

Proposition de nouvelle piste à Nantes Atlantique : pour sortir de la confusion.

Je remercie M. Jean-Marc Ayrault de s'être exprimé sur la proposition de nouvelle piste à Nantes Atlantique (Presse Océan du 19 juin). Ses propos entretiennent beaucoup de confusion sur le sujet, ils me donnent donc l'occasion de préciser notre proposition.

1 – Dans notre esprit, il s'agit d'une nouvelle piste pour REMPLACER la piste actuelle. On pourrait parler de « changement d'orientation de la piste » pour se faire mieux comprendre. 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.

2 – Quand Jean-Marc Ayrault affirme que cette idée a été regardée avec attention, il est quand même curieux que la CCI ne retrouve pas l'étude ancienne ni que personne ne présente d'étude récente. Il nous a en effet été dit que cette idée avait été étudiée par la CCI il y a 15 ou 20 ans, nous ne l'avons pas inventée. Par contre, à notre connaissance, elle n'a pas été étudiée dans le cadre du débat public de 2003 ni dans celui de la préparation de l'enquête d'utilité publique.

3 - Je lis : « *Si cette hypothèse n'a pas été incluse dans le débat public, c'est parce que nous avons estimé qu'elle n'était pas envisageable.* » Qui est ce « nous » ? Sur quelle étude sérieuse se point de vue s'est-il appuyé ?

4 – Je poursuis : « *Elle accentuerait la zone de bruit* » : c'est tout le contraire ! Cette proposition répond justement au vrai problème de l'urbanisation du sud de Nantes et secondairement à celui du survol de zones urbanisées denses du fait de la mauvaise orientation de la piste actuelle. Le tracé Est-Ouest proposé pour une nouvelle piste permet des trajectoires directes dans lesquelles les avions ne survolent aucun bourg. Le plan d'exposition au bruit (PEB) prendra une forme plus rectiligne, sans les « cornes » courbées de l'actuel PEB qui sont dues aux virages effectués par nombre d'avions juste après le décollage afin d'éviter le survol de Nantes. Des trajectoires rectilignes permettent aux avions de prendre de l'altitude plus rapidement et réduisent donc les nuisances sonores.

5 – Jean-Marc Ayrault estime qu'il y aurait des conséquences négatives pour D2A. 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 NDJ où l'on oublie trop souvent de préciser que tous les terrains ne sont pas encore acquis.

6 – En ce qui concerne la « *sécurité de la route Nantes Pornic* », l'argument est incompréhensible. Quel avion ne survole pas un certain nombre de routes ?

7 – La patience des riverains de Nantes Atlantique est effectivement grande... quand on sait à quel point les travaux d'insonorisation traînent. De nombreux habitants du sud Loire sont attachés à Nantes Atlantique et aux activités qui y sont liées. Beaucoup se réjouiraient de la solution que nous proposons : elle maintient l'activité sur place, réduit très nettement le nombre de secteurs et donc d'habitants touchés par le bruit, est beaucoup moins coûteuse et plus respectueuse de l'environnement. Le survol du lac de Grandlieu serait évité également.

Pour conclure, j'ajoute deux éléments. Premièrement, nous avons présenté cette proposition à de nombreux élus et professionnels de l'aviation, tous ont trouvé l'idée sérieuse, intéressante et méritant d'être étudiée. Seul le Maire de Saint Aignan de Grandlieu a été d'un avis contraire, refusant apparemment de comprendre que sa commune, située au bout de la piste actuelle, serait à l'abri des nuisances sonores. Curieusement, ceux qui expriment leur opposition à cette idée aujourd'hui dans la presse sont ceux que nous n'avons pas rencontrés, souvent par refus de leur part.

Deuxièmement, notre association a toujours été favorable à une meilleure utilisation de l'existant et en particulier à 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.

A l'heure où nous entendons parler de « reconstruire la ville sur la ville », en quoi une proposition de « reconstruire Nantes Atlantique sur Nantes Atlantique » paraît-elle si farfelue ? Avec la coordination des associations et mouvements politiques opposés au projet de nouvel aéroport, nous demandons qu'une étude technique, non partisane, soit menée, de façon à ce que l'ensemble des acteurs concernés disposent d'une information la plus complète possible.

Geneviève Lebouteux
Présidente de Solidarités Ecologie