

Ma deuxième contribution à l'EUP, concernant le projet de NDdL :

Le dossier qui nous est présenté en mairie est impressionnant (forme et fond), beau et sans aucun doute très coûteux ; mais est-il à la portée de chacun d'entre nous ?

Depuis la fin du débat public (2003), le choix auquel il me faut répondre est entre NDdL et NDdL ...

Mais si les commissaires enquêteurs sont "douteurs" et si les élus locaux affichent courageusement une "précautionneuse" clairvoyance, alors le choix peut être :

- Notre Dame des Landes ou
- Nantes Atlantique "RE-AMENAGE"

Le projet d'aéroport présenté est INUTILE, COÛTEUX et sans AVENIR : je ne veux pas d'un nouveau "Mirabel québécois" ni à Nantes ni dans l'Ouest; cet aéroport international, construit dans les années 80 à 60 kms environ de Montréal a été déclassé le 31 10 2004 au profit de l'ancien aéroport international de Dorval en Québec, situé dans l'île de Montréal! Sencé remplacer Dorval, Mirabel est aujourd'hui une friche qui a été boudé par les compagnies aériennes et les clients .

Il faut expliquer pourquoi NDdL est inutile et coûteux ...

La réponse est dans la proposition de Nantes Atlantique RE-AMENAGE :

Il s'agit de reconstruire l'aéroport actuel sur l'aéroport comme il s'agit de construire le port sur le port (voir Donges/Est) et la "ville sur la ville", slogan si cher au président de la communauté urbaine de Nantes .

C'est quoi cette reconstruction ? :

- C'est la réalisation, après études sérieuses et indépendantes (aussi luxueuses que celles faites pour NDdL!) d'une "SEULE et NOUVELLE PISTE EST/OUEST en remplacement de l'existante NORD/SUD" qui supprime les nuisances intolérables sur les villes de Nantes, Bouguenais, Rezé, la commune de St Aignan et son lac ; Elle permettra l'urbanisation de ces villes ou commune et notamment de l'île de Nantes si chère à son maire (JMA). Elle n'apportera pas pour de nombreuses raisons ou dispositions techniques -PISTE MODERNE- les nuisances sur les communes survolées à haute altitude : Bouaye, Pont St Martin, les Sorinières et dans une moindre mesure Brain et La Montagne . Quelle négligente responsabilité des décideurs locaux qui depuis plus de 25 ans ont laissé une situation en l'état : nuisances, survol des habitations et des établissements scolaires sans

indemnités pour une meilleure isolation contre le bruit !

Cette nouvelle configuration de NA entraînera d'autres aménagements, déjà je les imagine, mais uniquement s'ils seront nécessaires .

De plus cette "IDEE" a le mérite de se caler dans la volonté de faire travailler en RESEAU les principaux aéroports de l'ouest : Angers, Nantes, Rennes et St Nazaire ; Brest échappe à ce réseau car sa zone de chalandise est trop éloignée. Cet aéroport a déjà capté 10000 passagers/charteur à celui de NA ! Il faudrait, tout de même, évoquer la "fugacité" du trafic aérien !

On peut appeler cette organisation : l'ADO (Aéroports de l'Ouest) comme l'ADP (Aéroports De Paris). Cette solution d'une seule et nouvelle piste rend donc crédible et réalisable cette exploitation en réseau décrite ci-dessus !

- On m'opposera qu'une "SEULE PISTE" est insuffisante (c'est le parti pris par les promoteurs de NDdL, pourquoi ?) : je rappelle qu'il s'agit d'une "PISTE MODERNE" de 3600 ml (possible) de long et 50 à 60 ml de largeur avec sorties rapides en oblique et taxiway, équipée de 2 systèmes de guidage (ILS), 1 à chaque bout bout de la piste -ce qui n'est pas le cas de la piste actuelle qui n'en possède qu'un au sud ...

