

Projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes

7 juillet 2009

Contribution de Manoel DIALINAS

Quelle ambition pour Nantes métropole ?

Souhaite t'on que Nantes devienne une métropole européenne ?

Si oui, cela signifie que Nantes devrait être reliée directement par avion aux principales capitales et métropoles européennes. Nantes est actuellement reliée directement à Londres, Madrid, Dublin, Barcelone, Amsterdam, Milan.

Mais pas à Francfort, Berlin, Bale, Rome, Munich, Bruxelles, Bilbao, Hambourg.

Reliée directement signifie la possibilité de faire une journée de travail "normale" dans une de ces villes, en partant le matin et revenant le soir. Des enseignants de niveau international peuvent avoir un cours à Nantes, le lendemain à Londres et le surlendemain à Bale. Seul le transport aérien rend cela possible aujourd'hui, et pour les nantais, cela exclut un transit par Paris qui prend généralement 2 à 3 heures à chaque passage à Paris.

Le transit par Paris n'a de sens que pour les déplacements de plus de 2 jours et les longs voyages supérieurs à 1 500 km environ, c'est à dire pour les voyages intercontinentaux : il ne faut pas confondre vols internationaux (vers l'Europe) et vols intercontinentaux qui ne sont pas indispensables au départ de Nantes, pour des vols directs et réguliers.

Le transport aérien est-il nécessaire au développement durable de la région nantaise ? La question mérite d'être posée et débattue, mais explicitement : le débat actuel a-t-il pour sujet la mise en cause d'un site aéroportuaire plutôt qu'un autre ? La mise en cause du transport aérien ? Le problème des nuisances sonores des avions et des aéroports ? L'impact sur l'environnement du transport aérien ? Le développement basé sur la croissance économique ?

Si la métropole nantaise a besoin d'un aéroport international pour son ambition, quel aéroport ? Probablement pas l'aéroport Nantes Atlantique dans sa configuration actuelle, non pas parce que cet aéroport serait proche de la saturation dans le cadre d'un trafic en croissance, mais essentiellement pour des raisons de sécurité.

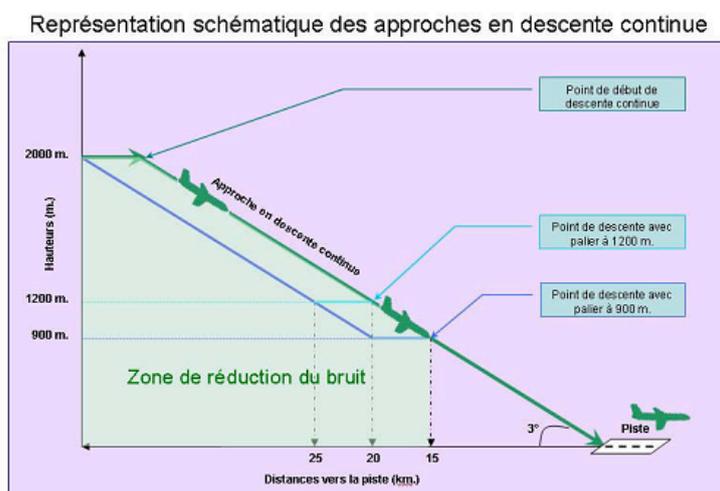
Potentiellement dangereux. Voilà comment les aiguilleurs du ciel jugent l'aéroport de Nantes-Atlantique. Selon les contrôleurs aériens réunis en congrès national à Pornichet, l'aéroport de Nantes est « *le premier à devenir dangereux dans l'hexagone* ». "*La proximité des habitations et surtout le survol de l'agglomération nantaise n'offrent pas les meilleures conditions de sécurité*" (Jean-Paul Armangau).

Article R131-1 code aviation civile : "Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public". Cette altitude a été définie à 1 000 m.

À Nantes, l'approche dans l'axe de la piste implique de survoler le stade de la Beaujoire, la place Viarme, le quai de la fosse, le tout à moins de 1 000 m d'altitude, donc en infraction avec la réglementation aérienne. Des dérogations ont autorisé cette trajectoire dans les années 70-80 lorsque le trafic était faible. Puis le trafic augmentant, une solution de compromis (provisoire ?) a été mise en place, avec une approche à 12° de la piste, c'est à dire en suivant à peu près le bras de la madeleine de la Loire, et en effectuant au dernier moment un virage pour se mettre dans l'axe de la piste : cette manœuvre est délicate et présente des risques car effectuée à faible vitesse (un avion est moins maniable à basse vitesse qu'à haute vitesse, le phénomène s'amplifie lorsque la taille de l'avion augmente), et à un moment où les pilotes sont déjà très occupés. En effet, la phase d'approche-atterrissage est la plus délicate du vol, c'est pendant cette phase qu'interviennent la majorité des accidents aériens. Le risque augmente quand les conditions sont dégradées : atterrissage de nuit par temps de pluie et vent soufflant en rafales. Enfin, cette trajectoire délicate pour les pilotes n'empêche pas le survol à faible altitude de zones fortement peuplées.

