

Solidarités Ecologie

CANTON DE LA
CHAPELLE SUR ERDRE

<http://solidarites.ecologie.free.fr>

Contribution à l'enquête publique
sur le projet de nouvel aéroport
à Notre Dame des Landes

novembre 2006

La présente contribution a été rédigée par les membres de la commission « Réflexion sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes » de Solidarités-Ecologie : Ivan Couaran, Gilbert Galliot, Pierre Giroire, Henri Gracineau, Geneviève Lebouteux, Pierre Leparoux, Jean-Paul Minier, Michel Tarin, Christian Roy et Odile Verger.

Sommaire

	Synthèse	5
Dossier 1	Historique de la démarche de Solidarités Ecologie	11
Dossier 2	Un projet injustifiable, inutile et nuisible	13
Dossier 3	Pour un réaménagement de Nantes Atlantique	29
Dossier 4	Médiocre qualité du débat public	43
Dossier 5	Autres interrogations majeures sur le projet	47
	Post-face	51
Annexes		
	Liste des annexes	53
	Annexes dossier 1	53
	Annexes dossier 2	54
	Annexes dossier 3	54
	Annexes dossier 4	54
	Annexes dossier 5	55

Contribution de Solidarités Ecologie
à l'Enquête publique sur le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes

Synthèse

La démarche de Solidarités Ecologie

L'association Solidarités Ecologie a fait sienne la phrase « Penser globalement, agir localement ». C'est avec cet état d'esprit et de façon ouverte que nous nous sommes intéressés au projet de Notre Dame des Landes, en nous demandant : un nouvel aéroport, pourquoi ?

Notre réflexion a débuté en 2001, au bout de plusieurs mois, il nous est apparu :

- 1- que l'Ouest dispose de nombreux aéroports, tous sous-utilisés ;
- 2- que Nantes Atlantique est très loin d'être saturé ;
- 3- que le contexte écologique global impose de ne pas nuire davantage à la planète et donc d'éviter une urbanisation inutile, le gaspillage de terre et ne pas chercher à faire progresser le transport aérien.
- 4- que le contexte économique global est incertain et difficile, en particulier pour le secteur aérien

A partir de ces constats, notre position a été très claire :

1- Un nouvel aéroport est inutile dans l'Ouest.

2- Optimisons l'existant.

(sur ce deuxième point, nous reprenons les termes exacts de la Commission européenne dans son livre blanc sur les transports)

De cette position ont découlé nos demandes répétées lors du débat public de 2003 et lors de son expertise complémentaire d'obtenir un état des lieux complet des aéroports de l'Ouest, de leur trafic, de leurs possibilités de développement... Demandes qui n'ont pas été entendues.

De cette position ont découlé également toutes nos propositions constructives visant à optimiser les infrastructures déjà existantes. Nous y reviendrons.

*L'historique de notre démarche est présentée dans le **dossier n°1** joint :
Historique de la démarche de Solidarités Ecologie*

Le projet de Notre Dame des Landes est inutile

Reprenons les arguments avancés par les porteurs du projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes pour en justifier l'utilité publique.

1- La saturation future des équipements actuels de Nantes Atlantique

Cet argument ne tient pas pour les raisons suivantes :

- **la piste** : sa capacité maximale est de 90 000 à 110 000 mouvements par an (source : expertise complémentaire, 110 000 : si aménagements) ; elle n'est utilisée qu'au tiers de sa capacité (35 000 mouvements en 2005). Si l'emport se maintient à 60 (emport actuel), cela représente 6,6 millions de

passagers par an, s'il continue à progresser (probable), cela représente 9 à 10 millions de passagers. Les prévisions de trafic du dossier sont exagérément optimistes, n'intégrant pas sérieusement la hausse du prix du pétrole et les difficultés économiques du secteur aérien. La récente « Démarche Prospective transports 2050 » du Ministère des transports permet de calculer une prévision de trafic à Nantes située entre 3 et 6,5 millions de passagers en 2050.

- **l'aérogare** : elle est actuellement dimensionnée pour 3 millions de passagers, une extension est possible portant sa capacité à 4 millions. Etant donné l'existence de terrains appartenant à la D2A autour de l'actuelle plate-forme et des réaménagements possibles concernant les parkings voitures (voir ci après), d'autres extensions devraient être envisageables si besoin.

- **parkings voitures** : les parkings voitures commencent à être assez restreints à certaines périodes de l'année. Il est toutefois possible de construire des parkings à étages (un seul parking est dans ce cas pour l'instant) mais aussi et surtout d'amener le tramway qui s'arrête à 2 km de l'aéroport et d'ouvrir une station SNCF, la voie ferrée Nantes Pornic traversant le site.

2- Le développement du Grand Ouest, le rapprochement Nantes - Rennes

Le « développement du Grand Ouest » est un argument incantatoire qui n'a d'autre réalité qu'un effet d'annonce. A l'entendre dans la bouche des partisans du projet de Notre Dame des Landes, on croirait que l'Ouest est enclavé et qu'il n'a pas d'aéroport. Or la Bretagne et les Pays de la Loire sont les régions de France qui ont attiré le plus de nouveaux arrivants au cours de la précédente décennie, des régions où le développement économique n'a rien à envier à celui des autres régions.

Par le TGV, Paris est à 2h de Nantes et à 2h20 de Rennes (1h30 par la suite). Le renforcement de l'axe Nantes – Rennes est certes tout à fait souhaitable mais il sera beaucoup mieux assuré par une ligne ferroviaire rapide entre les deux villes (qui fait défaut jusqu'à présent) que par la présence d'un aéroport au nord de Nantes. Le Rennais qui viendrait prendre un avion à Notre Dame des Landes mettrait 1 heure en voiture, contre 1h20 actuellement pour se rendre à Nantes Atlantique. Ce gain de 20 minutes ne représente pas un changement majeur vis à vis de l'éloignement de l'équipement. Notre Dame des Landes restera bien un équipement avant tout nantais.

Par ailleurs, le transfert de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes risquera de priver le tout nouvel « aéroport du grand Ouest » de sa clientèle vendéenne et poitevine. Celles-ci, voyant leur temps d'accès considérablement rallongé, préféreront se tourner vers Poitiers, Bordeaux ou Paris. On peut s'attendre, de ce fait, à une baisse non négligeable de la fréquentation dès l'ouverture.

Le projet ne sert donc pas le développement du grand Ouest, il a plutôt tendance à réduire la taille du grand Ouest en le limitant à quelques départements des deux régions Bretagne et Pays de la Loire : Loire Atlantique + Ille et Vilaine (?) + Mayenne (?) + Maine et Loire (?). Il sert en outre très mal le renforcement de l'axe Nantes-Rennes.

3- L'aménagement du territoire, la dynamisation du nord du département de Loire-Atlantique

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le projet de Notre Dame des Landes nous paraît non seulement inutile mais catastrophique. Depuis quelques décennies, l'heure n'est plus aux gros « équipements structurants » mais aux réseaux où les pôles secondaires ont leur place. Depuis ces dernières années, l'heure est en outre à la lutte contre l'étalement urbain, à la volonté de reconstruire la ville sur la ville, de limiter les déplacements en voitures.

Le projet de Notre Dame des Landes entraînera une urbanisation dense au nord de Nantes : routes, zones d'activités, voies ferroviaires, logements... urbanisation plus ou moins maîtrisée au fil des années. Ce projet poussera à l'hypertrophie de la métropole nantaise, au détriment du reste du département et de ses voisins. Il occasionnera des déplacements quotidiens de personnes résidant au sud Loire et venant travailler à notre Dame des Landes (salariés de l'actuel aéroport et des entreprises qui y sont liées).

En outre, les communes du nord de la Loire Atlantique, en difficultés économiques, ne trouveront par le projet qu'un rôle de communes dortoirs. L'aéroport est placé à la limite de la zone riche et dense autour de Nantes qui concentre l'emploi et la population. Sa création amènerait à étendre cette zone mais sans qu'elle s'étende beaucoup au nord. Enfin, est-il d'utilité publique de « déshabiller Paul » (le sud Loire) pour « habiller Jacques » (le nord Loire) ? Sachant que le déséquilibre entre le nombre d'emplois offerts et les actifs résidents est déjà en défaveur du sud Loire. Nous sommes convaincus que non.

4- Mettre fin au survol de Nantes, permettre l'urbanisation du sud de Nantes

Cet argument est le seul qui nous paraît recevable. Par contre nous affirmons que la solution projetée de construire un nouvel aéroport n'est pas pertinente. Nous avançons les remarques suivantes :

- un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne mettra pas fin au survol de Nantes puisqu'il est prévu de conserver la piste actuelle de Nantes Atlantique pour l'usage de l'entreprise EADS. Si Notre Dame des Landes se fait, Nantes continuera donc à être survolée par des avions (ceux d'EADS et d'autres car il sera nécessaire que d'autres vols aient lieu pour éviter une aide trop directe de la collectivité publique à l'entreprise EADS), moins nombreux certes, mais des nuisances subsisteront et les risques liés à la sécurité également.

- s'il fallait déplacer tous les aéroports pour lesquels les avions survolent des zones urbanisées denses, ce serait sans doute la quasi totalité des aéroports qu'il faudrait déplacer ! Le monde moderne occidental est ainsi fait qu'il intègre les risques liés à son mode de vie. A leur origine, les aéroports ont souvent été construits un peu loin des villes mais au fil des années, ils ont été rattrapés par l'urbanisation.

En outre, Notre Dame des Landes n'est pas un désert et il y aura toujours des populations survolées, où que se situe l'aéroport.

Parmi tous les arguments justifiant le projet de Notre Dame des Landes, la volonté d'éviter le survol de zones urbanisées denses est le seul que nous trouvons crédible, même si depuis des dizaines d'années, les hommes politiques locaux ont laissé faire ce survol sans prendre correctement en charge les indemnités des riverains, sans chercher non plus de solutions pour remédier à cet état de fait. Et maintenant qu'un projet d'envergure d'urbanisation de l'île de Nantes est lancé, il devient tout d'un coup urgent de faire déménager l'aéroport actuel.

Sur ce point du survol de Nantes, il existe d'autres réponses que de déménager l'aéroport. Certaines de ces réponses visent à réduire les nuisances (réglementation, indemnités), d'autres à réduire le trafic (complémentarité de TGV, réseau aéroportuaire). Une réponse permet de supprimer totalement le survol de Nantes : nous proposons de réaménager l'aéroport existant de Nantes Atlantique en remplaçant la piste actuelle très mal orientée par une seule et unique piste orientée Est-Ouest (voir ci-après nos propositions de solutions alternatives)

*La présentation complète de notre argumentation sur l'inutilité du projet figure dans le **dossier n°2** joint :
Un projet injustifiable, inutile et nuisible*

Nos propositions alternatives

Soucieux de chercher à optimiser l'existant et notamment le déjà très dense équipement aéroportuaire de l'Ouest, nous avons émis deux principales propositions de solutions alternatives visant à réduire ou à supprimer le survol de Nantes et de sa banlieue sud proche.

1- Faire fonctionner certains aéroports de l'Ouest en réseau

Cette solution apparaît peu coûteuse et efficace : un partage du trafic des vols charters entre deux ou trois aéroports proches. Elle a été rejetée d'un revers de main lors du débat public de 2003, elle était paraît-il "non conforme à la législation européenne". Pourquoi alors les deux aéroports de Nice et Cannes fonctionnent-ils en réseau ? Pourquoi la solution d'un réseau entre aéroports a été retenue en région parisienne, évitant ainsi la construction d'un nouvel aéroport ?

Le développement de Nantes-Atlantique est dû essentiellement aux vols vacances par charters. Ceux-ci représentent désormais 40 % des passagers et 20 % des mouvements. Pour les voyageurs empruntant des vols charters, prendre son avion à Angers, Rennes ou même Saint-Nazaire plutôt qu'à Nantes ne pose pas trop de problèmes. La solution ne nuirait pas non plus aux compagnies aériennes dans la mesure où les avions décolleraient et atterriraient au même endroit.

Curieusement, cette proposition ne fait pas débat, elle paraît utopique aux yeux de beaucoup puisque à l'heure actuelle, les aéroports de l'Ouest sont en concurrence entre eux. Comment parvenir à les faire fonctionner en réseau ? Il est certain qu'il faudrait pour cela une structure économique et juridique appropriée. Si la volonté politique était là, cela ne paraîtrait pas insurmontable, d'autant que d'autres réseaux aéroportuaires existent : Aéroports de Paris et Nice-Cannes (et déjà en Loire-Atlantique Nantes-Saint-Nazaire : deux plate-formes gérées par la même CCI).

2- Réaménager Nantes Atlantique en remplaçant la piste actuelle par une seule et unique piste orientée Est-Ouest

L'idée de ce réaménagement a été lancée par la CCI il y a une vingtaine d'années, oubliée depuis et passée sous silence lors du débat public alors que les textes en vigueur impliquent que des solutions alternatives au projet soient présentées. Cette solution consiste à construire une seule et unique nouvelle piste orientée Est/Ouest en remplacement de la piste actuelle. Elle a l'avantage d'éviter le survol des villes de Nantes, Rezé, Bouguenais, Les Sorinières, Bouaye et la commune de Saint-Aignan de Granlieu (elle évite aussi le survol du lac de Saint Aignan, actuellement survolé).

Comparée à la création d'un nouvel aéroport, cette solution présente de nombreux avantages : moins coûteuse, plus respectueuse de l'environnement et des populations concernées : celles du sud devenant moins nombreuses à subir les nuisances d'un aéroport auquel beaucoup tiennent et celles du nord qui n'en veulent pas (même si il est vrai des populations du sud Loire jusqu'ici hors des couloirs aériens subiraient des nuisances), impacts bien moindres sur l'économie agricole, accès routiers et ferroviaires déjà existants, maintien de l'emploi concerné, adaptations possibles progressivement en fonction de l'évolution du trafic, etc.

Outre les avantages déjà cités, cette proposition respecte les recommandations de tous les rapports nationaux et européens sur le transport aérien : optimiser les équipements aéroportuaires existants et favoriser les organisations de transport multimodales.

Contrairement à la proposition précédente, cette seconde proposition a suscité un débat important, nourri par des oppositions farouches qui n'hésitent pas à déformer la proposition pour mieux la dénigrer. Pourtant, depuis bientôt trois ans que nous travaillons sur cette alternative, nous l'avons présentée à de nombreux élus et professionnels et tous ont trouvé le projet intéressant et méritant une étude approfondie.

Le point clé de l'argumentation des opposants à cette idée est d'affirmer qu'une seule piste est insuffisante pour le trafic à venir, qu'il faut donc deux pistes et que ces deux pistes amèneraient des nuisances beaucoup trop importantes pour la zone concernée. Nous affirmons et démontrons, chiffres à l'appui, qu'une seule piste est suffisante pour un trafic de 9 millions de passagers (même si, pour notre part, nous ne croyons absolument pas à l'éventualité d'un tel développement dans le contexte actuel). Certes avoir deux pistes (parallèles ! ce qui n'est pas le cas à Notre Dame des Landes !) permet un confort de gestion des mouvements aux heures de pointe plus important que n'en avoir qu'une. Deux sous-directeurs de Nantes Atlantique nous l'ont confirmé, ils nous ont dit également qu'une seule piste suffisait tout à fait pour le trafic prévu : le choix de deux pistes n'est qu'une question de confort.

Le « comparatif bilan » mené dernièrement par le Conseil général a le mérite d'exister, il peut ainsi être critiqué. Malheureusement, ce n'est pas ce que nous demandions : cette étude n'est ni sérieuse, ni indépendante.

*La présentation complète de notre proposition de réaménagement de Nantes Atlantique et les réponses aux contre-arguments qui lui sont opposés figurent dans le **dossier n°3** joint :
Pour un réaménagement de Nantes Atlantique*

La médiocre qualité du débat démocratique

Depuis quatre ans que nous travaillons sur le sujet, nous avons été à de nombreuses reprises très dépités de la qualité du débat démocratique. Depuis quatre ans, le projet est présenté par les élus qui le soutiennent, comme décidé et allant se faire. Ceux-ci ont, dans leur écrasante majorité, boudé le Débat public de 2003 et laissé les fonctionnaires en charge du projet le défendre : ils considéraient vraisemblablement qu'il ne s'agissait que d'une formalité. Aujourd'hui encore, on entend que différents documents d'urbanisme ont intégré le transfert de Nantes Atlantique sur Notre Dame des Landes et qu'il est trop tard pour envisager une solution de réaménagement de l'aéroport existant... Alors que la déclaration d'utilité publique n'est même pas prononcée !

Tout au long de ce débat, qu'il se déroule dans les instances ad hoc ou au fil des jours, le plus souvent par médias interposés, il nous est apparu qu'il s'agissait de rapports de force dans lesquelles les manipulations politiciennes ont toute leur place. Alors que nous aurions souhaité des discussions ouvertes sur les réels problèmes rencontrés et les différentes solutions pour y faire face.

Seule exception à ce constat : une rencontre en « tête à tête » avec M. Mareschal, Président du Conseil général, au cours de laquelle l'écoute a été réciproque et ouverte. Mais quelque temps après, dans un débat public télévisé, le même M. Mareschal avait repris ses habitudes d'homme politique manipulateur et en usait largement pour défendre coûte que coûte le projet de Notre Dame des Landes.