- "UNE SEULE PISTE" suffit :les chiffres le démontrent ...Le nombre des passagers augmente mais encore faut-il en faire une analyse fine; le nombre des mouvements baisse, moins 20 %; la piste actuelle est utilisée au tiers de sa capacité; l'emport augmente de façon significative, de 44 à 59 passagers par avion; je ne m'attarderai pas ici sur ces points; sachons seulement que nombre d'aéroports internationaux n'ont qu'une seule piste : ex. Genève / 12 MILIONS de passagers, NA/ 2 MILIONS de passagers ... et que à NDdL, 2 pistes convergentes est une aberration technique et de plus si elles étaient parallèles, NDdL serait un demi Roissy qui accueille plus de 55 millions de passagers sur 4 pistes ; c'est un rêve fou ! Il est aussi amusant que le dossier d'enquête signale l'impossibilité de mettre à NA 2 pistes parallèles alors qu'une seule est POSSIBLE et qu'elle suffit . Il f

aut s'interroger pourquoi les promoteurs du projet de NDdL veulent à tout prix 2 pistes et qu'elle soient parallèles ? Il ne faudrait pas que cette configuration prévue à NDdL ne s'impose que pour une question de "confort" sans faire appel à la sécurité ! Toute cette "CASSE", à Notre Dame des Landes, serait-elle le "jou-jou" de quelques uns ?

Une seule piste à NA est suffisante pour le trafic aérien et le développement de Nantes et de l'Ouest, "du grand ouest" .

Voici ma profession de foi :

1- Le projet de NDdL est :

- inutile (NA Ré-Aménagé suffit);
- coûteux : on nous martèle le chiffre de 500 millions d'euros H.T., prix 2002 sans doute, mais sans compter les actualisations et les révisions de prix si "chères" aux entreprises du BTP ; sans compter le coût du train-tram (inattendu pour les Chapelains!) et autres voies ferroviaires ; vraiment sait-on où on va ?
- et il est SANS AVENIR (voir ci-dessus quelques éléments d'appréciation).

2- ETUDIER et réaliser en URGENCE une "SEULE et NOUVELLE PISTE" en remplacement de l'existante à NA et RE-AMENAGER l'aéroport sur lui-même, un atout pour l'agglomération Nantaise et l' Ouest, le grand ouest; il est dit en effet qu'à la mise en service d'un aéroport à NDdL, celui-ci perdrait les clients de la Vendée et du Poitou (soit 20 %) qui s'orienteraient vers Bordeaux et que Rennes St Jacques risquerait le déclin ! Ce dernier, situé à 60 kms, propose des destinations et des horaires, à 80 %, très proches de ceux de NA . De plus, si NDdL est le projet du grand ouest, il faudra le fermer pour mettre en accord les déclarations du préfet des P. de la L. avec les propos qui, sous forme de contrat mutuel d'assistance, attribuaient à la Bretagne le TGV et aux P.de la L. l'aéroport !

3- ENSEMBLE, :

- PRESERVONS les ESPACES AGRICOLES : 2030 ha à NDdL supprimés, à NA il ne resterait que 60 ha à acquérir sur les 200 ha nécessaires ;
- RESPECTONS l'argent public (voir ci-dessus), ajoutons à cela que la L.A aurait à gérer les coûts de fonctionnement de 3 ou 4 aéroports existants ;
- EVITONS le réchauffement climatique et l'effet de serre dû pour partie au transport aérien: CO2, CH4 (4 fois plus polluant que le CO2!) et autres oxydes rejetés dans l'atmosphère ;
- ECONOMISONS l'ENERGIE FOSSILE : le paek-oil est en cours ou au minima annoncé pour les années 2010/2015 et il n'y a aucun carburant de remplacement connu aujourd'hui, ni à connaître dans la ou les décennies à venir ;
- PROTEGEONS l'EMPLOI LOCAL en respectant les craintes actuelles et légitimes des salariés d'AIRBUS ! ajoutons à ceux-ci les 1700 salariés de l'aéroport de NA si NDdL se fait : cela serait un vrai désastre pour l'emploi du sud-Loire ... Quelle responsabilité pour les promoteurs de NDdL !
- Et le DEVENIR de la PLANETE , qu'en fait-on ?

Voici ma première contribution à ce projet fou ; j'appelle les décideurs locaux à respecter le principe de PRECAUTION et à s'engager à arrêter NDdL dès maintenant .

Ce doit être cela le courage politique !

" L'UTOPIE, ce n'est pas l'irréalisable, c'est l'irréalisé"

Henri Gracineau . Le 21 10 2006 .