Il a été évoqué, pour justifier le maintien de Nantes Atlantique en l'état, une nouvelle procédure d'approche en descente continue avec suppression des paliers d'approche et en configuration « lisse » (c'est-à-dire avec dispositifs d'augmentation de portance et train d'atterrissage rentrés). Cette procédure, courante aux USA, diminue à la fois le bruit et la consommation de carburant, elle permet de réduire de moitié le bruit perçu au sol, elle permet de réduire la zone survolée à moins de 1 000 m d'altitude. Toutefois, l'amélioration n'est perceptible que pour les riverains habitant entre 10 et 30 km de l'aéroport. Pour les habitants de Nantes et sur le plan sécurité, elle ne changerait rien, il y aurait toujours survol du centre ville à faible altitude et pour les pilotes, il y aurait toujours un virage juste avant l'atterrissage.

Le problème à Nantes n'est pas un problème de bruit, c'est une nuisance parmi d'autres. Le problème, c'est la sécurité, ce risque est autrement plus dangereux que d'autres : faut-il qu'une catastrophe se produise, pour prendre conscience que le principal problème à Nantes n'est pas les nuisances sonores ? Un quasi-accident a déjà eu lieu, il y a peu, au niveau du pont de la Tortière.



Pour ces raisons de trajectoires d'approche, l'aéroport de Nantes Atlantique, dans sa configuration actuelle, est un aéroport dépassé. Le principe de précaution impliquerait, non pas de fermer immédiatement l'aéroport, mais d'envisager rapidement un autre site (NDDL par exemple), ou de mettre en œuvre une nouvelle piste (d'orientation nord ouest – sud est environ) sur l'aéroport actuel, permettant d'éviter le survol à basse altitude de zones fortement peuplées et mieux orientée par rapport aux vents dominants à Nantes. Il est regrettable que cette dernière option n'ait pas donné lieu à une étude de faisabilité par les services officiels, au moins en tant que solution

alternative et pour prendre en compte sa mise en œuvre éventuelle dans les projets d'urbanisation.

Il est dommage aussi, que ceux qui mettent en avant cette solution alternative, qui n'est pas farfelue, n'approfondissent pas plus leur proposition : il n'est pas besoin des services de la préfecture, du conseil général ou de la DGAC, pour savoir si une nouvelle piste serait plus sûre et entraînerait moins de nuisances sonores et entamer des discussions avec les populations concernées. Les constructeurs aéronautiques diffusent facilement les empreintes sonores de leurs avions, on peut par montage informatique reporter l'empreinte sonore d'un avion réputé bruyant sur une photo aérienne prise sur google-earth ou sur le site de l'IGN, ou sur une carte récente, pour connaître rapidement les risques encourus et les niveaux de bruit maximum pour chaque point sous les trajectoires des avions. Il y a de multiples associations liées à l'aéronautique qui pourraient faire cette étude préliminaire.

Cela étant, on constate que, depuis 20 ans, tout projet d'équipement donne lieu à fortes contestations, tracé d'autoroute, projet de ligne TGV, extension de port, projet d'aéroport, projet de barrage, tracé de tramway, projet d'usine d'incinération, projet d'éoliennes : est-ce les techniciens qui sont incapables de prendre en compte les impacts sur les populations et l'environnement, ou est-ce la montée des individualismes refusant de prendre en compte le bien commun ? Il est probable qu'un projet basé sur une nouvelle piste à Nantes Atlantique donnerait lieu à autant de contestation que le projet actuel de NDDL et peut-être y retrouvera t-on ceux qui sont actuellement mobilisés contre NDDL ?

Le problème de la sécurité de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique étant posé, il faut continuer le débat sur la durabilité, la pertinence du transport aérien, sur l'aménagement de la métropole nantaise.

Le trafic aérien va t-il continuer à croître, dans un contexte d'épuisement des carburants pétroliers et de lutte contre l'émission de gaz à effet de serre ?