Le débat public de 2003 a été une première en France. Si la forme a été brillamment respectée, le fond a considérablement pêché par excès de certitude des porteurs du projet de Notre Dame des Landes : il fallait choisir entre Notre Dame des Landes et Notre Dame des Landes.

Cette forme de débat est inspirée des pratiques canadiennes et de celles de pays scandinaves. Nous émettons le vœu que nos mentalités françaises évoluent pour que ces formes de démocratie collective que sont le Débat public et l'Enquête publique soient autre chose que de simples formalismes.

Ce point nous a semblé suffisamment important pour faire l'objet d'une partie de notre contribution.

*La présentation de nos observations sur la qualité du débat démocratique à l'occasion de ce projet figure dans le **dossier n°4** joint :
Qualité médiocre du débat démocratique*

Quelques autres interrogations majeures sur le projet

Le dossier présenté à l'enquête publique suscite de notre part certaines interrogations majeures qui n'ont pu être présentées dans les précédentes parties de notre contribution. Nous les listons ci après.

- La zone d'emprise de l'aéroport présentée dans le dossier pour l'enquête publique déborde de la ZAD. Or l'arrêté ministériel de mise à l'étude du projet indique que « l'aérodrome sera implanté dans l'emprise de la zone d'aménagement différé (ZAD) ». Il y a là vraisemblablement matière à annuler l'enquête publique.

- Les impacts du projet sur l'hydrologie du secteur sont notoirement insuffisants alors que la construction d'un nouvel aéroport à cet endroit pourrait avoir de graves conséquences pour les routes et les habitations plus ou moins proches.

- L'analyse économique présentant les impacts du projet est très critiquable. Elle prend en considération le prix d'un baril de pétrole de 60 \$ à l'horizon 2025, allant peut-être jusqu'à 80 \$... Alors qu'aujourd'hui en 2006, il est déjà à plus de 60 \$ et qu'il a atteint 78 \$ il y a quelques mois. L'analyse économique fait l'impasse sur les très graves difficultés du secteur aérien depuis six ans. Les trois scénarios proposés sont terriblement optimistes. En outre, la question du financement est traitée d'une façon particulièrement discrète.

*Les autres interrogations majeures que nous formulons sur ce projet figurent dans le **dossier n°5** joint :
Autres interrogations majeures*

Dossier 1 – Historique de notre démarche

Solidarités Ecologie est une association cantonale chapelaine née en 1994. Ses adhérents (une centaine) résident dans leur grande majorité à La Chapelle sur Erdre, 20 % résidant dans les autres communes du canton. C'est une association citoyenne très active localement avec cinq élus au conseil municipal de La Chapelle sur Erdre, des commissions de travail régulières sur différents thèmes liés à l'écologie et à la solidarité.

L'association a fait sienne l'attitude : « **Penser globalement, agir localement** ».

Au cours de l'année 2001, nous avons créé une commission « aéroport » pour réfléchir au projet réactivé de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. Nous n'avions pas d'a priori, nous demandant simplement : « **un aéroport, pourquoi ?** »

Plusieurs mois de travail de cette commission ont abouti en décembre 2002 à une brochure d'une trentaine de pages destinée au Débat public de 2003 « *Un autre développement pour l'Ouest, contribution au refus d'un nouvel aéroport, à Notre Dame des Landes ou ailleurs* » (annexe 1-1). Quatre ans après, le contenu de ce document reste tout à fait intéressant et éclairant, même si, depuis, nos réflexions nous ont portés sur de nouveaux aspects des questions posées par le projet.

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 gaspillage ! 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 nous débarrasser de l'ancien projet qui nous gênerait pour l'expédier ailleurs. Etant donné nos lieux de résidence, la plupart d'entre nous ne sommes concernés ni par les nuisances du projet d'aéroport, ni par le passage des diverses voies d'accès.

Une implication forte et soutenue

L'association a participé activement au Débat public de 2003, à la demande et au suivi de l'expertise complémentaire. Elle a produit de nombreux documents (en annexes) et exposés.

Notre réflexion et nos actions se sont poursuivies après la clôture du Débat public.

Les annexes du dossier 1, présentées chronologiquement, permettent de se faire une idée du travail fourni depuis 2001 et rappellent divers événements ou prises de positions intéressants pour la réflexion sur le projet : documents, courriers, articles de presse.

Un rappel des aspects les plus importants de notre apport à la réflexion sur le sujet :

- **2002** : ● Dossier « *Un autre développement pour l'Ouest* », vendu à 2000 exemplaires
- **2003** : ● Participation au Débat public
 - Création de la coordination des opposants au projet de nouvel aéroport (une vingtaine d'associations et mouvements politiques)
- **2004** : ● Reprise de la réflexion sur un réaménagement de Nantes Atlantique
- **2005** : ● Sollicitation d'une troupe de théâtre qui crée la pièce « *Comme un parfum de kérozène* », regardée par 1500 personnes : une façon agréable de sensibiliser un public plus large aux questions posées par le projet.
 - Lettre ouverte aux élus « *Etudions enfin les solutions alternatives* »
- **2006** : ● Participation au 4 pages de la coordination « *Sortons d'un projet sans avenir* »
 - Présentation de notre proposition alternative d'un réaménagement de Nantes Atlantique : une soixantaine d'élus et de professionnels rencontrés, réunions publiques, conférences de presse
 - Participation à l'Enquête publique, rencontre de chacun des commissaires enquêteurs

Dossier 2 – Un projet injustifiable, inutile et nuisible

Dans le dossier soumis à enquête publique, les justifications et les objectifs du projet sont présentés dans les parties C1 « Présentation et justification du programme et du projet », C2 « Etudes préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet soumis à l'enquête publique » et dans les parties F. On peut d'ailleurs s'étonner des logiques suivies par les rédacteurs des sous-dossiers C et F : les écrits sont soit sans aucun lien (prévisions de trafic par exemple), soit de simples « copiés-collés » (les arguments réfutant les solutions alternatives par exemple). Cette présentation éparpillée a rendu la tâche de lecture du dossier encore plus difficile.

Une logique dépassée

Le dossier de l'Enquête publique présente l'historique du projet. En C1-1, il est écrit : « *Dés la fin des années 60, la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire « pour les régions Bretagne et Pays de la Loire » est envisagée dans le cadre du schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes / Saint-Nazaire »*

Le projet date d'il y a plus de 40 ans dans des logiques de l'époque qu'il convient de ré-examiner aujourd'hui. Les métropoles d'équilibre correspondaient dans les années soixante à la première idée de décentralisation portée par Olivier Guichard alors Ministre du Général De Gaulle. Il s'agissait d'identifier et de favoriser le développement de métropoles régionales (dont Nantes) dont on aidait le développement par des décentralisations. C'est dans cette logique qu'un certain nombre d'établissements publics ou semi-publics ont été implantés dans les régions. C'était la grande idée du 5ème plan français défini par De Gaulle comme une "ardente obligation". Cette idée a bénéficié d'une deuxième vague de décentralisations au cours des années 80, puis de la politique de régionalisation. Aujourd'hui, la France reste un pays centralisé sur Paris mais les métropoles « d'équilibre » sont une réalité et se sont développées. Nantes parmi les autres. Les priorités sont devenues autres.

Effet d'image ?

La métropole Nantes/Saint-Nazaire dispose déjà d'un équipement aéroportuaire (deux plates-formes, 2 millions de passagers à Nantes, dont 4 900 à Saint-Nazaire). Quel serait pour Nantes/Saint-Nazaire, l'apport d'une nouvelle plate-forme remplaçant Nantes Atlantique ? Sans doute **guère plus qu'un effet d'image**. Effet d'image positif pour ceux qui y verront une structure témoignant d'un optimisme à toute épreuve quant à un accroissement important du trafic aérien et par delà, de l'activité économique. Effet d'image négatif et même désastreux pour ceux qui y verront le signe d'une grave inconscience face aux enjeux écologiques et économiques actuels.

Autant nous comprenons qu'il a été judicieux de prévoir de longue date une future plate-forme « pour le cas où » (pour le cas où Nantes Atlantique serait saturé, pour le cas où des dispositions légales obligerait de déplacer les aéroports à une certaine distance des agglomérations denses...), autant nous nous insurgeons quand aujourd'hui, en 2006, on répète les mêmes mots qu'il y a 40 ans sans

remettre en cause des logiques anciennes alors que le contexte global a profondément évolué et que des changements majeurs sont certains pour cette décennie et les deux ou trois suivantes.

Relance du projet en 2000 pour pouvoir urbaniser le sud de Nantes

On lit en C1-1 : « *Ce projet est relancé au début des années 2000* ». Il a effectivement été inscrit par le Premier Ministre de l'époque, Lionel Jospin, au schéma des services collectifs de transports en 2000. Pourquoi une relance à cette date ? Nous verrons ci-après les justifications données au projet par les rédacteurs du dossier de l'enquête publique. Mais nulle part il est dit pourquoi en 2000 on s'attaque (enfin) au dossier après des décennies de latence et de quasi-oubli.

Après un travail de quatre ans sur le sujet, nous pensons que le projet a resurgi au début des années 2000 pour les deux raisons majeures suivantes :

- 1- La Communauté urbaine de Nantes a lancé à cette époque un projet de réaménagement de l'île de Nantes, projet ambitieux de remplacement d'usines désaffectées et d'anciens chantiers de construction navale par un ensemble conséquent de logements et d'activités économiques. Cela correspond à une logique qui nous paraît tout à fait pertinente de « reconstruire la ville sur la ville » afin de lutter contre l'étalement urbain. Le problème c'est que l'île de Nantes se trouve en partie dans la zone du Plan d'Exposition au Bruit actuel de Nantes Atlantique et vraisemblablement quasi-entièrement dans un futur Plan d'Exposition au Bruit qui serait déterminé dans une perspective de croissance du trafic aérien. Pour de nombreux personnages politiques locaux, il est devenu urgent que Nantes Atlantique déménage pour ne pas déranger ni contraindre fortement le projet de l'île de Nantes. De la même façon, d'autres projets urbains intéressants pourraient voir le jour dans les communes proches de Nantes du sud Loire telles que Bouguenais, Rezé, Les Sorinières et Saint-Aignan, si Nantes Atlantique était transféré.
- 2- Les collectivités publiques locales, et notamment le Conseil Général propriétaire de la ZAD, ont pris conscience de la croissance forte du nombre de logements et d'habitants dans les communes proches de Notre Dame des Landes. Depuis 1990, la population des communes de la CCEG a progressé de presque 17 %, atteignant aujourd'hui près de 50 000 habitants (chiffres CCEG). Elles se disent que si l'aéroport ne se fait pas maintenant (2012), il ne se fera jamais : les oppositions deviendront de plus en plus fortes et le contexte de plus en plus incertain.

Outre ces deux raisons majeures, nous avons perçu d'autres raisons secondaires mais qui ont néanmoins leur poids :

- une volonté farouche et obstinée du Maire de Nantes qui veut ainsi laisser sa trace dans l'histoire et dans le paysage (le dernier aéroport construit en France !) et qui a par ailleurs une influence forte sur les élus de gauche dans la région ;
- des appétits financiers et spéculatifs de nombre d'acteurs escomptant réaliser des opérations importantes sur les territoires concernés (que ce soit du côté de Notre Dame des Landes ou de celui de Nantes Atlantique) ;
- des appétits économiques d'entrepreneurs du BTP et de plusieurs collectivités locales concernées qui espèrent une manne en installations d'entreprises et en créations d'emplois ;
- des ambitions de développement et de croissance de l'habitat pour des communes du sud Loire ;
- des ambitions symétriques de développement et de croissance de l'activité économique pour des communes du nord Loire ;
- l'intérêt professionnel majeur des techniciens chargés de concevoir un projet de telle ampleur....

Des perspectives de trafic sans analyse économique sérieuse

Le premier objectif annoncé du projet est de « *répondre aux besoins et perspectives de développement de l'offre aéroportuaire française et européenne* » (C-1-4-5-1). Il est précisé qu'il s'agit

de « répondre à la croissance du trafic : selon les différentes analyses réalisées au niveau national et européen, les déplacements vont continuer à croître fortement dans les années à venir. »

« Les populations urbaines sont de plus en plus consommatrices de voyages et ce, quel que soit leur niveau de revenu... », « la part des seniors et des jeunes ménages aux revenus élevés sans enfant augmente rapidement ». Même si ce qui est annoncé n'est pas forcément faux, c'est quand même bien léger... **Ce n'est en aucun cas une étude de marché. A quel moment réalise-t-on que l'on a à peu près « fait le plein »** quant aux perspectives de développement de ce type de clientèle ? Le nouveau public circulant en avion, jeunes retraités et jeunes actifs aisés, est déjà là. Ceux qui viendront ensuite remplaceront simplement ceux qui sont là aujourd'hui. Et cela, dans un contexte franchement incertain quant à l'avenir du secteur aérien... En outre, ce public davantage consommateur de transport aérien privilégie massivement les vols vacances et parfois quelques lignes régulières européennes. On verra que ces types de destinations de loisir ne sont pas celles mises en avant par les décideurs politiques qui rêvent de liaisons nombreuses avec les grandes capitales européennes pour faire marcher les affaires...

A défaut d'étude de marché (à ne pas confondre avec des calculs en chambre de bassins de clientèle), on trouve des informations sur une enquête de clientèle en 2005 (F-5-2-2) dont l'un des principaux enseignements est la **diminution de la propension à voyager en avion** ! Ce résultat ne trouble pas les rédacteurs du dossier puisqu'ils écrivent que « Les populations urbaines sont de plus en plus consommatrices de voyages et ce, quel que soit leur niveau de revenu... » et que « les déplacements vont continuer à croître fortement dans les années à venir. »

Les analyses dont il est question, présentées en partie C1-4-3-1, tablent sur une croissance forte du transport aérien. Elles ont été réalisées de 1989 à 2002. Sur la base de taux de croissance annuelle du nombre de passagers de l'ordre de 4 %, elles concluent à 4 millions de passagers pour Nantes en 2020.

En C.1.4.1.2, il est écrit : "l'aéroport n'a pu corriger les effets de la crise qu'à partir de 2005" et "la croissance a repris son rythme antérieur." Si l'on considère comme le font les auteurs, que la stagnation des années 2001 à 2004 est conjoncturelle et ne se reproduira pas (ce qui est loin d'être évident), le trafic n'a cependant que peu évolué depuis 2000. Le simple fait de prolonger la tendance 2000-2005 (ce qui est déjà fort discutable), conduirait à l'horizon 2020 à un chiffre de 3 millions de passagers, nettement en deçà des 4 millions estimés dans le rapport.

Les prévisions de trafic de l'expertise complémentaire menée par Cosynergie au cours du Débat public de 2003 ne sont pas mentionnées, pourquoi ? Elles établissaient de 3,4 à 4,3 millions de passagers en 2020. Mais il faut souligner qu'un seul des six scénarios de Cosynergie intégrait l'hypothèse de croissance du prix du pétrole. Dans ce scénario, l'hypothèse de croissance du prix du baril de pétrole était la suivante : 0,88 % de croissance annuelle du prix du baril, de 2002 à 2020. Ce prix était de 25 \$ en 2002, l'hypothèse considérée prévoyait donc qu'il aurait doublé 70 ans plus tard : 50 \$ en 2072 ! Aujourd'hui, seulement, quatre ans plus tard, le baril dépasse les 60 \$ après avoir frôlé les 80 \$ et son renchérissement est annoncé comme durable et inéluctable, voire nécessaire.

L'impact de la hausse du prix du pétrole n'est pas intégré

Il est nécessaire d'intégrer dans les prévisions de trafic l'impact de l'évolution du prix du pétrole.

Sur le sujet du prix du pétrole, d'apparentes contradictions existent entre les parties ABCD et la partie F du dossier. Dans les premières, le phénomène est tout à fait accessoire, dans la dernière (rédigée sans doute plus tard), il est pris en compte mais avec des hypothèses tellement basses qu'elles feraient sourire si l'enjeu n'était pas ce qu'il est (voir notre dossier 5 sur l'analyse économique).

En C.1.4.1.2, il est écrit : "Les fortes évolutions du trafic ces dernières années s'inscrivent dans un contexte général qui a été très favorable au développement du transport aérien (...) et cela malgré plusieurs événements récents (...) comme le renchérissement important du prix des carburants et la prise de conscience de la raréfaction à terme de la ressource." Les auteurs ne retiennent ainsi de la

future déplétion de pétrole qu'un élément conjoncturel susceptible d'expliquer la stagnation du trafic ces dernières années.

Nulle part ailleurs dans ces parties ABCD du document, on ne trouve le mot "pétrole", ni le mot "baril", ni le mot "kérozène", alors que les réserves de pétrole conventionnelles sont actuellement estimées à quelques décennies. Il est pour nous évident que les porteurs du projet n'ont pas pris conscience de la raréfaction à terme de la ressource, qu'ils ont rédigé le document (y compris la partie F) comme ils l'auraient fait il y a 5 ou 10 ans, quand le phénomène n'était connu que du milieu très restreint des seuls spécialistes de l'extraction pétrolière.

Aujourd'hui, cette méconnaissance du contexte est un élément très grave pour le sérieux du dossier présenté. On ne construit pas un aéroport pour 10 ans. On ne prend pas une décision aussi importante sans mesurer son impact dans les décennies à venir.

