

# Pour un réaménagement de Nantes-Atlantique

La page de Ouest-France du 7 juin consacrée à notre proposition de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique a déclenché, semble-t-il, un réel affolement chez les décideurs favorables au projet de Notre Dame des Landes. Ils avaient pourtant reçu cette proposition il y a plus d'un an par une lettre ouverte adressée à tous les élus et, à l'exception d'un seul, aucun n'avait daigné nous répondre. Depuis la sortie de cette idée dans Ouest France, ils se déchainent dans la presse, où l'on a pu lire les jugements les plus excessifs et les déclarations les plus erronées. Nombreux sont ceux qui, comme nous, concluent que la violence de ces réactions témoigne de la pertinence de notre proposition.

Pour que tous s'y retrouvent, quelques mises au point s'imposent, après tout ce que l'on a pu lire ces jours derniers.

**1/ Une seule piste suffit :** la nouvelle piste que nous proposons ne s'ajoutera pas mais se substituera à la piste actuelle (qui pourra être utilisée comme voie de dégagement vers l'aérogare). De nombreux aéroports fonctionnant avec une seule piste ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers (Genève compte 10 millions de passagers). La présence d'une deuxième piste sur le projet de Notre Dame des Landes n'ajoute rien à sa capacité de trafic, c'est une simple question de confort maximal dans la gestion des vols. Dans le projet de Notre Dame des Landes, les pistes sont convergentes et ne pourront donc pas fonctionner simultanément.

**2/ Une configuration satisfaisante quelle que soit l'évolution à venir du trafic :** la potentialité d'un trafic important dans cette configuration de Nantes Atlantique 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, compte tenu de la raréfaction inéluctable du pétrole.

**3/ Pas de survol d'agglomération :** cette nouvelle piste offre des trajectoires rectilignes sans survol d'agglomération. Nantes et les quartiers de Bouguenais et Rezé qui actuellement sont survolés à très basse altitude, seraient à l'abri de tout survol. Saint-Aignan de Grand Lieu et le lac de Grand Lieu ne seraient plus sous la trajectoire des avions. D'autre part, EADS pourrait utiliser la nouvelle piste, ce qui fait que l'agglomération nantaise serait totalement débarrassée de tout survol. Ce ne serait pas le cas dans l'hypothèse de transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes car dans ce cas, EADS continuerait d'utiliser la piste actuelle et donc de survoler l'agglomération.

**4/ Beaucoup moins de bruit, plus de sécurité :** cette nouvelle piste, orientée Est-Ouest, dans le sens des vents dominants, offre des conditions idéales pour des approches, des atterrissages et des envols dans l'axe de la piste. Sans virage à basse altitude, les avions prennent de l'altitude sur une distance relativement courte, d'où une réduction des zones d'exposition aux bruits. Il devient en outre possible d'installer deux balises ILS (au lieu d'une seule actuellement) de façon à faciliter la rectitude des trajectoires et à adopter des pentes plus fortes qu'actuellement (5 % ou plus) : facteur supplémentaire de diminution des nuisances sonores et d'amélioration de la sécurité.

**5/ Sur une zone de déprise agricole :** alors que le projet de Notre Dame des Landes représente une catastrophe économique, sociale et humaine pour l'agriculture du nord de Nantes (plus de 80 exploitations touchées, réseaux de coopération agricoles démantelés), la nouvelle piste que nous proposons à Nantes Atlantique se trouve sur un secteur en déprise agricole, avec beaucoup de friches et de bois, et seules deux exploitations seraient vraiment touchées. Celles-ci devraient absolument être pérennisées. Cela suppose un déplacement de leurs sièges, facilement finançable dans le cadre du programme d'agriculture péri-urbaine de Nantes métropole. Un petit nombre d'entreprises seraient aussi concernées : leur transfert dans la même zone doit pouvoir se faire.

**6/ Conserver les atouts de Nantes Atlantique** : 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. A Nantes Atlantique, les accès routiers et ferroviaires existent déjà, la ligne de tramway arrive tout près, il suffira de prolonger la ligne d'une station. La voie ferrée Nantes-Pornic traverse le site, il est envisageable de créer une station. Il s'agit bien sûr d'adaptations à réaliser mais elles peuvent se faire progressivement et elles sont mineures par rapport au bétonnage complet prévu autour de Notre Dame des Landes.

**7/ Un coût raisonnable et progressif** : il n'y a aucune commune mesure entre le coût raisonnable et progressif du réaménagement que nous proposons et la facture pharaonique de Notre Dame des Landes qui se situera probablement entre 4 et 5 milliards d'euros (avec les voies d'accès), soit une fois et demie la somme des budgets annuels de Nantes Métropole, du département de Loire Atlantique et de la région Pays de Loire.

**8/ Une partie importante des terrains déjà propriété des collectivités et de la D2A** : une partie importante de la surface de la zone dans laquelle nous proposons la nouvelle piste de Nantes Atlantique est propriété de la zone d'activité D2A ou des collectivités locales. On se trouve donc, avec des surfaces bien moindres, dans la même situation foncière qu'à Notre Dame des Landes où de nombreux hectares sont encore des propriétés privées.

**9/ Dégâts environnementaux limités** : nous sommes très attentifs aux dégâts environnementaux inévitables induits par de tels travaux, là encore, sans être minimes, ces dégâts sont limités dans cette proposition, alors qu'ils sont majeurs à Notre Dame des Landes.

**10/ Proposition non exclusive d'un fonctionnement en réseau entre aéroports** : cette idée de réaménager Nantes Atlantique peut être couplée avec notre première proposition alternative : le fonctionnement en réseau de plusieurs aéroports de la région. Ce pourrait être le cas pour un couplage Nantes-Angers facilité par une liaison autoroutière et une ligne TGV. Quand on connaît la situation de l'aéroport d'Angers avec son trafic « d'aéro-club » quand des millions d'euros ont été investis, on est inquiet d'une telle dilapidation des deniers publics.

**11/ Notre motivation, optimiser l'existant pour éviter un énorme gâchis** : notre démarche se fonde sur la notion que nous avons du bien commun et des graves enjeux à venir : l'heure n'est vraiment plus au gâchis ! Désormais, il nous faut faire avec ce que l'on a, Nantes Atlantique et les autres aéroports existants, en tâchant d'optimiser le fonctionnement de ces infrastructures, comme le recommandent tous les rapports nationaux et européens sur le transport aérien.

Il ne s'agit pas pour nous de se débarrasser de l'ancien projet qui nous gênerait pour l'expédier ailleurs. Etant donné nos lieux de résidence, nous ne sommes concernés ni par les nuisances du projet d'aéroport, ni par le passage des diverses voies d'accès.

On pourrait ajouter plusieurs autres paragraphes pour soutenir notre proposition. Nous ne prétendons pas toutefois avoir trouvé LA solution. Dans un contexte démocratique, il s'agit de chercher ensemble, dans la discussion et l'échange, la solution la moins pénalisante aux problèmes posés par le maintien de Nantes Atlantique (urbanisation du sud de Nantes et survol de zones urbanisées). Nous souhaitons que cela donne lieu à un débat démocratique sérieux plutôt que d'alimenter une polémique opposant les populations du Nord à celles du Sud.

Avec l'ensemble des associations et mouvements politiques opposés au projet de Notre Dame des Landes, nous avons la conviction que cette alternative doit être étudiée avec sérieux et indépendance, avec autant d'attention qu'on en a consacrée au projet de Notre Dame des Landes.