

Liste d'arguments contre le projet de Notre Dame des Landes

C'est un projet d'un autre âge

Date de 40 ans, conçu pour accueillir le Concorde

Pensé à une époque où l'on prévoyait une croissance exponentielle du trafic aérien

Prévu à une époque à la question de l'épuisement des réserves pétrolières ne se posait pas

C'est un projet surdimensionné

Même s'il y dans les années à venir une croissance du trafic aérien, ce qui n'est pas du tout certain, on n'atteindra sûrement jamais les 9 millions de passagers (l'équivalent de la fréquentation actuelle de l'aéroport international de Genève) pour lequel ce projet est dimensionné :

- La zone de chalandise de l'aéroport n'est pas et ne sera pas suffisante, même si la population du grand ouest augmente dans les années à venir. Cette zone de chalandise augmente peu avec le transfert de l'aéroport : 1,9 millions d'habitants pour Notre Dame des Landes / 1,66 millions d'habitants pour Nantes Atlantique
- La croissance actuelle du trafic aérien n'est pas inéluctable : augmentation prévisible du prix du kérosène et diminution des réserves de pétrole, concurrence des nouvelles liaisons TGV (Nantes-Strasbourg,...)

L'aéroport de Nantes Atlantique est loin d'être saturé..

Il devrait atteindre cette année entre 2,3 et 2,4 millions de passagers

Lors du débat public de 2003 les études avaient montré que la piste actuelle pouvait accueillir environ 4 millions à 4,5 millions de passagers

Seul l'aérogare serait saturée à partir de 3 millions / 3,5 millions de passagers

Le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) baisse ou stagne car le nombre moyen de passagers par avion a augmenté et peut encore augmenter (59 personnes / avion aujourd'hui).

Il fonctionne actuellement au tiers de sa capacité (35.000 mouvement annuels pour une capacité de 110.000).

La croissance du trafic de Nantes Atlantique est gonflée « artificiellement » par la mise en service de lignes low-cost. Or la pérennité des compagnies low-cost n'est pas assurée (beaucoup de compagnies ont disparu ces dernières années).

De plus, les autres aéroports du grand ouest sont loin d'être saturés, certains sont même très peu fréquentés (Angers Marcé : 24.000 passagers en 2000, moins de 3000 passagers en 2005 !). La piste de l'aéroport de Saint-Nazaire a récemment été allongée, permettant ainsi d'accueillir un trafic plus important.

Des alternatives existent, pour accueillir une éventuelle augmentation du trafic, pour diminuer les nuisances sonores, et pour un coût moins élevé

L'interdiction totale des vols de nuit

La répartition du trafic sur les aéroports du grand ouest (Angers, Saint-Nazaire,...), ce qui permettra de mieux utiliser des aéroports à l'heure actuelle très peu fréquentés (Angers)

La réalisation à Nantes Atlantique d'une autre piste orientée Est-Ouest, en remplacement de la piste actuelle orientée Nord-Sud

Le développement de liaisons ferrées rapides est une alternative au développement du transport aérien. Cela a été démontré sur des liaisons TGV existantes (Nantes-Paris, Paris-Marseille).. Ce sera encore le cas avec la mise en service d'autres liaisons TGV : Nantes-Strasbourg à partir de juin 2007, le barreau sud d'interconnexion

des TGV en île de France à moyen terme. Des gains de temps importants peuvent être faits sur des liaisons de courtes ou moyennes distances (Nantes-Brest, Nantes-Bordeaux)

L'aéroport de Nantes atlantique a de nombreux avantages

Il existe, c'est une infrastructure qui a fait l'objet d'investissements récents (Hall 4, parkings,...)

Il est près du centre-ville. Il est proche du périphérique. Sa desserte en TC peut-être améliorée facilement (prolongement ligne 2 de tramway depuis la Neustrie, utilisation liaison ferroviaire Nantes/Pornic)

Il est près de la zone industrielle D2A, dont des usines Airbus

Le coût du projet n'est pas chiffré

Il est actuellement chiffré à 600 millions d'euros. On sait qu'il y a toujours, dans ces grands projets, une dérive financière incontournable. Combien coûtera le projet final ?? On évoque déjà un coût variant entre 2 et 3 milliards d'euros, sans parler d'un chiffrage global incluant toutes les infrastructures de dessertes, y compris de nouveaux franchissements de Loire.

L'Etat ne dit pas comment il compte financer ce projet, dans une période de restrictions budgétaires où toutes les dépenses importantes doivent être examinées avec la plus grande attention.

Il faudra toujours financer l'entretien d'une piste à Nantes Atlantique. Si de l'argent public est mis dans une piste qui ne servira qu'à Airbus, Boeing pourra nous attaquer au nom de la concurrence.

Les collectivités locales participeront au financement du nouvel aéroport, cela diminuera leurs capacités d'investissements pour d'autres équipements (crèches, écoles, lycées, maisons de retraite,...)

C'est un projet anti-écologique

Il encouragera le développement du transport aérien, mode de déplacement polluant et énergétivore, qui est donc en totale contradiction avec :

- les objectifs du protocole de Kyoto, signé par la France, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (à diviser par 4 d'ici 2050 !).
- les efforts des collectivités locales, notamment Nantes Métropole, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise des dépenses d'énergie (plan climat territorial)

Il entraînera un étalement urbain inévitable, étendant l'agglomération nantaise vers le nord-ouest, en totale contradiction avec la volonté des collectivités locales ayant voté le SCOT de maîtriser l'étalement urbain. En soi, il accentue nettement le gaspillage de l'espace : 2000 hectares pour Notre Dame des Landes contre 370 hectares pour Nantes-Atlantique.

Il aura de graves conséquences pour l'environnement. Les 2000 hectares qui seront sacrifiés pour la réalisation de l'aéroport entraîneront une imperméabilisation des sols, la destruction de nombreux espaces naturels (bocage, prairies humides, haies, mares,...), un recul de la biodiversité par la destruction de nombreuses espèces : insectes, oiseaux, grenouilles,... Deux ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) sont concernées par ce projet : une au milieu de la ZAD, une sur la moitié est de la ZAD.

C'est un projet économiquement dangereux

Il risque d' « assécher » durablement les finances des collectivités locales

Il risque de mettre en péril l'existence des aéroports des autres villes de l'Ouest

Par le transfert d'emplois qu'il entraînera (1750 emplois d'après le dossier d'enquête), il accentuera le déséquilibre économique entre le nord Loire et le sud Loire

Il fragilisera la situation d'Airbus, qui a besoin du maintien d'une piste à Nantes-Atlantique, et de ses nombreux sous-traitants.

Il entraînera la disparition de nombreuses exploitations agricoles (2000 hectares de productions laitières respectueuses du bocage)