Interrogés sur ce sujet, les porteurs du projet de Notre Dame des Landes ont souvent minimisé l'impact du prix du pétrole sur le prix d'un billet d'avion. Pourtant le prix du pétrole intervient pour 17 à 20 % dans les coûts d'une compagnie moyen courrier et pour 27 % dans ceux d'une compagnie long courrier (source : Jean-Paul Dubreuil, PDG de Caraïbes Airlines). Pour les compagnies à bas coûts, cette part est supérieure (de l'ordre de 30 %) et la marge de manœuvre devant l'augmentation du prix est, par définition, réduite. Pour l'ensemble des compagnies, la part du carburant dans leurs frais d'exploitation est de 25 % (source ; Crédit suisse, cf **annexe 5-4**). En outre, le secteur aérien est un secteur très subventionné, ne payant aucune des taxes auxquelles les autres secteurs de l'économie sont soumis (« **Un autre développement pour l'Ouest** », page 27). Le prix du pétrole est regardé de très près par les compagnies aériennes dont les factures ont considérablement augmenté ces dernières années, les fragilisant encore plus (dossier 5).

Les porteurs du projet de Notre Dame des Landes nous disent aussi qu'avec la déplétion pétrolière à venir, le pétrole sera réservé à l'avion... C'est possible mais soyons sérieux, le jour où l'on en sera là, il n'y aura plus guère de personnes à prendre l'avion pour aller passer des vacances au soleil !

L'impact du renchérissement du pétrole commence à être analysé pour le secteur du transport aérien... par les professionnels (dossier 5).

Le ministère des Transports vient de commanditer une étude au Conseil général des Ponts et Chaussées sur l'évolution du trafic aérien dans le cadre de sa démarche « Prospective transports 2050 ». Cette étude a été menée en mars 2006, elle est, à notre connaissance, la première étude publique à prendre en compte le renchérissement du prix du pétrole. Elle a pour l'instant le statut de document de travail (**annexe 2-1 : document de travail sur le transport aérien du Conseil général des Ponts et Chaussées**). Elle ne mentionne pas l'aéroport de Nantes (trafic trop peu important vu du niveau national) mais l'association Bien Vivre à Vigneux a appliqué les hypothèses retenues au cas nantais : la prévision de trafic s'échelonne entre 3 et 6,5 millions de passagers en 2050. Le dossier de l'enquête cite cette étude en F.5.1 mais ne l'utilise pas dans ses prévisions de trafic de C.1.4.3. Nous comblons cette lacune un peu plus loin.

La croissance du prix du pétrole, liée à sa déplétion (pic de Hubert ou peak oil) est un élément structurel important qui aura des conséquences considérables sur notre économie, l'impact sur le transport aérien n'en sera qu'un des volets (**annexe 2-2 : Exposé de Philippe Labat, expert, sur le « peak oil », 2004**).

La prise de conscience du phénomène vient tout juste de commencer. Même nous, association écologiste, n'avons pratiquement pas pris en compte cette évolution dans le travail que nous avons fourni en 2002 pour la préparation du Débat public : il en est à peine question dans notre document « *Un autre développement pour l'Ouest* ». Aujourd'hui, en 2006, au moment où l'on réfléchit à l'utilité publique d'un nouvel aéroport, on ne peut plus faire comme si on n'était pas au courant.

Autre prise de conscience majeure, de plus en plus répandue depuis l'époque du Débat public : la prise en compte de l'effet de serre. L'aviation est un grand fournisseur de gaz à effet de serre. La conférence de l'ONU sur le climat vient d'avoir lieu à Nairobi, elle a conclu à la poursuite des engagements du protocole de Kyoto. Dans ce dernier, l'aviation n'est pour l'instant pas prise en compte par les mesures sur l'émission de gaz à effet de serre, cela ne durera pas indéfiniment et il serait sage de l'anticiper, comme le font d'ailleurs les entreprises du secteur aéronautique (dossier 5).

Gaz à effet de serre : est-il possible de continuer ainsi longtemps ?

- Un passager pour un aller-retour Paris/New York rejette une tonne de CO₂ et un vol aller-retour Amsterdam/Phuket (station balnéaire thaïlandaise) produit nettement plus de dioxyde de carbone qu'une voiture neuve de taille moyenne n'en produit en une année.
- Les avions rejettent, outre du CO₂, des NOX (oxydes d'azote) et des vapeurs d'eau qui, à haute altitude, se révèlent nocives pour le climat ; les avions ont un pouvoir réchauffant dans les basses couches d'atmosphère par la formation d'ozone lors des phases de décollage et d'atterrissage et, paradoxalement, ils ont un pouvoir refroidissant en haute altitude par la décomposition du méthane.
- Dans les émissions globales de gaz à effet de serre de l'Union Européenne, la part du transport aérien est de plus de 3% ; les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien augmentent de 10 % par an.
- Les vols internationaux ne sont pas soumis au protocole de Kyoto.
- L'Union Européenne se pose la question de taxer le kérosène, seul carburant à ne pas l'être, et à faire appliquer la TVA aux titres de transport, sur tous les vols nationaux et européens, afin de permettre une concurrence loyale entre tous les modes de transport.
- Le parlement européen envisage la mise en place d'un système d'échange de quotas d'émissions spécifique aux compagnies aériennes.

Notre analyse du trafic de Nantes Atlantique

En 2002, notre analyse du trafic n'était guère différente de celle que nous dressons aujourd'hui (« Un autre développement pour l'Ouest », page 7).

1 – Nombre total de passagers : croissance faible. Même comptabilisé en nombre de passagers, le trafic de Nantes-Atlantique ne "décolle" pas vraiment. En 2005, nous avons 200 000 passagers de plus qu'en 2000, soit une croissance modeste de 2 % par an en moyenne sur les cinq dernières années.

2 – Vols intérieurs : stagnation et réduction souhaitable du nombre de passagers. Sur les 2 millions de passagers actuels, 1 100 000 passagers concernent des vols intérieurs à l'hexagone. C'est le créneau le plus important (plus de la moitié). Les destinations Paris et Lyon (550 000 passagers) sont en concurrence directe avec le TGV (Nantes-Orly a été supprimé). Une véritable politique de subsidiarité des modes de transport, telle que préconisée par la Commission européenne, consisterait à reporter ces passagers sur le TGV. La ligne TGV Nantes - Roissy Charles de Gaulle existe, elle arrive dans l'aéroport. Il serait envisageable de développer un service de prise en charge des bagages dès la gare de Nantes, comme c'est déjà le cas pour Bruxelles - Roissy.

Transfert des passagers pour Roissy sur le TGV : - 15 % des passagers, - 17 % des mouvements

Transfert des passagers pour Lyon sur le TGV : - 11 % des passagers, - 14 % des mouvements
(nombre de mouvements calculés sur la base d'un emport de 50 comme indiqué en F-4-1-2-6 pour les lignes régulières)

En F4-1-3, il est d'ailleurs écrit ; « *la liaison 2 heures avec la capitale amène au ferroviaire un avantage concurrentiel important et exclut quasiment l'ensemble des autres modes pour les déplacements à destination de Paris depuis Nantes, Rennes, Angers et Le Mans.* ». Alors à quand la fermeture de la ligne Nantes – Roissy ?

La partie F4.3.3 sur les projets ferroviaires démontre que la concurrence du fer sera de plus en plus importante. En F4.3.3.2, il est écrit : "*Dans les projets ferroviaires le développement de liaisons efficaces avec d'autres métropoles françaises (Lille - Strasbourg - Lyon - Marseille) et européennes (Londres - Bruxelles - Francfort - Genève - Turin - Milan), l'interconnexion Massy-Valenton aura un impact direct sur la desserte ferroviaire à grande vitesse de l'Ouest.* **Ces vols intérieurs seront en concurrence avec le ferroviaire** et c'est une très bonne chose, tout le monde s'accorde désormais à

privilégier le ferroviaire à l'aérien et au routier, dès que c'est possible. Dans 15 ans, à l'horizon d'ouverture prévu pour l'aéroport de Notre Dame des Landes, plusieurs nouvelles lignes TGV seront ouvertes : celle de Bretagne (jusqu'à Brest), le TGV Est, le TGV Rhin –Rhône. Il n'y aura aucune logique à chercher à développer le trafic aérien intérieur.

En F4.1.2, il est écrit : "*Notons aussi que le trafic intérieur régulier de l'aéroport de Nantes-Atlantique stagne plus ou moins depuis la fin des années 1990*".

Il est complètement illusoire de faire des prévisions à moyen et long terme sur un trafic aérien intérieur qui devrait à terme être de plus en plus remplacé par le ferroviaire.

3 - Vols vacances : augmentation du nombre de passagers. Les vols vacances comptent 712 000 passagers en 2005. Destinations : Tunisie, Maroc, Grèce, Turquie, Espagne, Italie. Ils représentent 38 % des passagers.

En C-1-4-5, il est écrit : « *les vols vacances devront être développés, tant à l'import qu'à l'export* » : sans porter de jugement sur les vols vacances, nous constatons que les départs massifs de vacanciers pour des destinations au soleil n'apportent aucune activité économique à la région. Le dossier parle de « *vols vacances à l'import* », inexistants aujourd'hui, pour justifier un quelconque apport pour l'économie régionale. Pari risqué : verrons-nous les Chinois, les Russes et les Indiens débarquer massivement dans notre région pour y faire du tourisme ? La région attire déjà un certain nombre de touristes étrangers comme il est précisé en F.3.3.5. Ils viennent majoritairement de Grande Bretagne (et sans doute plutôt avec leurs voitures, les statistiques ne le précisent pas...).

Pour augmenter le nombre de personnes partant en vacances en avion et pour espérer voir arriver des touristes étrangers encore plus nombreux, faut-il saccager tout un territoire, supprimer 2 000 ha à l'agriculture, expulser 40 exploitants et leurs familles (qui, c'est certain, ne retrouveront pas de terre dans le département) ? Faut-il encourager un développement important des vols vacances ? Nous ne comprenons pas que des responsables politiques, des administrations puissent répondre positivement et par ailleurs prôner le développement durable. D'autant plus que si Nantes Atlantique était saturé et ce n'est pas le cas, il y aurait **d'autres solutions pour les vols vacances**. Rien n'empêche que certaines destinations soient assurées par l'aéroport d'Angers (une catastrophe économique, moins de 3 000 passagers en 2005) ou par celui de Rennes qui risque fort de péricliter et même de fermer si Notre Dame des Landes voit le jour. Dans la partie du dossier qui réfute la possibilité d'un réseau aéroportuaire (F-6-2-4), il est indiqué que ces deux plates-formes n'ont pas de pistes suffisamment longues pour accueillir des avions importants. Cet argument est insuffisant : quelles sont les longueurs de pistes ? quelles sont les possibilités d'extension ?

4 - Vols internationaux réguliers : faible part du trafic. Ces vols sont mis en exergue par les responsables politiques porteurs du projet. On compte sur leur développement pour accroître l'activité économique régionale (« *ouvrir le Grand Ouest sur le monde* », « *désenclaver la région* »). Pourquoi pas... Mais aujourd'hui, en 2005, pourtant dopés par l'ouverture de lignes de compagnies à bas coûts, ces vols ne représentent que 225 000 passagers, 17 % du trafic, dont la moitié pour Londres... moins de passagers que Nantes - Lyon par avion !

Concernant les lignes régulières européennes, l'objectif annoncé en C-1-4-5-1 est de « *permettre des déplacements professionnels dans la journée* » et pour cela, « *d'adapter la plate-forme à la croissance du trafic aérien moyen courrier* ». Nantes Atlantique ne remplit-il pas déjà aujourd'hui cet objectif ? De quelle croissance parle-t-on ? En tout cas, la tendance à Nantes Atlantique est stable depuis 2000 et a repris à la hausse en 2005 avec l'ouverture de lignes de compagnies à bas coûts (voir F-1-2-3).

Il y a un grand espoir de voir ouvrir de nombreuses nouvelles lignes desservant de nouvelles destinations depuis Nantes. Si cela ne s'est pas fait jusqu'à présent à Nantes Atlantique (ou si cela s'est fait puis a stoppé, faute de passagers, comme Nantes - Bruxelles), ce n'est pas dit que cela se fasse davantage à Notre Dame des Landes. On prétend que le bassin de chalandise est plus grand... à voir... En tout cas, ce qui est certain c'est que les compagnies aériennes sont depuis six ans en grave crise, perdant dans leur ensemble, des milliards de dollars chaque année (voir dossier 5). Dans un tel contexte, leur stratégie sera de ne garder que quelques lignes, les plus rentables. On peut donc avoir beaucoup de doutes sur ces ouvertures de lignes annoncées. **D'ailleurs, nulle part, il n'est**

question des compagnies aériennes : les a-t-on interrogées pour connaître leurs stratégie pour les dix prochaines années ?

Augmentation du nombre de passagers en 2005 par l'arrivée de Ryanair

Certaines nouvelles lignes ont été ouvertes en 2005, par Ryanair notamment, avec beaucoup de publicité (effet d'annonce pour montrer un dynamisme). Mais les ouvertures de lignes par les compagnies à bas coûts bénéficient de subventions pendant les deux premières années. Ensuite, passé ce délai, on risque d'assister à la fermeture de ces lignes (comme Nantes – Bruxelles) ou à leur transfert sur un aéroport plus « accueillant ». Celui de Brest a d'ailleurs pris deux lignes et 10 000 passagers charters à Nantes Atlantique dernièrement.

L'augmentation globale du nombre de passagers en 2005 est assurée par Ryanair, une compagnie à bas coûts. Ce type de compagnie ne peut fonctionner qu'avec les subventions des collectivités. Ryanair a fait un bénéfice de 160 millions € en 2005 mais elle aurait reçu la même somme en subventions (source : Le Moniteur, juin 2006). Cela veut dire que sans subventions, elle déposerait le bilan.

Ce n'est pas parce qu'on aura un nouvel aéroport que de nouvelles lignes se créeront. Celles-ci se créent s'il y a des passagers, un marché. et que le dossier ne fasse **jamais mention de l'avis des principales compagnies aériennes sur la pertinence du projet**. Ont-elles été consultées ?

Faire des prévisions avec des données si peu fiables, c'est très risqué. Projeter des investissements importants, ça l'est encore plus.

Baisse importante du nombre de mouvements

En 1991, il y a 15 ans, il y avait 86 000 mouvements (atterrissages et décollages), tous types d'avions confondus. En 2005, il n'y en avait déjà plus que 60 000.

Comment se fait-il que l'évolution du trafic de Nantes Atlantique soit mesurée dans la partie C en termes de nombre de passagers uniquement ? Le nombre de mouvements est pourtant le seul critère pertinent pour apprécier la charge de la piste et la possibilité de « saturation psychologique » qui pourrait survenir si les nuisances augmentaient. Ce qui fait l'activité d'un aéroport ce sont les passagers certes, mais c'est surtout le trafic, le nombre d'avions qui atterrissent et décollent (les mouvements).

Dans les mouvements, on distingue ceux des avions commerciaux (lignes régulières et charters) et ceux des avions non commerciaux (avions de tourisme, d'affaires). Ces derniers seraient dégagés sur un petit aéroport si Nantes Atlantique était saturé. Ils représentent 43 % du trafic en 2005.

Depuis 2000, le nombre de mouvements d'avions *commerciaux* a baissé de 20 % à Nantes Atlantique : 43 000 en 2000, 35 500 en 2005. Ces chiffres mesurent le trafic aérien réel, ils sont directement liés à l'utilisation de la piste et à l'ampleur des nuisances subies par les riverains. Ils ne sont pas communiqués régulièrement par la presse.

Curieusement, dans le dossier de l'enquête, les mouvements ne sont présentés que dans la partie F, Evaluation socio-économique et financière. En F4.1.2.6, il est écrit : "*Les mouvements commerciaux ont augmenté rapidement durant les années 90 jusqu'à dépasser 40 000 mouvements par an entre 1998 et 2000. Puis, avec la concurrence du TGV et, surtout, la faillite de plusieurs compagnies, le nombre des mouvements commerciaux est redescendu à 31 000 en 2004, ce qui correspond à une baisse de 25 % au cours d'une période de quatre ans seulement. En 2005, le nombre des mouvements est remonté à 35 000.*"

Ces chiffres sont ceux que nous citons. Il aurait été sans doute bien gênant de les citer pour justifier la saturation à venir de Nantes Atlantique, car ils démontrent que la plate-forme est très loin d'être saturée et que le trafic est moins important qu'il n'a été.

En outre, toujours dans la même partie F4-1-2-6, il est écrit que l'emport moyen s'est stabilisé à 60 en 2004-2005. On ne parle pas de son évolution à venir. Il est fort probable qu'il continue de progresser car c'est l'un des leviers des compagnies pour faire face à leurs difficultés. En outre, si le nombre de passagers progresse dans un aéroport, l'emport moyen progresse lui aussi. Alors comme on n'arrête pas de nous dire que le nombre de passagers va augmenter... La progression de l'emport depuis 2003 est d'ailleurs bien plus élevée que ce que prévoyait Cosynergie.

