

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

2 juillet 2009

Contribution de Catherine MAILLOT

Questions sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Pour faire suite à l'excellente contribution de Jean Renard et à l'audition de 3 membres de Solidarités Ecologie, je vais y aller de mes interrogations de ménagère-de-moins-de-cinquante-ans-citoyenne-volontaire-ancienne-élue-municipale !

- Comment mesure t-on qu'un équipement est structurant et à quelle échelle? Comment mesure t-on de façon objective qu'il est nécessaire ? Qui fait les études et à la demande de qui ?
- Les critères n'évoluent ils pas avec le temps ? Adapte t-on les projets en conséquence ?
- Quelles sont les autres villes de la même taille que Nantes qui sont survolées ? Ces quarante dernières années, où ont eu lieu les catastrophes aériennes ?
- Que et à qui rapporte la gestion d'un aéroport comme Notre Dame des Landes ? Que rapporte et qui gère les stationnements des voitures?
- Combien coûte en 2009 la réalisation d'un tel projet ? Qui va payer quoi ? Qui va mettre la main au porte feuille ?
- En cas de mauvaise météo sur Notre Dame des Landes, qu'en sera t il pour Nantes Atlantique si proche ?
- La population de Loire Atlantique est en augmentation ; ses besoins en alimentation aussi ! Peut-on se permettre de se priver de terres agricoles ?
- Toutes les communes, les communautés de communes et les Scot sont appelés par le préfet à réduire leur étalement urbain, à construire la ville sur la ville et à travailler dans le sens du développement durable! Comment peut-il en même temps accepter un aéroport plus grand que Roissy Charles de Gaulle? La France serait elle en train de changer de capitale ?
- Comment les élus, la DDE et les préfets (puisque tout document d'urbanisme leur sont soumis !) ont ils laissé se construire des maisons depuis 40 ans en dépit de ce projet ?

Pour finir, je vais reprendre des informations extraites d'un article de **Vincent Bussière paru en mars 2009 dans les Enjeux Les Echos, intitulé : Aéroports Trop c'est trop.**

« En France il existe 170 terrains aptes à la circulation aérienne publique.
155 aéroports se disputent 10 % des 145 millions de passagers transportés en 2007.

Un rapport de la cour des comptes de juillet 2008 fixe une masse critique de 800 000 passagers ou tonnes de fret par an. Le hub de Manchester compte 25 millions de passagers. (note Nantes Atlantique 2,7 millions de passagers)

Au sujet du projet d'aéroport de Brive, il couterait 46 millions d'euros. Brive et Clermont Ferrand sont distantes de 180 km (avec deux aéroports jumeaux), Brive et Limoges de 110 km (deux aéroports jumeaux)

Il y a 7 plates formes en Bretagne

3 dans le Finistère : Brest Morlaix Quimper (distance Brest Morlaix ou Brest Quimper 45 mn en voiture)

Avec le TGV en 2012 Brest sera à 3H30 de Paris

Travaux   Brest 53 millions d'euros pour passer à 1,6 millions de passagers

De Nantes   Orléans : on compte 5 aéroports dans la vallée de la Loire

Autour de Marseille, on dénombre des aéroports à Avignon, Montpellier, Béziers et Nîmes.

Ce sont les collectivités territoriales qui sont les propriétaires ; l'Etat conserve une participation à Nice, Lyon, Marseille et outre mer.

Seuls ceux de Beauvais et de Biarritz ne sont pas sous perfusion.

De 2000 à 2006, le secteur a reçu 590 millions d'euros de subventions d'exploitation, soit plus de 100 euros par passager....Jusqu'à 178 euros pour les 718 clients de la ligne Tours Lyon fermée en 2006. Un montant appelé à croître sous la poussée des investissements imposés par les nouvelles normes environnementales et de sûreté : + 300 % depuis 2001.

Sur le trajet Paris Strasbourg :

- Air France est passé de 60 à 15 % de parts de marché
- SNCF de 35 à 80 %.

Sur le trajet Paris Londres : juillet 2008

- Eurostar +80 % et
- Avion -20 %

En 1994 : 2% pour le train et 98 % pour l'avion.

En 2030, les m tropolises françaises devraient toutes être à moins de 3h30 de Paris par le train et autant de leurs voisines européennes.

L'avion devrait perdre 39 millions de passagers au profit du train.

Le principe de regroupement des aéroports a été longtemps tabou ; actuellement il progresse :

Metz-Nancy-Lorraine

Grenoble-Chambéry

Lyon-Satolas et Saint Etienne

  Bâle-Mulhouse, il existe une coopération transfrontalière ; le Languedoc s'interroge sur les 5 millions de passagers de son voisin Gérone ; Strasbourg dont le trafic a chuté de 30 % avec l'arrivée du TGV a repris contact avec Karlsruhe-Baden. »

C'était histoire de prendre un peu d'altitude !

