

## 2<sup>e</sup> lettre de Solidarités Ecologie au Préfet de Loire-Atlantique (22 juin 2006)

Monsieur le Préfet,

Par votre courrier du 19 juin 2006, découvert dans la presse avant de l'avoir reçu, vous retracez les grandes étapes de la réflexion collective autour du projet de nouvel aéroport et vous émettez nombre d'arguments pour contrer la proposition alternative de tracer une nouvelle piste sur Nantes Atlantique en remplacement de la piste existante. Avant de répondre à vos objections, je vous rappelle que mon courrier du 29 mai avait pour but de vous demander un rendez-vous, avec vous ou vos services, pour que nous puissions exposer cette idée et recueillir vos réactions. Il est dommage que vous avanciez d'emblée des objections sans avoir pris le temps de comprendre notre proposition.

Il est dommage aussi que vous preniez sur vous de décider « d'enterrer » cette idée sans qu'elle fasse l'objet d'une étude sérieuse, ce que nous demandons, comme le demande la coordination des associations et mouvements opposés au projet de Notre dame des Landes. Nous sommes là dans un cas d'absence de débat démocratique qui est profondément choquant.

Je renouvelle donc par ce courrier notre demande de rendez-vous. Depuis que nous travaillons sur cette proposition, sans être du tout des experts en la matière (donc, comme vous le dites, il s'agit bien pour l'instant d'une idée et non d'un projet), nous avons rencontré bon nombre d'élus et d'hommes de terrain : tous, à l'exception du Maire de Saint Aignan de Grandlieu, ont trouvé l'idée sérieuse, intéressante et méritant d'être étudiée à fond.

Il est effectivement regrettable que cette proposition n'ait pas été étudiée plus tôt mais, étant donné l'importance des enjeux en cours, et notamment des coûts réels comparés entre un réaménagement de Nantes Atlantique et le projet de Notre Dame des Landes, il est nécessaire qu'elle le soit, tôt ou tard. Je vous rappelle que Solidarités Ecologie a adressé une lettre ouverte à tous les élus en mars 2005 en demandant que les solutions alternatives au projet de Notre Dame des Landes soient enfin étudiées. Il y était question de cette nouvelle piste sur Nantes Atlantique. Seul M. Retière a répondu à ce courrier... Il a fallu le dossier de Ouest France du 7 juin dernier pour que cette proposition suscite des réactions.

En attendant ce rendez-vous, je vais répondre aux arguments de votre courrier afin de vous montrer que la proposition ne peut pas être balayée d'un revers de main.

« *Cette nouvelle piste resterait enclavée dans la première couronne nantaise et entraînerait un impact fort sur des zones urbanisées* » : c'est un atout pour un aéroport de se situer proche d'une ville pour être aisément accessible, la quasi totalité des aéroports le sont. Maintenir Nantes Atlantique permettrait une desserte par le tramway (une station à ajouter après La Neustrie) et pourquoi pas par le train : la voie ferrée passe sur le terrain. Cette solution a déjà été envisagée et non mise en œuvre du fait du projet de NDL. Notre proposition consiste à remplacer la piste existante par une nouvelle piste, mieux orientée d'une part par rapport aux vents dominants, d'autre part pour les zones urbanisées justement. Aucun bourg ne se trouve sur la trajectoire du tracé que nous proposons. Il conviendra effectivement de calculer un PEB. On ne peut dire à l'heure actuelle si le chiffre qui en sortira sera celui que vous avancez. Ce chiffre sera à mettre en comparaison non seulement avec le PEB calculé sur NDL mais bien aussi avec le PEB actuel de Nantes Atlantique. Il est probable que le nouveau PEB sera considérablement réduit par rapport au PEB actuel. Les trajectoires des avions seraient rectilignes (et guidées des deux côtés par ILS), avec des pentes d'atterrissage et de décollage plus fortes qu'actuellement (5 % et plus), ce qui entraîne une zone de PEB plus réduite et sans « cornes ».

« *De nombreuses expropriations seraient nécessaires, la zone d'activité D2A serait particulièrement touchée ...* » : vous ne parlez pas de la même proposition que nous, visiblement. Le tracé que nous proposons se trouve sur une zone en déprise agricole, dont une grande partie est en friches ou en bois. Une partie des terrains sont déjà acquis par la D2A mais non construits. Il y aurait trois exploitations agricoles touchées. Ces éléments, non négligeables certes, n'ont toutefois pas paru rédhibitoires à nos interlocuteurs. Ils sont aussi à mettre en comparaison du projet sur NDL où l'on oublie trop souvent de préciser que tous les terrains ne sont pas encore acquis.

« *La ligne SNCF Nantes Pornic est susceptible d'être impactée par le projet* » : cette ligne traverse effectivement le terrain, la voie est déjà un peu enterrée (dans un creux) et il ne devrait pas être trop compliqué de faire passer la voie ferrée sous la piste si celle-ci devait traverser la voie. Il est aussi possible de tracer une piste de 3600 m qui ne couperait pas la voie ferrée. Cette ligne SNCF est plutôt un atout pour Nantes-Atlantique qu'une contrainte : elle permettrait en effet, comme je l'ai écrit plus haut, un accès à l'aéroport par transport collectif, réduisant ainsi le besoin en parkings.

Tous les arguments sur le déplacement des structures aéroportuaires et transport de passagers sont recevables, mais s'il s'agit de coûts, ceux-ci doivent être mis en regard du coût d'un nouvel aéroport avec toutes les infrastructures afférentes. Notre proposition présente en outre l'avantage de pouvoir être réalisée par paliers, au fur et à mesure de l'évolution du trafic sur Nantes Atlantique.

*« Cette piste si elle était utilisée seule, ne permettrait pas de répondre aux perspectives de développement aéroportuaire »* : la capacité de cette nouvelle piste pourrait autoriser 160 000 mouvements par an, soit plus de 10 millions de passagers (tout en maintenant l'interdiction de vols de nuit). L'aéroport de Genève fonctionne avec une seule piste et reçoit 10 millions de passagers. Cette potentialité peut rassurer les décideurs qui croient à une progression encore importante du trafic aérien. Pour notre part, il est bien évident qu'une telle croissance n'est absolument pas souhaitable et en outre tout à fait irréaliste. Il est probable que le trafic de Nantes Atlantique n'atteindra jamais les 3 millions de passagers, dans le contexte actuel et à venir.

Enfin, je vous rappelle que notre association a toujours été soucieuse de la situation des riverains actuels de Nantes Atlantique. Nous avons proposé des solutions pour réduire les nuisances qu'ils subissent et pour réduire le trafic par un fonctionnement en réseau de plusieurs aéroports de l'Ouest : dégager les vols charters sur une ou des plate-forme(s) voisine(s). Sur cette proposition, aucune étude n'a été réalisée non plus. Les deux propositions ne sont pas exclusives l'une de l'autre.

Dans l'attente d'une réponse que j'espère positive à ma demande de rendez-vous, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

La Présidente de Solidarités Ecologie

Geneviève Leboutoux