Des prévisions de trafic surestimées

Dans le dossier d'enquête publique, la construction d'un nouvel aéroport est motivée par une saturation future de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique, annoncée pour 2020-2025. Pour le démontrer, les rédacteurs du dossier prolongent des courbes de croissance du nombre de passagers à Nantes Atlantique de 1990 à 2000 en appliquant un taux d'évolution de 3 à 5 % par an, pour arriver en 2050 à 9 millions de passagers. **Prévisions complètement illusoires. Nous ne connaissons pas aujourd'hui les moyens de transports de 2050.**

Les éléments présentés en C-1-4-3 veulent prouver la saturation future des équipements actuels de Nantes Atlantique. Nous les résumons ci-après avant de les commenter :

- 1- Le trafic est prévu à 4 millions de passagers en 2020
- 2- La piste unique est un frein à la compétitivité : une piste unique « *limite la souplesse d'exploitation. En application des normes françaises, le nombre d'avions pouvant être accueillis chaque heure dans des conditions de service et de sécurité satisfaisantes est en effet relativement faible* », elle offre des « *perspectives de développement limitées* »
- 3- L'aérogare peut accueillir 3,5 millions de passagers, cette capacité peut être portée à 4 millions.
- 4- Le seuil de saturation se situe vers 2020-2025 et ce, « *quelles que soient les prévisions de trafic* »
- 5- Le « *premier niveau de saturation est plutôt lié aux impacts sonores et urbains de l'exploitation de Nantes Atlantique* » (présenté comme une conclusion du Débat public, c'est en fait une conclusion de l'expertise complémentaire).
- 6- Contraintes d'urbanisation au sud de Nantes et nécessité de revoir le PEB à l'avenir avec l'augmentation du trafic

Reprenons chacune de ces affirmations :

1- Prévisions de trafic : les prévisions doivent être revues à la baisse. Qui peut raisonnablement croire que dans 14 ans le nombre de passagers de Nantes Atlantique aura doublé ?

Le tableau ci-après résume les différentes prévisions établies au fil du temps : **plus le temps passe et plus elles sont révisées à la baisse.**

L'évolution des prévisions de trafic commercial sur Nantes Atlantique

Année de la prévision / organisme	Contexte	Taux de croissance annuelle	Horizon de la prévision	Nombre de mouvements	Nombre de passagers (millions)
1974 STBA, OREAM	Premières études arrivée du Concorde	10 à 12 %	2000		8
			2010		9
1989 DG Conseil	Pour porteurs projet	6,2 %	2016		3,5
2001 DGAC	Pour porteurs projet	4,2 %	2020		4,3
2002 DGAC	Pour porteurs projet	3,9 %	2020		4
2002 IATA	Pour porteurs projet	4,2 %	2020		4,3
2003 Cosynergie	Expertise complémentaire	3.4 % à 4.7 %	2020	75 000 à 78 000	3,4 à 4,3
2004 Schéma transport collectif	Document national		2020		2,1 à 3,1
2006 Min Transports	Intégration hausse prix pétrole	1,1 % à 2,5 %	2050		3 à 6,5... en 2050 !

En grisé : les seules prévisions figurant dans le dossier de l'enquête publique

L'évolution des prévisions de trafic commercial sur Nantes Atlantique (SUITE)

Nous reportons ici d'autres prévisions de trafic du dossier : celles figurant en F5.4.2

Année de la prévision / organisme	Contexte	Taux de croissance annuelle	Horizon de la prévision	Nombre de mouvements	Nombre de passagers (millions)
2006, ITA pour le dossier EP	Scénario 1	%	2025		3,7 à 3,8
2006, ITA pour le dossier EP	Scénario 2	%	2025		4,4 à 4,5
2006, ITA pour le dossier EP	Scénario 3	%	2025		4,8 à 5,0

Cette nouvelle série de prévisions étant basée sur des hypothèses économiques explicitées, nous les commentons dans le dossier 5

Par ailleurs, Nantes Atlantique peut assurer un trafic de 4 millions de passagers et même bien plus. Il peut l'assurer dans sa configuration actuelle, il pourrait encore mieux l'assurer dans le cadre des solutions alternatives que nous préconisons.

2- Capacité d'une piste unique : il est incroyable d'écrire les affirmations du dossier de l'Enquête publique de façon aussi floue : **quelles sont ces normes françaises ? Quel est ce nombre relativement faible de mouvements par heure ?**

Voici les données chiffrées que nous avons sur la piste actuelle : avec une capacité de 20 mouvements par heure (ce qui est vraisemblablement bien en deçà de la norme française), et 15 heures d'ouverture par jour, la capacité maximale de la piste actuelle est de 90 000 à 110 000 mouvements par an (source : expertise complémentaire, 110 000 : si aménagements) ; elle n'est utilisée aujourd'hui pour les mouvements commerciaux qu'au tiers de sa capacité (35 000 mouvements en 2005). Le nombre moyen de mouvements par heure est de 6,5 en 2005, le nombre maximum de mouvements observé aux heures de pointe est de 13. Les perspectives de développement sont donc très importantes et pas du tout limitées : si l'emport se maintient à 60 (emport actuel), cela représente 6,6 millions de passagers par an, s'il continue à progresser (probable), cela représente 9 à 10 millions de passagers.

Plusieurs aéroports ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers avec une piste unique : Genève (9,4 millions), Gatwick (30 millions), Stansted (23,4 millions), voir notre dossier 3, page 4.

Il est vrai que deux pistes offrent plus de « confort » dans la gestion des mouvements, mais c'est surtout vrai si les deux pistes sont parallèles. Avec deux pistes convergentes comme il est prévu à Notre Dame des Landes, il ne sera pas possible d'avoir deux mouvements simultanés et la capacité maximale de ces deux pistes ne sera pas le double de la capacité d'une seule piste (le dossier annonce pourtant 70 mouvements par heure !). **A partir de quand ce souci de « confort » devient-il un gaspillage éhonté ?** Que signifieront deux pistes dans le cas d'une stagnation du trafic actuel (6 mouvements par heure) ou même dans le cas d'un doublement du nombre de mouvements (ce qui représentera bien plus que 4 millions de passagers vu l'évolution de l'emport) : 12 modestes mouvements par heure ? C'est absurde.

Le projet de Notre Dame des Landes est totalement surdimensionné. Avec 70 mouvements par heure et un emport moyen de 60 passagers par avion, Notre Dame des Landes pourra faire transiter chaque année **23 millions de passagers** (383 000 mouvements annuels), ce qui équivaut à pratiquement la moitié du trafic actuel de Roissy et au quart du trafic national actuel (Nantes ne fait aujourd'hui que 2 % du trafic national) ... On ne pourra pas dire qu'on n'aura pas prévu large !

3- Capacité de l'aérogare : nous ne contestons pas les capacités annoncées pour l'aérogare actuelle. Par contre, la date à laquelle cette capacité maximale serait atteinte est contestable (voir ci-dessus) : 2012, 2050, voire jamais ? En outre, les réaménagements possibles pour les parkings voitures (voir ci-après) devraient permettre d'autres extensions si besoin. Enfin, dans le cas d'un

réaménagement de Nantes Atlantique comme nous le proposons, un espace appartenant à la D2A est disponible pour une éventuelle future aérogare.

Les week-ends de grande affluence et durant l'été, les parkings voitures commencent à être assez restreints. Il est toutefois possible de construire des parkings à étages (un seul parking est dans ce cas pour l'instant) mais aussi et surtout d'amener le tramway qui s'arrête à 2 km de l'aéroport et d'ouvrir une station SNCF, la voie ferrée Nantes Pornic traversant le site, une voie de desserte traversant même les parkings actuels.

4- Horizon de saturation : la réponse à cette annonce d'horizon de saturation se trouve dans les paragraphes précédents. Pour nous, Nantes Atlantique ne sera jamais saturé.

5- Saturation par les nuisances : il est pour l'instant difficile de parler de saturation psychologique. On constate **peu de réaction de rejet de l'aéroport de la part des riverains actuels**. Il n'est pas exclu que cela puisse se produire un jour, suite à un problème particulier par exemple. Il faut noter que deux associations se sont manifestées tardivement pendant le Débat public, associations montées pour la circonstance, l'Acipran et l'Ascan. La première est une émanation de la CCI, la seconde (association contre le survol de Nantes) qui n'avait toujours que deux adhérents en 2006, tous deux actifs militants du PS, peut être considérée comme une courroie de transmission d'un pouvoir politique local important.

Nous signalons en outre que depuis des dizaines d'années, la très grande majorité des hommes politiques locaux ont laissé faire avec légèreté ce survol de zones densément urbanisées sans prendre correctement en charge les indemnités des riverains, sans chercher non plus de solutions pour remédier à cet état de fait. Et maintenant qu'un projet d'envergure d'urbanisation de l'île de Nantes est lancé, il devient tout d'un coup urgent de faire déménager l'aéroport actuel.

Ceci étant, ce n'est pas pour autant qu'il faille se désintéresser des populations survolées quotidiennement par les avions. Même si les avions d'aujourd'hui sont nettement moins bruyants que ceux des générations précédentes, toutes les solutions doivent être mises en œuvre pour réduire les nuisances subies (« **Un autre développement pour l'Ouest** », page 14).

La solution projetée de construire un nouvel aéroport n'est pas pertinente. S'il fallait déplacer tous les aéroports pour lesquels les avions survolent des zones urbanisées denses, ce serait sans doute la quasi totalité des aéroports qu'il faudrait déplacer ! Le monde moderne occidental est ainsi fait qu'il intègre les risques liés à son mode de vie. A leur origine, les aéroports ont souvent été construits un peu loin des villes mais au fil des années, ils ont été rattrapés par l'urbanisation.

En outre, Notre Dame des Landes n'est pas un désert et il y aura toujours des populations survolées, où que se situe l'aéroport.

Il existe d'autres réponses que de déménager l'aéroport. Certaines de ces réponses visent à réduire les nuisances (réglementation, indemnités), voire à réduire le trafic (complémentarité du TGV, réseau aéroportuaire). Une réponse permet de supprimer totalement le survol de Nantes : nous proposons de réaménager l'aéroport existant de Nantes Atlantique en remplaçant la piste actuelle très mal orientée par une seule et unique piste orientée Est-Ouest (voir dossier 3). De nombreux aéroports dans le monde ont fait ce choix de réaménager leur structure existante, soit pour faire face à une augmentation prévisible du trafic, soit afin d'éviter le survol de zones urbanisées denses. C'est le cas de Toronto et d'Ottawa par exemple.

Nous rappelons enfin qu'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne mettra pas fin au survol de Nantes puisqu'il est prévu de conserver la piste actuelle de Nantes Atlantique pour l'usage de l'entreprise EADS. Si Notre Dame des Landes se fait, Nantes continuera donc à être survolée par des avions (ceux d'EADS et d'autres car il sera nécessaire que d'autres vols aient lieu pour éviter une aide trop directe de la collectivité publique à l'entreprise EADS), moins nombreux certes, mais des nuisances subsisteront et les risques liés à la sécurité également.

6- Contrainte d'urbanisation : la contrainte d'urbanisation du sud de Nantes est comme nous l'avons dit précédemment, de loin la raison la plus importante poussant au transfert de Nantes Atlantique : les PEB actuel et futur contraindront fortement les projets. Or la réalisation de l'île de Nantes a démarré, poussée par une volonté politique forte, sûre de son fait et persuadée du déménagement de Nantes

Atlantique. Quelle est la poule, quel est l'œuf ? S'il n'y avait pas eu la perspective d'un déménagement de l'aéroport actuel, il est fort probable que les projets d'urbanisation du sud de Nantes auraient été différents. Maintenant que ces projets ont démarré, il semble inconcevable à certains décideurs que l'on puisse contester l'utilité publique du déménagement de Nantes Atlantique sur Notre Dame des Landes. C'est ce qu'on peut appeler du « forcing ».

Les élus Verts de la Communauté urbaine de Nantes estiment toutefois qu'il est envisageable de reconsidérer les projets en cours en appliquant les normes d'insonorisation pour permettre la présence des nouvelles zones urbanisées dans un futur PEB.

De façon pragmatique, nous proposons un réaménagement de Nantes Atlantique de façon à modifier l'orientation de la piste existante, de cette façon la zone d'un futur PEB ne concernerait aucune des communes actuellement survolées (dossier 3).

L'approche multimodale est toute prête à Nantes Atlantique

Le deuxième objectif affiché du projet est de réaliser une approche multimodale des transports. Objectif louable... qui oublie simplement que cette approche multimodale est toute prête à Nantes Atlantique et ne demande qu'à être davantage développée.

« Il est nécessaire de développer et de coordonner les capacités aéroportuaires des principales métropoles au sein d'un réseau de plates-formes complémentaires à vocation internationale. Dans le même temps, il sera tiré le meilleur parti des TGV pour les liaisons à courte et moyenne distance. »

S'il est prévu de tirer le meilleur parti des TGV pour les courtes et moyennes distances, pourquoi ne le fait-on pas dès maintenant ? Une suppression de la ligne aérienne Nantes - Roissy est tout à fait envisageable (15 % de passagers en moins), une suppression des deux lignes Nantes – Roissy et Nantes – Lyon correspondrait à 25 % de passagers en moins et à 30 % de mouvements en moins.

La volonté de coordonner les capacités aéroportuaires est tout à fait intéressante. Sans doute que les rédacteurs du dossier ne considèrent pas Rennes comme faisant partie des principales métropoles et que, de leur point de vue, dans l'Ouest, seule Nantes aurait ce titre... Pourquoi pas. Mais comment peut-on envisager une telle logique à un certain échelon et la refuser totalement à un autre échelon géographique ? Nous avons proposé de faire travailler les aéroports de l'Ouest en réseau, au moins certains d'entre eux, dans cette même logique d'optimiser l'existant et de développer des complémentarités. Cette proposition ne fait pas débat, elle paraît utopique aux yeux de beaucoup puisqu'à l'heure actuelle, les aéroports de l'Ouest sont en concurrence. Comment parvenir à les faire fonctionner en réseau ? Il est certain qu'il faudrait pour cela une structure économique et juridique appropriée. Si la volonté politique était là, cela ne paraîtrait pas insurmontable, d'autant que d'autres réseaux aéroportuaires existent : Aéroports de Paris et Nice-Cannes (et déjà en Loire-Atlantique Nantes-Saint-Nazaire : deux plate-formes gérées par la même CCI).

Enfin et surtout, la multimodalité des transports est déjà presque totalement réalisée à Nantes Atlantique qui est desservi par une voie d'accès rapide, dont les parkings voitures sont traversés par une voie ferrée et qui se situe à 2 km du terminus de la ligne de tramway n°2. **Sur Notre Dame des Landes, tout est à faire, tout va coûter très cher, en espace, en argent et en désorganisation sociale et économique.** En outre, les deux projets de voies ferrées devant desservir Notre Dame des Landes ne sont pas présentés dans le dossier. Seront-ils jamais réalisés ? Face aux difficultés de gestion d'un aéroport, il est probable que les gestionnaires chercheront à multiplier les places de parking plutôt qu'à favoriser les accès par transport collectif. Les parkings étant l'élément le plus « juteux » d'une gestion d'aéroport. Le projet de voie train-tram à partir de Nantes sera nécessairement à la charge des collectivités locales. Il sera sans doute intéressant comme mode de transport vers Nantes pour les habitants des communes concernées. Il est probable qu'il ne le soit pas tant que ça pour les voyageurs allant prendre un avion à Notre Dame des Landes : il faudra compter plus d'une heure de trajet depuis le centre de Nantes. Le projet de liaison ferroviaire rapide entre Rennes et Nantes n'est pas inscrit au programme de RFF, il ne se fera sans doute jamais car on n'aura pas l'argent pour le réaliser. Qu'en est-il alors du « oui » de Jacques Auxiette, Président de la Région Pays de la Loire, au projet de Notre Dame des Landes ? Lui qui s'est dit favorable au projet à

condition que les accès routiers et ferroviaires existent : « *En tout état de cause, la réalisation simultanée de liaisons ferroviaires performantes reliant cet équipement au réseau ferré du grand ouest conditionnera notre assentiment.* » (annexes 1-13 et 1-15)

Au passage, nous remarquons que l'étude économique de rentabilité du projet présentée dans la partie F du dossier est très légère (voir notre dossier 5). Quelle inconscience ! On va construire à beaucoup de frais un équipement non nécessaire et après, s'il n'est pas rentable, on s'en lavera les mains ! Sauf que les deniers publics compenseront les déficits comme c'est actuellement le cas pour l'aéroport d'Angers où chaque passager coûte 60 euros à la collectivité.

Incantations au Grand Ouest

Le troisième objectif du projet est de répondre aux besoins du développement de l'offre aéroportuaire du Grand Ouest. Le « développement du Grand Ouest » est un argument incantatoire qui n'a d'autre réalité qu'un effet d'annonce. A l'entendre dans la bouche des partisans du projet de Notre Dame des Landes, on croirait que l'Ouest est enclavé et qu'il n'a pas d'aéroport. Or la Bretagne et les Pays de la Loire sont les régions de France qui ont attiré le plus de nouveaux arrivants au cours de la précédente décennie, des régions où le développement économique n'a rien à envier à celui des autres régions (Cf C.1.4.6.1).

Par le TGV, Paris est à 2h de Nantes et à 2h20 de Rennes (1h30 par la suite avec l'extension TGV).