Les carburants pétroliers pour les avions vont devenir rares et chers : c'est certain, il n'y a que la date qui ne soit pas clairement connue.

Est-ce que cela va entraîner le déclin du transport aérien ? Ce n'est pas certain :

1. Des technologies moteurs, connues, expérimentées, mais pas industrialisées permettraient de diminuer la consommation de carburant de 15 à 20 %.
2. Des technologies moteurs, étudiées mais pas encore expérimentées, permettraient une diminution supplémentaire de consommation de carburant de 5 à 10 %.
3. Le retour à la propulsion par hélices (dans des versions modernisées) permettrait de réduire la consommation de carburant de 30 à 40 % moyennant une légère diminution de vitesse de 850 km/h à 780 km/h. Cette option envisagée par certains milieux aéronautiques n'a pas les faveurs du public qui y voit "un retour au passé".
4. L'utilisation généralisée des matériaux composites et des matériaux avancés autoriserait un autre gain de 10 à 15 % (en cours d'industrialisation).
5. De nouveaux concepts aérodynamiques, "en cours d'expérimentation", permettraient de diminuer encore la consommation de 20 à 30 % encore. Un ensemble de technologies connues permettrait donc de diminuer de plus de moitié la consommation et l'émission de gaz à effet de serre des avions. Le problème est que pendant près de 15 ans, le faible prix du pétrole les a bloquées, les milieux aéronautiques semblent innover maintenant que sous la contrainte politique, administrative ou économique.
6. On peut faire voler les avions avec des carburants non pétroliers : par exemple le procédé Fischer-Tropsch de production de carburants liquides à partir du charbon (dont les réserves mondiales sont supérieures à 200 ans), procédé utilisé en Allemagne pendant la 2^e guerre mondiale, et repris depuis 1955 par l'Afrique du Sud, qui assure actuellement par ce procédé environ 50 % de ses besoins en carburants. Le procédé est économiquement

viable à partir d'un prix du pétrole à 80 \$/baril environ (50 \$/baril selon des sources chinoises). Autre alternative, les agrocarburants de deuxième génération (à partir de jatropha ou de microalgues) qui n'empiètent pas sur la ressource alimentaire.

Le transport aérien ne semble pas risquer de crise qui serait due à la raréfaction des carburants pétroliers, à condition toutefois qu'elle soit anticipée.

Reste le problème de l'émission de gaz à effet de serre : le transport aérien est un émetteur de gaz à effet de serre (sauf si l'hydrogène est utilisé comme carburant), mais il faut le comparer à d'autres émetteurs : l'impact mondial du transport aérien est du même ordre qu'Internet, environ 2 à 5 %. Bien moins que le transport routier (25 %), le chauffage des bâtiments (20 %) et la production d'électricité par le charbon et le fioul (33 %). Le bon sens voudrait que l'on s'occupe d'abord de la production d'électricité par les énergies fossiles, puis des transports routiers, de l'isolation des bâtiments, et ensuite de l'empreinte carbone du transport aérien et d'Internet.

Cela étant, le transport aérien n'est qu'un outil. Ce qui est important, c'est l'usage que l'on en fait. Aller de Nantes à New York, Bombay ou Shanghai en avion, il n'y a pas d'autre solution. Aller de Nantes à Paris en avion, il y a le TGV, même pour prendre un vol long courrier à Paris. Mais cela implique d'accélérer et d'augmenter les liaisons TGV entre Nantes et Roissy.

Oui, mais faire converger tous les français vers Roissy pour qu'ils prennent des vols long courriers, Roissy deviendrait une tour de Babel, et cela rappelle fortement l'étoile ferroviaire de la SNCF parfois si décriée : il y a un équilibre à trouver... Le TGV ne devrait-il pas s'imposer partout pour tous les déplacements inférieurs à 500 km ?

L'aéroport de NDDL ne peut se concevoir sans une liaison ferroviaire rapide Rennes-Nantes via cet aéroport. Un développement ultérieur de l'aéroport de Nantes Atlantique ne peut se concevoir sans sa desserte par train ou tramway.

Transporter par avion des avocats et oranges de Nouvelle Zélande ou d'Afrique du Sud vers la France ne se justifie pas. Il vaut mieux consommer les fruits et légumes de saison produits à moins de 1 000 km du lieu de consommation. Transporter par avion du courrier ou des médicaments entre continents est justifié. Transporter par avion entre San Francisco et Nantes des livres et disques commandés par Internet, ou transporter du pain entre Paris et New York, cela mérite réflexion sur le type de société qui est la nôtre aujourd'hui ?