennes-Saint Nazaire un atout de renommée et d'image bénéfique, augmentant d'autant l'attrait exercé par la région. En particulier si on le fait habilement savoir par un marketing dynamique accolé à un nom prestigieux tel que Nantes Jules-Verne.

### **4°) La géographie et l'urbanisme**

#### **- L'étalement urbain et le foncier maitrisable**

Du fait de son enclavement, le site actuel fait l'objet d'une pression foncière considérable, encore accrue par la proximité de la réserve naturelle du Lac de Grand Lieu qui interdit toute extension immobilière significative vers le sud.

Depuis 2000, la Loi S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbain) fait obligation aux collectivités locales de limiter les étalements urbains et de densifier la ville. La présence de l'actuel aéroport, du fait des contraintes aéronautiques sur Nantes, Rezé, Bouguenais, Vertou et autres communes, (limitation des hauteurs d'immeubles, zones inconstructibles car soumises au bruit, etc.) est un frein à cette politique et reporte vers les extérieurs les demandes de logements neufs. Ceci au détriment de terres agricoles.

Alors que le site de NDDL, même si effectivement il consommera des hectares de terres actuellement vouées à l'élevage, permettra une maîtrise contrôlée du foncier. Il est à remarquer sur cette question des terres agricoles qu'il existe dans la périphérie immédiate de l'agglomération nantaise environ 5.000 hectares de terres agricoles en friche. La plupart de celles-ci étant de bien meilleure qualité agronomique que la majorité de celles requises par l'emprise de NDDL.

---

<sup>6</sup> Loi de Murphy : *“ Si une chose peut mal tourner, elle tournera mal un jour ou l'autre ”*

<sup>7</sup> HUB ; En anglais moyeu de roue de charrette. Nom donné à un site de concentration et de fractionnement des trafics.

## 5°) Existe-t-il d'autres possibilités ?

En théorie il y a deux autres possibilités, mais ni l'une ni l'autre ne sont satisfaisantes

### 1 - Rester sur le site actuel

Sans doute, comme le font de nombreuses villes de par le monde, s'il n'y avait pas d'autres possibilités il serait théoriquement envisageable de garder Nantes Atlantique et de l'aménager par des bricolages coûteux sans pour autant régler de manière satisfaisante la totalité des problèmes et défauts énumérés ci-avant.

### 2- Trouver un autre site sur le Grand Ouest ?

Quant à savoir si le site de NDDL est le mieux situé la réponse se trouve dans la géographie : une vue aérienne, stéréo de préférence ou une carte topographique de l'Ouest de la France montre que la seule zone suffisamment plate pour recevoir, sans d'énormes travaux de terrassement, un aéroport avec des pistes de 3.000 mètres de long orientées dans les vents dominants (est/ouest) et avec un habitat très clairsemé, est effectivement la zone de Notre Dame des Landes. Ce n'est pas par hasard que ce site a été choisi dans les années 70.

Pour être rentable, un aéroport doit se situer au centre d'une zone d'achalandage en rapport avec ses capacités. On peut regretter que NDDL soit un peu trop loin de Rennes, mais ce sont les considérations géographiques et topographiques énoncées ci-dessus qui le veulent ainsi. A part cela, NDDL situé au cœur d'une région aussi peuplée que la Suède (8 millions d'habitants<sup>8</sup>) est à moins de 1 heure de route des principales villes de l'Ouest : Nantes, Saint-Nazaire Rennes, Angers, Vannes, à moins de 1h30 de La Baule, le Croisic, Laval, La Roche sur Yon, etc. Ces temps pouvant être améliorés, en particulier vers le sud Loire et Rennes, moyennant l'aménagement de dessertes routières et ferroviaires adaptées<sup>9</sup>. Seuls Brest et Quimper demeureront en dehors de cette zone, justifiant ainsi la vocation régionale de Brest-Guipavas.

N'importe comment, changer de site ou rester sur le site actuel reviendrait à réduire à néant les efforts faits depuis plus de quarante ans en prévision de ce projet structurant. Là, vraiment, ce serait un énorme gaspillage des fonds publics.

## Conclusion :

En regard des éléments ci-dessus exposés, le transfert de l'activité de Nantes-Atlantique est donc hautement souhaitable et même nécessaire, comme l'était en 1975 le transfert de Lyon Bron vers le site de Satolas devenu depuis Lyon-Saint Exupéry. D'autant plus que cela est rendu possible par les actions qui ont été menées depuis maintenant quarante ans en prévision de ce transfert.

Abandonner le projet serait un formidable gâchis financier, une preuve de manque de courage politique des responsables et en contradiction complète avec la politique de redressement productif affichée par le Gouvernement.

---

<sup>8</sup> "Nantes Passion". n° 230 de Janvier 2013

<sup>9</sup> La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Rennes Paris n'aura que peu d'influence lorsqu'il s'agira de relier Roissy ou Orly. Car les trajets entre Montparnasse et cesd eux aéroports demeureront toujours très longs