Le renforcement de l'axe Nantes – Rennes est certes tout à fait souhaitable mais il sera **beaucoup mieux assuré par une ligne ferroviaire rapide entre les deux villes** (qui fait défaut jusqu'à présent) que par la présence d'un aéroport au nord de Nantes. Le Rennais qui viendrait prendre un avion à Notre Dame des Landes mettrait 1 heure en voiture, contre 1h20 actuellement pour se rendre à Nantes Atlantique. Ce gain de 20 minutes ne représente pas un changement majeur vis à vis de l'éloignement de l'équipement. Notre Dame des Landes restera bien un équipement avant tout nantais. L'argent qui sera consacré à un aéroport inutile ne sera pas mis ailleurs alors que cette jonction ferroviaire Nantes - Rennes est bien plus utile.

Le risque d'un Petit Ouest

Alors que Edmond Hervé le Maire de Rennes a affirmé d'emblée son refus de la fermeture de l'aéroport de Rennes Saint Jacques (annexe 2-4 : article Ouest France sur la position d'Edmond Hervé), les porteurs du projet espèrent sans doute que Notre Dame des Landes récupèrera la clientèle de Rennes Saint Jacques, qui fermerait. Même si l'aéroport de Rennes fermait, ce qui n'est absolument pas souhaitable, ce n'est peut-être qu'un mauvais calcul : les Rennais mettront 1h30 en train à rejoindre Paris et ses aéroports et 1h20 en voiture à rejoindre Notre Dame des Landes...

Par ailleurs, le transfert de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes risquera de priver le tout nouvel « aéroport du grand Ouest » de sa clientèle vendéenne et poitevine qui représente actuellement 20 % des passagers. Celle-ci, voyant son temps d'accès fortement rallongé, préférera se tourner vers Poitiers, Bordeaux ou Paris. On peut s'attendre, de ce fait, à une baisse non négligeable de la fréquentation, et ce, dès l'ouverture (annexe 2-5 : article Ouest France sur la position des professionnels de Vendée).

Le projet ne sert donc pas le développement du grand Ouest, il a **plutôt tendance à réduire la taille du grand Ouest en le limitant à quelques départements** des deux régions Bretagne et Pays de la Loire : Loire Atlantique + Ille et Vilaine (?) + Mayenne (?) + Maine et Loire (?). Il sert en outre très mal le renforcement de l'axe Nantes-Rennes.

Pensée magique ?

En C-1-4-6, on peut lire : « Ces territoires [du grand Ouest] demeurent éloignés des grands pôles de développement européens. Ainsi le Grand Ouest pèse encore peu à l'échelle européenne et internationale de par l'absence de grands flux logistiques. Il occupe une position en retrait en matière de recherche et d'innovation et son attractivité reste moyenne pour les investissements et les congrès. L'aéroport valorise les points forts du grand Ouest [croissance démographique, évolution du PIB, équilibre d'ensemble] tout en améliorant les points faibles (internationalisation de l'économie, renforcement des fonctions métropolitaines) ». On pourrait entendre et, pourquoi pas, adhérer à ces propos s'il n'existait pas d'aéroport dans le grand Ouest et en particulier à Nantes. Mais il y en a déjà une quinzaine, cette grande région en étant pourvue plus que toute autre et il y en a déjà un à Nantes ! Il est quand même tout à fait improbable que **le fait de le déménager entraîne comme par magie des flux logistiques importants** (faut-il entendre du fret ?), **de la recherche, de l'innovation, plus d'investissements et plus de congrès !**

Un projet catastrophique pour l'aménagement du territoire

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le projet de Notre Dame des Landes nous paraît non seulement inutile mais catastrophique. Depuis quelques décennies, l'heure n'est plus aux gros « équipements structurants » mais aux réseaux où les pôles secondaires ont leur place (« **Un autre développement pour l'Ouest** », page 33). Depuis ces dernières années, l'heure est en outre à la **lutte contre l'étalement urbain**, à la volonté de reconstruire la ville sur la ville, de limiter les déplacements en voitures.

Le projet de Notre Dame des Landes entraînera une urbanisation dense au nord de Nantes : routes, zones d'activités, voies ferroviaires, logements... urbanisation plus ou moins maîtrisée au fil des années, au gré de la fluctuation des pouvoirs politiques en place. Ce projet poussera à l'hypertrophie de la métropole nantaise, au détriment du reste du département et de ses voisins. Il occasionnera des déplacements quotidiens de personnes résidant au sud Loire et venant travailler à Notre Dame des Landes (salariés de l'actuel aéroport et des entreprises qui y sont liées).

En outre, **les communes du nord de la Loire Atlantique, en difficultés économiques, ne trouveront par le projet qu'un rôle de communes dortoirs**. L'aéroport est placé à la limite de la zone riche et dense autour de Nantes qui concentre l'emploi et la population. Sa création amènerait à étendre cette zone mais sans qu'elle s'étende beaucoup au nord. La création d'un barreau routier sud prévue dans le projet est le signe de cette tendance. Un barreau routier nord aurait pu favoriser les activités plus au nord. Ce n'est pas le choix retenu. Enfin, est-il d'utilité publique de « déshabiller Paul » (le sud Loire) pour « habiller Jacques » (le nord Loire) ? Nous sommes convaincus que non (« **Un autre développement pour l'Ouest** », page 21).

Un projet nuisible pour l'environnement

Dans leur quatrième objectif, les rédacteurs du dossier affirment vouloir maîtriser les grands enjeux environnementaux. Il nous semble que ce projet va au contraire totalement à l'encontre des préconisations actuelles pour respecter davantage la Terre que nous laisserons aux générations futures. En Loire-Atlantique, ce projet détruira la dernière zone de biodiversité exceptionnelle.

On ne peut qu'être admiratif du gros travail fourni par les rédacteurs du dossier de l'Enquête publique pour montrer à quel point ils se soucient de « développement durable ». Si le projet était absolument nécessaire, s'il était d'utilité publique, il faudrait effectivement se soucier de le mettre en œuvre avec le moins de dégâts collatéraux possible, le moins de terre bitumée, le moins de paysans déplacés, le moins de population subissant les nuisances, le moins de bocage détruit, le moins d'animaux tués...

Le seul hic c'est qu'on peut tout à fait se passer de cet équipement, et **comme on peut faire autrement, on DOIT faire autrement**. Il suffit de suivre les recommandations de la Commission européenne rappelées au C.1.4.5.3 : « *face à la croissance du trafic, il faut repenser l'exploitation des aéroports afin d'optimiser l'utilisation des capacités existantes. Toutefois, cela ne sera pas suffisant et l'Europe ne pourra pas faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires* ». Nous ne disons pas autre chose : **optimiser l'existant, repenser l'exploitation de Nantes Atlantique** qu'il est possible de réaménager. Quand la Commission écrit que « *l'Europe ne pourra pas faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires* », peut-on penser sérieusement qu'elle pensait au grand Ouest français, déjà riche de 15 aéroports, tous sous-utilisés ?

Un autre passage est cité : « *le développement durable du transport aérien implique l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports où des problèmes de bruits particuliers se posent* ». Peut-on estimer qu'il existe un problème de bruit « particulier » avec Nantes Atlantique ? Il y a par contre un problème de mauvaise orientation de la piste. Le réaménagement que nous proposons permettrait de réduire considérablement les nuisances en réglant le problème de mauvaise orientation de la piste.

Chaque année, la Loire Atlantique perd 2500 ha de terre agricole ; en 10 ans, la France sacrifie à l'urbanisation, aux routes, aux zones d'activité, l'équivalent d'un département (source : Chambre d'Agriculture 44). **Le véritable enjeu environnemental est là : préserver la terre et ses paysans, préserver des zones agricoles à proximité des villes**. Les risques majeurs qui se profilent sont trop importants pour que l'on continue nos gaspillages passés. Comment serons-nous nourris quand le pétrole viendra à manquer ? Ces questions peuvent paraître alarmistes, elles sont pourtant pertinentes face aux défis des décennies à venir. Quand une terre est « bitumée », elle ne peut plus revenir à l'agriculture, sachons-le.

Un projet économiquement et humainement nuisible

Que signifie ce projet concrètement ?

- La destruction de la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département
- La destruction d'un bassin laitier dynamique :
 - 42 exploitations qui perdent plus de 50 % de leur surface.
 - 13 sièges d'exploitations qui disparaissent.
 - Des agriculteurs qu'on ne sait où recaser
 - 82 exploitations qui ont des surfaces incluses dans la ZAD et voient leur surface réduite.
 - Les réseaux d'entraide et les circulations agricoles fortement perturbés (il s'agit essentiellement d'exploitations d'élevage)
 - Le transfert d'exploitations se répercutera à distance en auréoles successives avec un impact sur la pression foncière agricole.
- La perte de 2 030 ha de terre (dont 1 500 bitumées ou bétonnées) alors qu'il devient urgent d'arrêter l'expansion urbaine et de relocaliser l'agriculture. La suppression du « poumon vert » au nord de Nantes, son remplacement par une urbanisation qui sera très difficile à maîtriser.
- Des déplacements quotidiens importants, longs et coûteux, des salariés habitant le sud Loire venant travailler au nord Loire : des congestions importantes des voies de circulation, de la pollution supplémentaire.
- Un endettement important des collectivités locales pour financer ce projet et ses à côtés, entraînant des impôts locaux élevés sur la population pendant 2 ou 3 générations, empêchant d'autres choix collectifs plus utiles.
- Une rentabilité économique tout à fait incertaine dans le contexte difficile du transport aérien pour les années à venir (« **Un autre développement pour l'Ouest** », page 24).

● Une fragilisation de l'emploi dans les communes du sud Loire. Au sud Loire, on ne comptait en 1999 que 71 emplois pour 100 personnes actives ayant un emploi, tandis qu'au nord Loire, ce rapport est de 93 (**annexe 2-6 : statistiques Insee sur la population et l'emploi des zones concernées**)

● Une aggravation des déficits ou la reconversion des aéroports voisins (ce qui a un coût social et économique).

● Des coûts d'exploitation de trois aéroports dans le département : Notre Dame des Landes, Nantes Atlantique et Saint-Nazaire.

● **Un message de plus à l'ensemble des Français pour dire « On se préoccupe du développement durable mais on continue à agir tout autrement... »**

Sous-entendu :
« Faites comme nous, continuez à agir avec inconscience »

L'effet retour...

En ce qui concerne la rentabilité économique du projet, on trouve quelques analyses plutôt fragiles dans la partie F (voir dossier 5), dont cette étonnante prévision en F7.3, à propos d'un "*Effet du déplacement de l'aéroport à NDDL*": indépendamment de l'évolution "normale" du trafic, il y aurait un surcroît de passagers par rapport au trafic de Nantes Atlantique (un bon tiers de fréquence en plus !). Cet effet est expliqué comme suit : "*Les études antérieures portant sur les bases de données des billets d'avion (études IATA) montrent qu'une partie non négligeable de la clientèle du mode aérien, originaire du Grand Ouest, utilise directement les aéroports parisiens : 30 %. L'importance accrue de la zone de chalandise de l'aéroport en projet, du fait de son déplacement (voir F.5.1.1), et l'amélioration de l'offre aérienne dans le Grand Ouest participent à la limitation de la congestion des aéroports parisiens en favorisant le "retour" de cette clientèle vers les aéroports régionaux, dont celui de Notre Dame des Landes.*"

D'une part, il n'y a pas de paragraphe F.5.1.1 dans le document.

D'autre part et surtout, cet effet « retour » n'a jamais été soulevé lors du débat public de 2003, y compris dans l'approche explicative du cabinet d'expertise Cosynergie. Ayant peut-être constaté la fragilité de leurs perspectives de trafic, les porteurs du projet avancent maintenant un nouvel argument pour surévaluer le trafic envisagé sur Notre Dame des Landes ?

Le plus grand flou sur les coûts et le financement

La partie F du dossier intitulée "Evaluation socioéconomique et financière" développe beaucoup les généralités sur la situation socio-économique du "Grand Ouest", mais quasiment rien sur la justification des coûts liés à la construction et à l'exploitation de l'aéroport en projet.

En F.7.2.1, il est précisé : « *Le montant total consacré à la réalisation de la plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes s'établit à 581 millions d'euros HT, dont 63 millions consacrés la réalisation de la desserte routière.* » Une note précise que cela correspond à 493 millions d'euros de 2002, année du Débat public. Pourtant les estimations de coûts présentées lors du débat public étaient de 450 millions d'euros pour la plate-forme aéroportuaire, et de 75 millions pour la desserte routière. **Pourquoi les rédacteurs n'explicitent-ils pas les chiffres avancés ainsi que les incertitudes qu'ils comportent ?**

La liaison Train-Tram à construire n'est pas prise en compte dans le montant dans les chiffres annoncés. Elle serait à la charge du département (somme annoncée de 150 millions d'euros). Cette liaison passerait par La Chapelle-sur-Erdre, Treillières et Notre Dame des Landes : la dernière partie de cette liaison serait d'évidence construite uniquement pour l'aéroport. Cette liaison Train-Tram est d'ailleurs clairement annoncée en cas de réalisation du projet : (en C.1.3) : "*Projet de desserte par un tram-train de la plate-forme aéroportuaire et du territoire périurbain au nord de l'agglomération nantaise : une étude de faisabilité a été réalisée pour préciser le tracé, le coût et l'équilibre financier du projet depuis la ligne existante au niveau de La Chapelle-sur-Erdre jusqu'à la zone terminale de l'aéroport via les communes de Treillières et Vigneux-de-Bretagne. Le dossier de DUP de l'aéroport*

prend en compte les conclusions de cette étude en prévoyant l'accueil du tram-train dans la zone des installations." L'étude de faisabilité dont il est question n'est pas présentée dans le dossier. Pourquoi ?

De même, les surcoûts liés à la desserte vers l'aéroport d'une **future liaison ferroviaire Nantes-Rennes** ne sont pas mentionnés, ni même évoqués.

Le tableau de synthèse figurant en F7.4 montre que, quelques soient les scénarios et les réserves que les porteurs du projet NDDL leur attribuent, **la grande majorité des coûts de ce projet serait supportés par la "puissance publique", tandis que la très grande majorité des avantages irait aux "usagers du mode aérien"**. Pourquoi n'est-il nulle part mentionné qui prendrait en charge les coûts d'investissement, les coûts d'exploitations et les recettes ? (Etat, régions, département, communautés de communes, etc.). Qui paiera ? Aucune précision n'est donnée concernant cette question fondamentale.

Conclusion du dossier 2

Ce projet d'aéroport n'a aucune utilité publique. Il n'est aucunement indispensable. Il est même nuisible à notre avis pour la majorité des habitants de la région, que ce soit en termes de coûts, de qualité de vie, de préservation des espaces naturels, de fragilisation de l'emploi... La plupart des justifications annoncées sont des leurres. Les seules justifications recevables pour motiver un départ de Nantes Atlantique sont les suivantes : arrêter le survol de Nantes et permettre les projets d'urbanisation de la partie sud de Nantes. Elles ne sont toutefois pas suffisantes pour motiver un projet aussi important. Par contre, ces objectifs peuvent être atteints d'autres façons. La plus radicale consiste à réaménager l'aéroport actuel de Nantes Atlantique en modifiant l'orientation de sa piste.

Dossier 3 – Pour un réaménagement de Nantes Atlantique

Dans la partie législative du Code de l'environnement relative au champ d'application et objet de l'enquête publique, il est écrit (article L123-3) : « *L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1¹ a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.* ». Nous considérons donc que la présentation de solutions alternatives au projet présenté (ou contre-propositions) entre pleinement dans le cadre de l'enquête publique en cours sur le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes.

La proposition de réaménagement de Nantes Atlantique est l'une des propositions alternatives constructives que nous faisons afin d'optimiser l'existant et d'éviter de construire un aéroport inutile. **Elle consiste à remplacer la piste existante orientée Nord-Sud par une seule et unique piste transversale orientée Est-Ouest**, coupant la piste actuelle dans sa partie sud. L'emplacement et l'orientation exacts de cette nouvelle piste doivent être définis avec précision de façon à permettre des trajectoires rectilignes et à minimiser l'impact sur les populations.

Par rapport à l'alternative d'un fonctionnement en réseau de plusieurs aéroports de l'Ouest, la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique est plus radicale.

Elle supprime complètement tout survol de Nantes et des zones densément urbanisées de Bouguenais, Rezé et Les Sorières. Elle supprime également le survol de la commune de Saint Aignan de Grandlieu et du lac.

Elle est également moins coûteuse et plus prudente par rapport à l'avenir. Par là même, **elle répond**

parfaitement aux deux problèmes d'aujourd'hui :

- le survol de Nantes pour le fonctionnement actuel de Nantes Atlantique
- et le non-sens économique et écologique pour le projet de Notre Dame des Landes.

Une autre alternative : un fonctionnement en réseau

Nous ne reprenons pas dans ce dossier la proposition de faire fonctionner différents aéroports en réseau. Elle est présentée dans notre synthèse. Le réaménagement de Nantes Atlantique est compatible avec un fonctionnement en réseau.

Ce type de fonctionnement nous paraît possible **pour les vols vacances** mais nous n'avons pas mené une réflexion approfondie sur le sujet. Il nous semble que cette solution dépend essentiellement d'une volonté politique qui permettrait de mettre sur pied la ou les structures économiques et juridiques susceptibles de faire fonctionner deux ou trois aéroports de façon complémentaire. Un fonctionnement en réseau de plusieurs aéroports dans l'Ouest ne supprimerait pas le survol de Nantes mais il l'atténuerait. D'ailleurs, si l'aéroport de Notre Dame des Landes se fait, nous aurions ipso facto un réseau de trois aéroports en Loire Atlantique, chacun avec son trafic spécifique : Notre Dame des Landes, Nantes Atlantique et Saint-Nazaire.

¹ Article L123-1 (Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 138 Journal Officiel du 28 février 2002) :

I - La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuils et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'Etat. Ces seuils ou critères peuvent être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

II - La décision d'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un des établissements publics en dépendant est prise par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision est prise par l'autorité compétente de l'Etat.

Une proposition alternative à étudier avant toute décision

Dans le dossier de Notre Dame des Landes, aucune solution alternative n'a été sérieusement étudiée. La partie C 1-4 du dossier balaie en trois pages différentes propositions alternatives. Celle d'un réaménagement de Nantes atlantique est expédiée en une demi-page. Ce n'est pas sérieux. L'article 14 de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 dit : « *les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.* ». Il est bien clair dans cet article que les différentes alternatives d'un choix doivent être étudiées sur la base des mêmes critères.

La question de la validité de l'enquête se pose

L'absence d'étude des solutions alternatives au projet nous paraît être de nature à récuser la validité du dossier d'enquête soumis au public.

Etant donné que les rédacteurs du dossier de Notre Dame des Landes sont juges et partie, il est évident qu'il faut **trouver un organisme indépendant et sérieux**, validé par les organisations porteuses de solutions alternatives, pour mener une véritable étude des alternatives proposées et en particulier de celle d'un réaménagement de Nantes Atlantique.

Une idée des années 80

Dans les années 82-85, la CCI de Nantes a eu besoin de transformer la plate-forme de Nantes Atlantique pour pouvoir accueillir de plus gros avions. Il est alors émise l'idée de tracer une piste perpendiculaire à la piste actuelle, mieux orientée : l'axe Est-Ouest est dans le sens des vents dominants et cette trajectoire a l'avantage très net d'éviter le survol de Nantes et donc de diminuer considérablement le nombre d'habitants supportant les nuisances. Le Conseil général de l'époque a refusé l'idée, arguant du fait qu'il existait depuis 1974 une ZAD réservée pour le projet de Notre Dame des Landes. Le choix a alors été fait de prolonger la piste existante.

Plusieurs personnes liées à la CCI de l'époque nous ont parlé de ce choix, dont son Vice-président en charge de l'aéroport à cette époque, M. Michel Decré. Choix rétrospectivement malheureux ayant entraîné pendant plus de 20 ans le survol de populations nombreuses. Certains des témoins de l'époque affirment qu'il y a eu une étude de menée, d'autres pensent que non. Toujours est-il qu'aujourd'hui la CCI dit ne rien retrouver dans ses archives sur le sujet.

Une idée évacuée du Débat public de 2003

Pour le débat public de 2003, le document des porteurs du projet de Notre Dame des Landes exclut d'emblée la possibilité de réaménager Nantes Atlantique mais il paraît évident qu'ils n'ont pas étudié le sujet sérieusement. Malgré nos demandes, aucune étude sur le sujet de cette alternative ne nous a été présentée. Dans le **document de préparation au débat public de la CCI** (page 7), on lit : « *Peut-on augmenter l'emprise au sol (de NA) ? NON ! Expropriations difficiles, coûts exorbitants, délais importants, risque de ne pas pouvoir faire approuver un nouveau plan de masse compte tenu de la possibilité des installations de ND.L.* » et, plus loin : « *Conséquences d'une emprise au sol restreinte à 340 ha : on ne peut augmenter la capacité de l'aire de mouvement ; déplacement de l'axe de la piste coûteux et long, création d'une 2^e piste impossible sans augmenter l'emprise au sol.* »

Dans le **dossier pour le Débat public de la DGAC** « *Un aéroport pour le grand Ouest* » (page 17), on lit : « *Avant même d'envisager le transfert de l'équipement, différentes solutions alternatives ont été analysées. (...) Côté piste, l'extension est limitée par les servitudes des équipements de*

radionavigation, et de l'autre côté le parking silo à voiture interdit tout agrandissement. ». On ne trouve rien de plus sur la ou les piste(s).

Lors de l'expertise complémentaire du débat public, les consignes de l'expert sont formelles : hors de question de traiter le sujet d'un réaménagement de Nantes Atlantique.

Pourtant, en mai 2003, à la clôture du débat public, **le rapport de la Commission remis au Ministre précise que toutes les solutions alternatives doivent être étudiées**. Force est de constater que cela n'a pas été fait par les auteurs du dossier de l'enquête publique.

Une proposition qui se construit depuis trois ans

En juillet 2003, Michel Decré, ancien sous-directeur de la CCI, en charge de l'aéroport, s'exprime dans Ouest France pour relancer l'idée d'une piste transversale sur Nantes Atlantique.

Depuis ce jour, Solidarités Ecologie s'intéresse de très près à cette idée et l'étudie, avec les moyens modestes d'une association locale d'une centaine d'adhérents (dont une dizaine dans la commission « aéroport »). L'association consulte un grand nombre de professionnels et d'élus.

août 2003 : lettre au Ministre des transports (et reprise dans la presse),

mars 2005 : lettre ouverte à tous les élus,

mai 2006 : lettre au Préfet,

juin 2006 : pleine page dans Ouest France qui déclenche un large débat.

Au fur et à mesure du travail et des rencontres, et surtout depuis septembre 2005, la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique se construit. Elle est présentée aux autres associations, à de nombreux élus, professionnels et personnalités du monde de l'économie. **Sa pertinence surprend** et parfois dérange. Elle est violemment critiquée par certains élus du sud Loire qui la déforment pour (mieux ?) s'y opposer.

A l'occasion de ce travail, nous nous sommes demandé pourquoi cette proposition n'avait pas été vue plus tôt. L'explication la plus plausible semble être une forme **d'aveuglement collectif**, accentuée par des désirs de grandeur de responsables politiques et de techniciens chargés de concevoir un projet grandiose. Depuis 40 ans que l'on en parle et que des terrains sont réservés, les porteurs du projet et ceux qui les soutiennent ne voient plus que Notre Dame des Landes. Cet aveuglement les conduit à refuser d'intégrer que le contexte global a considérablement changé et à ne pas pouvoir imaginer que d'autres solutions puissent exister au problème du survol de Nantes.

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 ou réaménagée pour des parkings avions...).

Pourquoi deux pistes à Notre Dame des Landes ?

Dans le dossier d'enquête publique, la configuration d'une plate-forme avec deux pistes n'est jamais justifiée. Cela ne peut être porté à la charge de ses auteurs car l'arrêté ministériel de mise à l'étude du projet d'octobre 2003 stipule : « [l'aérodrome] sera classé en catégorie A au sens de l'aviation civile et comportera deux pistes ». Ce choix de deux pistes est donc antérieur à l'étude.

On peut tout de même s'interroger sur les raisons de ce choix (voir annexe 3.1) et surtout faire remarquer qu'à plusieurs reprises dans le dossier, en F.7.2.1 notamment, il est énoncé que le projet de Notre Dame des Landes pourra être réalisé par tranches successives. Il est donc tout à fait vraisemblable que s'il se fait, on ne construira au début qu'une seule piste, bien suffisante... Et étant donné que le trafic futur sera sans doute

bien moins élevé qu'on l'annonce, il est fort probable que la deuxième piste de Notre Dame des Landes ne soit jamais construite...

Plusieurs aéroports fonctionnant avec une seule piste ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers.

Ainsi en 2005 :

- **Genève** compte 9,4 millions de passagers et 171 000 mouvements.
- **Gatwick** (1 seule piste de 3300 m) : 30 millions de passagers et 251 000 mouvements. L'aéroport de Gatwick s'est engagé à ne pas construire de 2^e piste avant 2019.
- **Stansted** (1 seule piste de 3050 m) : 23,4 millions de passagers et 187 000 mouvements.
- C'est aussi le cas de Malaga (Espagne), Porto, Luton (base d'Easyjet en Angleterre), Charleroi-Bruxelles-sud...

Quand il est dit lors de Débat public (annexe 3.1) qu'en France tous les aéroport traitant plus de 4 millions de passagers disposent de deux pistes, on omet de préciser que certains d'entre eux ont leurs deux pistes en croix qui ne peuvent être utilisées simultanément. Ils n'offrent ainsi guère plus de capacité qu'une seule piste : Bordeaux et Lille par exemple.

Selon le dossier, une seule piste limiterait les capacités de développement...

En C.1.4.3.2, il est écrit : *"L'aire de mouvement de Nantes-Atlantique est constituée d'une seule piste, utilisée de manière sensiblement équivalente dans les deux sens, en fonction du vent. Cette caractéristique limite la souplesse d'exploitation : en application des normes françaises, le nombre d'avions pouvant être accueilli chaque heure dans des conditions de service et de sécurité satisfaisantes est en effet relativement faible. Une piste unique offre ainsi des perspectives de développement limitées. Elle représente un frein à la compétitivité de la plate-forme et à la qualité du service."*

L'argument est repris en C-1-4-4-1 pour repousser notre proposition alternative (ainsi qu'en F6.2 par « copié-collé »)

Ce ne sont là que des appréciations qualitatives et floues.

- Où sont les chiffres pour situer les seuils de saturation ?
- Comment se fait-il que l'évolution du trafic de Nantes Atlantique en termes de nombre de mouvements n'apparaisse qu'une seule fois dans le dossier, de façon très générale, alors que c'est le seul critère pertinent pour apprécier la charge de la piste ?
- **Quelles sont les normes françaises en question ?**
- Comment se fait-il que des aéroports importants en Europe, n'aient qu'une seule piste ?

Remarque : la présence d'une deuxième piste sur le projet de Notre Dame des Landes 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 sont donc pas dans une configuration permettant d'optimiser le trafic simultané.

Nous présentons page suivante des éléments chiffrés permettant d'évaluer la capacité maximale d'une piste.

Capacité de la piste actuelle de Nantes Atlantique

		Nombre d'heures d'ouverture de la piste par jour	Nombre moyen de mouvements par heure	Emport	Nombre de mouvements par an	Nombre de passagers par an
Trafic observé	2002	15		44	42 600	1,87 million
	2005	15	6,4 (13 aux heures de pointe)	59	35 200	2,07 millions

Calculs de capacité maximale de la piste actuelle	DGAC, document pour le Débat public (p 17)			60 à 62,5	75 000 à 80 000	4,5 millions à 5,0 millions
	Expertise complémentaire (Cosnergie)			50 à 55	90 000 à 110 000 (si aménagements)	5,5 millions à 6 millions
	Conseil général, comparatif bilan, oct 06 (p 11)	12	30	44 à 50	90 000	4 millions à 4,5 millions
	Solidarités Ecologie	15	20*	60 (emport actuel) 80 100	110 000	6,5 millions à 8,8 millions à 11,0 millions

* Solidarités Ecologie prend le chiffre de 20 mouvements par heure pour la piste actuelle **du fait de ses dégagements à angles droits ralentissant les manœuvres** des avions au sol

Capacité d'une piste nouvelle à Nantes Atlantique (moderne)

		Nombre d'heures d'ouverture de la piste par jour	Nombre moyen de mouvements par heure	Emport	Nombre de mouvements par an	Nombre de passagers par an
Calculs de capacité maximale de la piste proposée	Conseil général, comparatif bilan, oct 06 (p 33)	12	30 à 32	44 à 50	90 000	4 millions à 4,5 millions
	Solidarités Ecologie	15	30*	60 80 100	160 000	9,5 millions à 13 millions à 16 millions

* 30 mouvements par heure sur **une piste moderne avec dégagements en courbes**, accélérant les manœuvres des avions au sol. Ce chiffre doit pouvoir être porté à 40, au vu des données d'autres aéroports importants à une seule piste.

La configuration d'une seule piste est satisfaisante quelle que soit l'évolution à venir du trafic.

Il est bien évident que nous n'imaginons pas qu'un trafic de plus de 4 millions de passagers puisse un jour transiter par Nantes Atlantique dans le contexte écologique actuel. Néanmoins, la proposition que nous portons permet d'emporter l'adhésion de ceux qui croient à une progression forte du trafic comme de ceux qui n'y croient pas.

Nous proposons **une piste moderne de 3 600 m** (4 000 m avec les servitudes), pouvant accueillir tous les avions existants, y compris ceux de la génération de l'A380, équipée de structures d'accès rapides permettant une circulation au sol sans croisement de trajets départ et arrivée (**annexe 3-2**).

Le dossier de l'enquête publique argumente (en C-1-4-4-1) contre cette proposition alternative en estimant que deux pistes en croix poseraient de problèmes de sécurité. Ce qui peut être admis même si de nombreux aéroports sont dans cette configuration aujourd'hui. Il est aussi écrit qu'une seule piste (ce qui est véritablement notre proposition) « *limiterait les perspectives de développement attendues* ». Affirmation que l'on peut qualifier de gratuite : rien n'est chiffré ni démontré.

Pas de survol d'agglomération

La nouvelle piste que nous proposons (annexe 3-3) 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 Grandlieu et le lac de Grandlieu 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 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.

Tracé approximatif de la piste proposée par rapport aux principales agglomérations



Ce plan est peu précis, tributaire des outils informatiques de mise en page. Un plan plus précis est annexé en 3-3.

La commune la plus proche de l'axe proposé est Pont Saint Martin. Les avions ne survoleront pas la commune mais la piste serait à 1 ou 2 km d'habitations (latéralement).

Qu'il n'y ait pas de survol d'agglomération ne signifie pas qu'il n'y ait pas de population survolée et victime des nuisances. Où que se situe une piste d'avions, des populations supportent les nuisances. **Il convient d'étudier sérieusement et techniquement notre proposition, en cherchant l'endroit optimum du croisement avec la piste actuelle et l'orientation optimale de façon à minimiser l'impact sur les populations.** Dans son « comparatif bilan », d'octobre 2006, le Conseil général a effectué la démarche inverse : il a grossi la proposition de façon à trouver un *maximum* de population impactée et un maximum d'inconvénients. Il a carrément dessiné un deuxième Notre Dame des Landes, largement surdimensionné, au sud de Nantes Atlantique !

Le dossier de l'enquête note le fait que « *les populations de ces secteurs [concernées par le tracé proposé] ne sont absolument pas préparées à la mise en œuvre d'un tel projet.* » C'est exact et c'est un inconvénient de cette alternative. Par contre, on peut se demander qui doit porter la responsabilité de cette non information, non préparation : les associations qui travaillent de façon constructive pour

éviter un gâchis écologique, économique et humain majeur ? Ou bien les pouvoirs publics qui sont restés enfermés dans une vision désormais dépassée ?

En outre, si l'alternative était retenue de préférence au projet démesuré de Notre Dame des Landes, il y aurait quelques années pour associer les populations locales. On peut signaler au passage que le sens du bien public paraît parfois plus répandu chez des citoyens de base que chez certains élus : nombre de personnes vivant dans la zone du PEB actuel de Nantes Atlantique et subissant les nuisances ont témoigné pour s'opposer au projet inutile et ruineux de nouvel aéroport (forum sur internet de maville.com, courriers dans la rubrique « Nantes Forum » de Ouest France, dépôts dans les registres de l'enquête...). Alors que certains élus de communes du sud Loire n'hésitent pas à déformer la proposition alternative pour affoler inutilement les populations.

Beaucoup moins de bruit, plus de sécurité

La nouvelle piste, orientée Est-Ouest, dans le sens des vents dominants, offre des conditions idéales pour des approches, des atterrissages et des vols 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.

Dans le projet de Notre Dame des Landes, on retrouve des trajectoires courbes pour éviter de survoler les bourgs situés en bout de pistes, Le Temple de Bretagne et Malville, cela augmente la zone de nuisances sonores.

Actuellement, le PEB de Nantes Atlantique, basé sur un trafic de 3,5 millions de passagers concerne 40 000 personnes. Si on calculait un PEB sur Nantes Atlantique sur la base de 9 millions de passagers, on aurait sans doute plus de 100 000 personnes concernées.

Sur le projet de Notre Dame des Landes, le dossier présente des simulations de PEB : 900 personnes sur la base de 4 millions de passagers (prévu à l'ouverture) et 2700 personnes sur la base d'un PEB de 9 millions de passagers. Une expertise de l'Acnusa est en cours sur ces chiffres.

La proposition de réaménagement de Nantes Atlantique n'a fait pour l'instant l'objet d'aucune simulation de PEB. La seule chose qui a été faite c'est un report du PEB de Notre Dame des Landes par le Conseil général (page 14 du rapport du Conseil général) et de celui de Lyon par nous-mêmes (annexe 3-4). Voici les **quelques éléments tout à fait approximatifs qui en sortent pour la zone D** :

Notre estimation : pour 3,5 millions de passagers (situation actuelle de Nantes Atlantique) : 2 100 personnes concernées ; pour 9 millions de passagers : environ 7 000 personnes.

Estimation du Conseil général : pour 4 millions de passagers (1 piste) : 7 000 personnes ; pour 9 millions de passagers (2 pistes) : plus de 10 000 personnes. (page 33 du rapport du Conseil général)

Le chiffre de 10 000 personnes avancé par le Conseil général est aussi celui qui figure dans le dossier de l'enquête, à propos de deux pistes Est-Ouest. Aucune explication n'est donnée sur son mode d'obtention (sauf qu'il s'agit de données 2004 actualisées).

Les estimations très grossières conduites par le Conseil général ou par nous mêmes ne sont pas dans les mêmes ordres de grandeur. On peut toutefois constater que leur comparaison avec la configuration actuelle de Nantes Atlantique révèlent qu'un réaménagement de l'actuel aéroport diviserait par 10, voire plus, le nombre de personnes en zone D.

Il faut une véritable simulation de PEB faite par des professionnels présentant leurs hypothèses.

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. Il existe notamment actuellement plusieurs centaines d'hectares de friches sur Pont Saint Martin et Saint Aignan.

Moins d'une dizaine de petites entreprises seraient aussi concernées : leur transfert dans la même zone doit pouvoir se faire.

Comparaison des impacts agricoles et fonciers

	NOTRE DAME DES LANDES	NANTES ATLANTIQUE REAMENAGE
Impact foncier	<p>Au moins 2030 ha (avec le barreau routier mais sans les dessertes ferroviaires)</p> <p>dont surface acquise par le Conseil général : 860 ha</p> <p>(il reste plusieurs centaines d'ha à acquérir)</p>	<p>Piste nouvelle : 4000m x 500 m = 200 ha Annexe et nouvelle aérogare <u>éventuelle</u> = 50 ha maximum Total : 250 ha maximum</p> <p>On peut réduire la surface en parkings en créant une gare car une voie ferrée traverse les parkings actuels.</p> <p>Une partie de ces terrains est déjà acquise dans le cadre de la D2A ou constituée de réserves publiques.</p>
Impact agricole	<p>Toute la surface agricole est actuellement exploitée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 42 exploitations qui perdent plus de 50 % de leur surface. - 13 sièges d'exploitations disparaissent. - 82 exploitations qui ont des surfaces incluses dans la ZAC voient leur surface réduite. - Les réseaux d'entraide et les circulations agricoles sont fortement perturbés. (il s'agit essentiellement d'exploitations d'élevage) <p>Il s'agit d'une zone agricole dynamique dans laquelle le transfert d'exploitations se répercutera à distance en auréoles successives avec un impact sur la pression foncière agricole.</p>	<p>Une grande partie de la surface nécessaire est actuellement en friches ou en bois.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 exploitations perdent plus de 50 % de leur parcellaire : une exploitation d'élevage et une viticole - 1 exploitation est partiellement touchée. - Les réseaux d'entraide ne sont pas modifiés <p>Il s'agit d'un secteur en déprise agricole dans lequel l'impact de transfert d'exploitations est davantage gérable dans le cadre d'un aménagement foncier.</p>
Impact sur milieu naturel	Impact sur un bocage bien préservé, une zone d'une biodiversité désormais exceptionnelle.	Impact sur des zones boisées (Ville aux Denis), mais compensé par le projet de « forêt urbaine » (à modifier) Par ailleurs, on supprime le survol du Lac de Grandlieu.
Entreprises	Entreprises de l'industrie agro alimentaire qui subiront de plein fouet la déstructuration du secteur agricole	5 ou 6 petites entreprises touchées, côté Bouguenais, à déplacer. On évite le déménagement de nombreuses entreprises liées à l'aéroport.
Routes	4 routes à franchir, dont 3 importantes : D42, D281, D15	1 route à franchir : D85

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**, le terminus de la ligne 2 de tramway arrive à 2 km, il suffira de prolonger la ligne d'une station. La voie ferrée Nantes-Pornic traverse le site, **une voie de desserte** traverse même les parkings actuels. 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.

Actuellement Nantes Atlantique est **facile d'accès pour le sud du grand Ouest**. Cela ne sera pas le cas de Notre Dame des Landes. Des élus et chefs d'entreprises de Vendée ont manifesté leur opposition au projet puisqu'il n'est pas prévu de nouveau pont sur la Loire pour leur en faciliter l'accès.

L'aérogare a été récemment modernisée. Sa capacité pourra s'étendre à 4,5 millions de passagers. La saturation en 2012 correspond à des projections de trafic sans doute peu réalistes. Le réaménagement de Nantes Atlantique permettra à l'avenir, si le besoin était là (ce qui n'est pas certain) :

- soit de bâtir une nouvelle aérogare à proximité de la nouvelle piste sur un terrain appartenant à la D2A,
- soit de réaménager un entrepôt existant (système U ?) pour en faire une aérogare dédiée aux compagnies à bas prix, comme Marseille vient de le faire,
- soit de créer une zone de chalandise le long d'un tapis roulant pour accéder aux avions... (schéma en annexe 3-2)

L'aéroport actuel est « intégré » à l'environnement urbain. Avec la présence de la construction aéronautique, il fait partie du paysage et de la culture locale, ce qui rend plus facile son acceptabilité.

La présence de l'aéroport de Nantes Atlantique est un atout pour l'entreprise EADS (1650 emplois à Bouguenais), ses sous-traitants et les autres entreprises du sud Loire, du secteur aéronautique et autres. Nantes Atlantique représente 2000 emplois. Son maintien est un atout pour l'emploi du sud Loire.

Une solution économiquement intéressante

Dans une perspective de gestion économe des ressources, ou de développement durable (plus à la mode), il convient de mieux utiliser les équipements existants avant de penser à de nouvelles installations. Un aménagement de l'existant, moins coûteux qu'un projet partant de rien, permettrait un financement public et une gestion dans laquelle l'État et les collectivités gardent la main. En outre, notre proposition permet **d'échelonner les dépenses au fil du temps**, en fonction de l'évolution du trafic. Car il se pourrait que dans cinq ou dix ans, le trafic sur Nantes soit toujours à deux millions de passagers, voire moins. Cette perspective n'est pas forcément la plus probable mais elle a une probabilité tout à fait réelle dans un contexte de pénurie pétrolière et de grave crise économique et écologique. Dans un tel contexte, avoir simplement modifié l'orientation de la piste serait toujours ça de gagné pour résoudre les problèmes liés au survol de Nantes.

Depuis quelques années, le secteur aérien traverse une grave crise. Plusieurs compagnies ont disparu (« **Un autre développement pour l'ouest** », page 24). Celles qui sont encore là se livrent une concurrence très forte. De leur côté, les plates-formes aéroportuaires sont également en concurrence pour attirer le plus de compagnies possible afin de tenter de rentabiliser leurs structures. Chacun cherche à minimiser les coûts. Hier on apprenait que l'aéroport de Marseille ouvrait une aérogare pour les compagnies à bas coûts, aujourd'hui on apprend qu'Air France lance sa compagnie à bas coûts. Dans ce contexte, il est évident qu'il faut trouver **une solution qui ne soit pas trop coûteuse car il faudra avoir des tarifs attractifs pour attirer les compagnies aériennes**. Comment peut-on penser que la construction d'un nouvel équipement tel que Notre Dame des Landes puisse être un jour rentabilisée ? Comment les taxes aéroportuaires pourront faire face aux coûts d'investissement, au remboursement des emprunts et aux charges de gestion qui seront peut-être inférieures à celles

de Nantes Atlantique (c'est à voir) mais qui globalement concerneront trois plates-formes sur le département, au lieu de deux aujourd'hui ? Il est vrai que bien que le dossier de l'enquête soit discret sur le sujet, il apparaît (F.7.4) que la grande majorité des coûts de ce projet seraient supportés par la "puissance publique", tandis que la très grande majorité des avantages iraient aux "usagers du mode aérien". Ce qui est plutôt inquiétant...

Notre proposition évite de fragiliser davantage EADS dans le contexte actuel. Si jamais l'entreprise Airbus de Nantes fermait, entraînant la perte de plusieurs milliers d'emplois, il ne s'agirait pas en plus de fermer un aéroport pour aggraver une crise économique et sociale qui serait déjà très importante localement.

Le « comparatif-bilan » du Conseil général tente d'estimer les coûts de la proposition alternative, en comparaison avec ceux de Notre Dame des Landes. Malheureusement, ce travail est tellement lamentable qu'on ne peut en tirer grand-chose.

- le CG compte 29 villages qui disparaissent, **il y a en fait 4 ou 5 hameaux qui disparaissent, représentant à eux tous 10 à 15 maisons** (annexes 3.5 et 3.6)
 - les surfaces nécessaires sont plus que doublées (même avec le scénario une piste)
 - il est question de reconstruire la tour de contrôle alors que c'est tout à fait inutile car la tour actuelle, l'une des plus modernes de France, convient tout à fait,
 - il est question de redimensionner le ravitaillement, ce qui est ridicule, les avions étant ravitaillés par petits camions et plus souvent à l'étranger (moins cher) que sur la plate-forme de Nantes...
 - etc.
- Tout est à l'avenant...

De même, dans le dossier de l'enquête publique (C.1.4.4.1), il est écrit : « ... *nécessité de procéder à de nombreuses expropriations de bâtiments à usage d'habitation (plus d'une centaine) et de bâtiments à usage industriel ou agricole (une cinquantaine).* » Aucune carte ou photographie aérienne pour étayer ces dires, basés en outre sur deux pistes Est-Ouest.

Nous avons porté sur une photo aérienne la zone d'emprise de la solution proposée et ses impacts : **annexe 3-5.**

Nous avons repris une carte du dossier du Conseil général présentant les « villages impactés », nous y avons reporté la zone réelle d'emprise de la solution que nous proposons : **annexe 3-6.**

En ce qui concerne les temps de roulage au sol des avions, argument avancé dans le dossier de l'enquête et par le « comparatif bilan du Conseil général, il est exact que notre proposition conduira à des temps de roulage supérieurs à ceux existants et supérieurs à ceux du projet de Notre Dame des Landes. Il convient néanmoins de préciser les choses :

- Selon l'endroit exact où la nouvelle piste sera positionnée par rapport à l'actuelle, il y aura entre 1 et 1,5 km entre l'axe de la piste que nous proposons et l'aérogare actuelle. En ajoutant au maximum 1 km dans un sens et 2,5 km dans l'autre, on obtient une distance de roulage entre 2,5 et 4 km. Actuellement, elle est entre 1,7 et 2,3 km. Il y a certes une augmentation mais la distance de roulage reste dans la fourchette observable sur les aéroports de dimension comparable.
- **Différentes solutions peuvent être imaginées pour réduire la distance (et donc le temps et le coût) de roulage** : créer des terminaux près de la nouvelle piste avec un couloir doté d'un tapis roulant menant à l'aérogare (avec galerie marchande possible), suggestion présentée dans le schéma de piste (**annexe 3-1**) ; transporter les passagers entre l'aérogare actuelle et les avions par des petits bus comme cela se fait dans de nombreux aéroports...
- Le trafic n'est pas si important que cela pénalise l'attractivité de Nantes Atlantique (6 mouvements par heure en moyenne)
- L'argument devient caduc à l'avenir si le trafic justifie la construction d'une nouvelle aérogare, près de la nouvelle piste.

Une véritable étude du coût de cette alternative doit être faite. Il convient de comparer avec le projet de Notre Dame des Landes, en incluant dans cette comparaison, des deux côtés, les sources de financement.

Liste des coûts des deux alternatives

<p>Coûts d'un réaménagement de NA Coûts pouvant s'étaler progressivement en fonction de l'évolution du trafic</p>	<ul style="list-style-type: none"> - nouvelle piste - nouvelle aérogare (?) - expropriations - relocalisation de 2 exploitations agricoles - insonorisations - 2 km de tramway - station SNCF sur la voie existante - franchissement d'une route - coûts d'exploitation de 2 aéroports 	<p>65 millions d'euros ?</p>
<p>Coûts d'un nouvel aéroport à NDL Coûts dès le départ (en tout cas pour une grande partie d'entre eux)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - aéroport - raccordements routiers - adaptation réseau routier - accès ferroviaire - nouveau pont sur la Loire (?) - expropriations - insonorisations - reconversion zone de NA - déménagements, transferts - relocalisation de 47 exploitations agricoles <li style="text-align: right;">total - coûts d'exploitation de 3 aéroports - coûts de la reconversion de Rennes Saint-Jacques ? 	<p>500 millions d'euros 80 millions d'euros 2 millions d'euros 2,5 ou 3 milliards d'euros pas prévu</p> <p>4 milliards d'euros ?</p>

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.

En outre, notre proposition met fin au survol du lac de Grandlieu.

Le projet de forêt urbaine du sud de Nantes devra certes être revu mais il est encore temps car ce n'est qu'un projet. Au vu de la carte des zones boisées établie par le Conseil général (page 16 de son document), notre proposition paraît ne pas impacter les zones boisées classées du secteur.

Les PLU des communes du sud Loire ont anticipé le départ de Nantes Atlantique (alors qu'il n'y a pas de déclaration d'utilité publique du projet pour l'instant...) et de nombreux élus s'opposent à notre proposition alternative qui les amènerait à revoir leurs plans. Si l'on met face à face les différents types d'enjeux, il paraît raisonnable de hiérarchiser les inconvénients apportés par les différentes propositions.

En termes d'aménagement du territoire, notre proposition préserve un certain équilibre entre le Nord et le Sud de Nantes. Elle permet de conserver un pôle d'emplois important et attractif au sud Loire. Elle évite d'accroître davantage le nombre des déplacements quotidiens sud – nord et évite ainsi des pollutions supplémentaires.

Comparaison des trois solutions

	Garder Nantes Atlantique tel quel	Réaménager Nantes Atlantique (nouvelle piste)	Construire Notre Dame des Landes
Population survolée	Parties importantes de Bouguenais, Rezé, Les Sorinières, St Aignan, Sud de Nantes (dont Ile de Nantes)	Aucune agglomération survolée	Le Temple de Bretagne
Gêne sonore	PEB de 40 000 personnes	PEB à calculer, la population concernée sera à coup sûr <u>nettement moins importante que NA actuel mais sans doute plus importante que pour NDL</u> Habitat plutôt groupé	PEB estimé à 900 personnes pour 4 millions de passagers, à 2 700 pour 9 millions (chiffres 1999 ?) Habitat plutôt dispersé
Gêne psychologique	Argument monté en épingle par les partisans de NDL au cours du débat public quand il est apparu que l'argument de saturation physique tombait. Il y a aussi sur place une « culture de l'aéroport », un désir de le maintenir avec les activités liées.	Gêne et refus à prévoir de personnes qui seraient soumises au bruit alors qu'elles ne l'étaient pas ou peu (une partie de Pont St Martin ?) Satisfaction des personnes sur place qui souhaitent garder NA	Gêne des personnes qui seraient soumises au bruit et à l'urbanisation et refusent le projet
Sécurité	3 facteurs de moindre sécurité : Survols de zones densément urbanisées Un seul ILS Pentes faibles du fait des virages (et le faible trafic actuel ne pousse pas les gestionnaires à imposer des pentes plus fortes)	3 facteurs de plus grande sécurité : Survols de zones faiblement urbanisées Deux ILS Pentes de 3 à 5 %	
Capacité de trafic	110 000 mouvements → 6 à 9 millions de passagers 20 movts/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouv)	160 000 mouvements → 10 à 13 millions de passagers 30 movts/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouv)	
Capacité de l'aérogare	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers (<i>il faut déjà les atteindre !...</i>) Extension possible	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers Extension future si besoin (l'espace proche de la nouvelle piste existe, propriété de la D2A)	Aérogare prévue pour 5 millions de passagers, possibilité d'extension si besoin
Capacité des parkings	Proche de la saturation. Il est possible d'amener le tramway (2 km de plus après le terminus actuel de Neustrie) et de créer une gare à proximité car la ligne de chemin de fer traverse le terrain de l'aéroport. Il y avait eu des discussions en ce sens avec la SNCF, arrêtées pour cause de projet NDL. <i>Remarque : les gestionnaires de NA gagnent beaucoup d'argent avec les parkings, ils vont peut-être traîner des pieds.</i>	Place libérée pour de nouveaux parkings	Place prévue largement Souhait des gestionnaires de gagner beaucoup d'argent sur les parkings ? Choix délibéré pour attirer les investisseurs privés ? Les parkings sont le seul élément rentable d'un aéroport. <i>C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on semble privilégier les accès routiers au détriment des transports collectifs, d'où beaucoup plus de pollution. Le non-rentable sera financé par le contribuable et le rentable par des capitaux privés qui une fois de plus vont pouvoir prospérer sur le dos des contribuables.</i>

	Garder Nantes Atlantique tel quel	Réaménager Nantes Atlantique (nouvelle piste)	Construire Notre Dame des Landes
Accès	Proximité de la ville = atout Dessertes routières existantes Dessertes tram et train assez simples à mettre en œuvre (voir ci dessus)		Dessertes routières à construire Dessertes ferroviaires à construire Pont sur la Loire ?
Impact agricole	aucun	Zone en déprise agricole 2 exploitations à bouger et à pérenniser (programme d'agriculture péri urbaine de Nantes métropole)	Destruction d'une zone agricole dynamique 80 exploitations touchées, 42 à déplacer Destruction des emplois para-agricoles
Dégâts environnementaux	Survol du lac de Grand Lieu	Aucun survol du lac de Grand Lieu Limitation du projet de forêt urbaine	Destruction de la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département
Destruction de terres agricoles ou naturelles	aucune	200 ha pour la piste nouvelle 50 ha éventuels pour la nouvelle aérogare et de nouvelles aires de stationnement d'avions (si besoin)	2030 ha de terre détruits pour l'aéroport et les barreaux routiers <i>(chaque année la Loire Atlantique perd 2500 ha de terre ; en 10 ans, la France perd l'équivalent d'un département)</i>
Acquisition de terrains	aucune	Quelques dizaines d'hectares à acquérir	Il reste encore plusieurs centaines d'hectares à acquérir
Coûts des équipements	Coûts de rénovation à l'avenir	Nouvelle piste : 65 millions d'euros ? Autres équipements à l'avenir, <u>si besoin</u> : coûts progressifs	Nouvel aéroport : 500 millions d'euros Dessertes routières : 80 millions d'euros Dessertes ferroviaires : 3 à 4 milliards d'euros Coûts d'entrée (et non pas progressifs) <i>(coûts très sous-estimés)</i>
Coûts d'exploitation	Coûts actuels connus d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Aéroport NA actuellement déficitaire	Coûts d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Légers coûts supplémentaires dus à la distance de roulage plus longue... jusqu'à ce que l'on crée une nouvelle aérogare (ou autre solution) si le trafic le justifie	Coûts d'exploitation de 3 aéroports, NDL, NA et St Nazaire
Coûts induits	Difficultés pour l'urbanisation du sud de Nantes, de l'île de Nantes en particulier : transformation des projets ? Révision du PEB (l'actuel est provisoire pour 3,5 millions de passagers, devrait être revu si NDL ne se fait pas) Insonorisations des logements proches <i>(un bon nombre à faire de toutes façons dès maintenant quelque soit la solution retenue)</i>	Expropriations (2 exploitations) Insonorisations 1 route à franchir (ou à dévier)	Expropriations et ré-installations (47 exploitations) Insonorisations 4 routes à franchir (ou à dévier ?) dont 3 importantes Reconversion zone NA Déménagements Déplacements quotidiens des employés Aggravation des déficits ou reconversion des aéroports voisins Augmentation du trafic voiture, pollutions

Conclusion du dossier 3

La proposition de réaménagement de Nantes Atlantique que nous faisons doit être étudiée sérieusement et sans a priori.

Sans étude de cette proposition alternative, le dossier de l'enquête publique est notoirement incomplet et ne permettra pas une décision en toute connaissance de cause sur l'utilité publique du projet de Notre Dame des Landes.

Elle paraît tout à fait pertinente dans le contexte incertain du secteur aérien et dans le contexte économique et écologique difficile dans lequel nous commençons tout juste à entrer.

Cette proposition optimise les structures existantes : plate-forme aéroportuaire, accès routier, voie ferrée, ligne de tramway. Elle détruit peu de terres agricoles. Elle évite le survol de zones urbanisées denses et permet ainsi de poursuivre sans difficultés de bruit le projet d'urbanisation de l'île de Nantes.

Cette solution amènera un survol de populations, sans doute plus nombreuses qu'à Notre Dame des Landes aujourd'hui, mais finalement pas très nombreuses pour un équipement de cette taille proche d'une ville et largement moins nombreuses qu'à l'heure actuelle. L'aéroport reste proche de Nantes, ce qui en favorise l'accès.

La solution sera beaucoup moins coûteuse que Notre Dame des Landes en terres, en argent public, en endettement, en désorganisations économiques et sociales.

Dossier 4 – Médiocre qualité du débat public

Même si la qualité du débat public n'est pas le sujet de l'enquête en cours qui porte sur le projet de nouvel aéroport, nous en profitons pour dresser quelques constats sur la relative médiocrité du débat public (au sens large) autour de ce projet depuis l'année 2000 où il a été relancé.

Depuis quatre ans, le projet est présenté par les élus qui le soutiennent, comme décidé et allant se faire. Ceux-ci ont, dans leur écrasante majorité, boudé le Débat public de 2003 et laissé les fonctionnaires en charge du projet le défendre : ils considéraient vraisemblablement qu'il ne s'agissait que d'une formalité. Aujourd'hui encore, on entend que différents documents d'urbanisme ont intégré le transfert de Nantes Atlantique sur Notre Dame des Landes et qu'il est trop tard pour envisager une solution de réaménagement de l'aéroport existant... Alors que la déclaration d'utilité publique n'est même pas prononcée !

Débat public de 2003 : la forme plus que le fond

Pendant le Débat public de 2003 au cours duquel la forme a été brillamment respectée, le fond a considérablement pêché par excès de certitude des porteurs du projet de Notre Dame des Landes : il fallait choisir entre Notre Dame des Landes et Notre Dame des Landes.

Les documents pour ce Débat excluaient toute alternative et affirmaient la saturation physique de Nantes Atlantique comme inéluctable (**annexes 4-1 et 4.2 : extraits des documents préparatoires au Débat public de la DGAC et de la CCI**). Ces affirmations fausses et péremptoires ont fait perdre beaucoup de temps au débat car il a fallu les contrer. Une autre partie importante du Débat a porté sur le choix du site. Cela s'est fait au détriment d'autres points qui n'ont pu être abordés (comme une étude complète des capacités aéroportuaires de l'Ouest comme l'avait demandé Solidarités Ecologie).

Les conclusions de l'expertise complémentaire de la société Cosynergie ont été jugées incomplètes par M Fitoussi lui-même, par manque de budget suffisant. M Gouranton, membre de la commission particulière n'a pas hésité à qualifier l'étude de « bêtise économique et intellectuelle » (**annexe 1-10 : article de Ouest France**). Aujourd'hui, tout le monde semble oublier ces sérieux bémols des conclusions du Débat public de 2003.

Quand une proposition dérange

Il a fallu un dossier d'une page dans Ouest France en juin 2006 (**annexe 1-24**) pour que la proposition d'un réaménagement de Nantes Atlantique soit enfin entendue, alors qu'un an auparavant, nous avions adressé une lettre ouverte à tous les élus du Conseil général, de la Région, de la CUN et de la CCEG et qu'un seul d'entre eux nous avait répondu. Avant ce dossier dans la presse, notre proposition était traitée par le mépris et l'ignorance comme l'est toujours celle que nous portons d'un réseau d'aéroports de l'Ouest (transfert des charters de Nantes Atlantique sur une ou deux autres plates-formes proches).

Où est chez nos élus le sens du bien public et des intérêts de la collectivité si des propositions potentiellement intéressantes (écologiquement, économiquement, humainement) portées par des citoyens ne sont pas écoutées par les personnes qu'ils ont élues pour les représenter ? Nous pouvons tout à fait comprendre que la proposition dérange ceux qui se sont installés dans l'idée que le transfert

de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes allait se faire et bien sûr tous ceux qui peuvent trouver des intérêts personnels dans l'affaire.

Les élus sont sensés être soucieux du bien commun, dans toutes ses composantes, et il nous semblerait logique qu'ils soient intéressés à étudier une proposition susceptible de régler le seul réel problème posé par Nantes Atlantique, le survol de Nantes... Même si cela fait 20 ans que le problème existe et que l'on avait choisi de ne pas y répondre (**annexe 4-3 : article de Ouest France : « Une deuxième piste à Nantes Atlantique, la proposition qui dérange »**).

Alors que le Maire de Nantes, fervent partisan du projet de Notre Dame des Landes, avait jusqu'alors choisi de rester publiquement en retrait des débats sur le sujet, il est « sorti du bois » suite à l'article de Ouest France présentant notre proposition alternative. Il est intervenu tout de suite pour réfuter violemment la proposition, sur la base d'interprétations erronées (**annexe 1-25**). Comme nous le faisons remarquer dans notre droit de réponse (**annexe 1-26**), ses propos peuvent poser question sur son rôle en coulisse : « *Si cette hypothèse [de réaménager Nantes Atlantique] n'a pas été incluse dans le débat public, c'est parce que nous avons estimé qu'elle n'était pas envisageable.* ». Qui est donc ce « nous » ?

M. le Préfet de Loire-Atlantique a fait de même et a refusé que cette proposition soit étudiée (**annexe 1-27 article de Ouest France sur la position du Préfet**). Ces positions sont pour le moins choquantes car ce type de proposition fait partie du débat public (au sens large) et que même dans la phase d'enquête publique, elles ont toute leur place. Le code de l'Environnement précise qu'une Enquête publique sur ce type d'équipement « *a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions* » (voir dossier 3).

Le dossier d'enquête public... pas si public

Le dossier actuel de l'enquête publique sur le projet de Notre Dame des Landes est tellement fourni et complexe qu'il est extrêmement difficile de se faire une idée du projet. Ce dossier ne présente que les avantages du projet et certaines parties contribuent à l'épaisseur du dossier sans rien apporter à la réflexion comme les pages 12 à 31 du dossier F qui se contentent de dresser un état des lieux des régions du grand Ouest.

Dans cette abondance de documentation, la place donnée aux solutions alternatives est ridicule, 3 pages, la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique est balayée en une demi-page. Elle n'a pas été vraiment étudiée, pas plus que les autres alternatives.

En outre, les jours et les durées des heures d'ouverture ne sont pas propices à l'expression des citoyens : pas beaucoup de samedis (4 sur 23 jours, dont pas un seul à Vigneux, ni à Fay, ni à Malville.) et pas un seul toute la journée ; pas d'ouverture en fin de journée pour les autres jours de la semaine ; seulement deux matinées en semaine à la préfecture. Nous reconnaissons l'intérêt de la mise sur internet du dossier qu'il n'était toutefois pas simple à télécharger, ni ensuite à lire, vu son volume !

De la manipulation et des mensonges

Dans son magazine de novembre 2005, le Conseil général faisait état d'un sondage auprès de la population demandant « *Etes-vous pour la construction d'un nouvel aéroport pour le développement du grand Ouest ?* ». Pourquoi la question n'était-elle pas « *Etes-vous pour un nouvel aéroport dans un contexte d'épuisement des ressources pétrolières dans les dix à trente ans à venir ?* » ou « *Etes-vous pour la création d'un nouvel aéroport qui augmentera vos impôts locaux de XX % et empêchera la construction de nouvelles maisons de retraite (par exemple)?* ». Etc. On a remarqué qu'il y avait tout de même 36 % des habitants du département à s'opposer à la construction d'un nouvel aéroport... pour le développement du grand Ouest.

Récemment, des élus du sud Loire opposés à la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique (ce qui est bien sûr leur droit le plus strict) l'ont dénaturée pour mieux convaincre les populations de

signer leur pétition. Le réaménagement est notamment présenté avec deux pistes Est-Ouest au lieu d'une et il est écrit que l'impact d'une piste mettrait plus de 10 000 personnes dans une zone de nuisances sonores (annexe 4-3 : pétitions sud Loire).

Plus récemment encore, « l'étude » de comparatif bilan sur les deux alternatives, Notre Dame des Landes et Nantes Atlantique réaménagé, réalisée par le Conseil général est vraiment outrancière et lamentable dans son parti pris d'enfoncer la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique : deux pistes au lieu d'une, déplacement de la tour de contrôle, impact massif sur le bâti et les populations, etc. Nous qui connaissons bien le sujet pouvons dénoncer ces propos mais les personnes qui ne le connaissent pas, notamment la plupart des Conseillers généraux qui ont reçu l'étude, peuvent prendre pour argent comptant ce qui est écrit. Que de temps et d'énergie perdus, d'argent public dépensé bêtement, alors qu'une approche objective était réalisable.

Quelques mois plus tôt, nous avons rencontré « en tête à tête » M. Mareschal, Président du Conseil général, comme nous l'avons fait pour bon nombre d'élus et de professionnels depuis deux ans. Cette rencontre s'était déroulée dans un climat d'écoute réciproque. Mais quelque temps après, dans un débat public télévisé, le même M. Mareschal avait repris ses habitudes d'homme politique manipulateur et en usait largement pour défendre coûte que coûte le projet de Notre Dame des Landes.

Pour une évolution de nos mentalités

Au lieu d'un débat serein, dépassionné, préoccupé des enjeux et pesant le plus objectivement possible les avantages et inconvénients des différentes solutions proposées, nous nous trouvons face à des jeux de pouvoir auxquels sont rompus les élus mais qui nous paraissent tout à fait désolants devant les enjeux de ce projet. Ces enjeux ne sont pas minces : aggravation des déséquilibres écologiques et économiques, devenir des territoires, finances publiques, endettement des générations à venir... et même, confiance dans notre système démocratique et envers nos élus.

La forme du Débat public que nous avons connue en 2003 est inspirée des pratiques canadiennes et de celles de pays scandinaves. Nous émettons le vœu que nos mentalités françaises évoluent pour que ces formes de démocratie collective que sont le Débat public et l'Enquête publique soient autre chose que de simples formalités et permettent un réel échange dans un souci partagé du bien commun.

Conclusion du dossier 4

La réflexion sur le projet de nouvel aéroport a été l'occasion pour que des citoyens s'impliquent et deviennent conscients d'enjeux importants, Il est remarquable de constater que sur ce dossier, au fil des années, les arguments de nombreux citoyens ont sincèrement évolué, passant d'une position viscérale de rejet à une vue plus large, soucieuse de la terre où nous vivons et cherchant le dialogue.

Cette évolution s'est faite aussi chez un bon nombre d'élus, avec lesquels un dialogue a été instauré.

Par contre, il reste certains élus et fonctionnaires hauts placés qui refusent le dialogue et la possibilité de vivre une réelle démocratie participative. Nous le regrettons et espérons vivement que les choses évoluent aussi de ce côté-là.

Dossier 5 – Autres interrogations majeures

Le dossier présenté à l'enquête publique suscite de notre part certaines interrogations majeures qui n'ont pu être présentées dans les précédentes parties de notre contribution.

D'une façon générale, il nous est apparu curieux que dans les domaines scientifiques étudiés, la partie E présente beaucoup de données scientifiques sérieuses et précises mais qu'il n'en soit guère tiré de conclusions quant aux conséquences d'une implantation d'aéroport dans ces domaines (météorologie, eau, hydrologie). En revanche, les aspects économiques présentés en C et F se basent sur des données plutôt floues, aux contours mal définis et des conclusions précises en sont tirées, quant aux avantages du projet.

Un dossier hors sujet ?

La zone d'emprise de l'aéroport est présentée en E4-7-2 par exemple (carte au 1/35 000). Le tracé de la ZAD est présenté, à une autre échelle (1/32 500), en E2.10.2. Aucune carte du dossier ne présente les deux périmètres en même temps. Si on les compare, on remarque que le périmètre prévu pour l'aéroport et présenté dans le dossier de l'Enquête, déborde de la ZAD. On peut le constater facilement dans la partie Nord-Est de la zone : le hameau du Liminbout fait partie du périmètre de l'aéroport alors qu'il se trouve en dehors de la ZAD.

Or l'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 de mise à l'étude du projet indique dans son article 2 que « ***l'aérodrome sera implanté dans l'emprise de la zone d'aménagement différé (ZAD)*** ». Il y a là vraisemblablement matière à annuler l'enquête publique.

Une méconnaissance de l'ensemble des impacts hydrologiques

Dans le domaine de l'hydrologie, au moins deux aspects sont insuffisamment pris en compte par le dossier (en E4 et E5) : le niveau de pluviométrie à l'avenir et les impacts du projet sur les territoires autour de la zone prévue.

En E2-15-2, il est écrit : « *la contrainte principale du milieu physique pour l'agriculture sur le secteur d'étude provient des effets conjugués de la nature argileuse des sols et d'une pluviométrie concentrée d'octobre à janvier ; le relief peu accentué ne favorisant pas non plus l'écoulement des eaux de pluies. Les sols sont alors temporairement engorgés entraînant une diminution de leur portance* ». Dans une telle configuration, il est certain que la construction d'un aéroport aggravera les problèmes d'écoulement. C'est d'ailleurs indiqué en E4.2.1.1 : « *Dans l'état futur, l'imperméabilisation des sols augmente fortement les débits aux exutoires de la zone d'étude* ».

En outre, la pluviométrie constatée ces dernières années a commencé à beaucoup changer par rapport à ce que l'on connaissait les siècles précédents. Les changements climatiques ont commencé et l'intensité nouvelle de certaines pluies et des écoulements doit être intégrée aux prévisions.

Les bassins versants et les différentes autres mesures préconisées devraient convenir pour le territoire concerné. Le problème ce sont les écoulements qui vont au-delà de la zone d'étude : canal de Nantes à Brest, vallées de l'Isac, de l'Hocmard et du Gesvres notamment. Dans ces vallées,

certaines habitations ont déjà subi des inondations dans le passé. Le risque sera vraisemblablement fortement accru (annexe 5-1 : carte).

Il est précisé en E4-2 que les mesures et actions dans le domaine de l'hydrologie seront définies ultérieurement dans le cadre du dossier « Loi sur l'eau » qui sera réalisé après la déclaration d'utilité publique. Les interrogations nous paraissent suffisamment sérieuses pour nous interroger dès à présent : le travail complémentaire conduira-t-il à des réserves importantes sur le projet du fait de ses impacts « collatéraux » ? Conduira-t-il à des coûts supplémentaires importants ?

Une analyse économique pas sérieuse

L'analyse économique présentant les impacts du projet est très critiquable. Alors que les acteurs économiques du secteur aérien se débattent dans des difficultés majeures depuis une dizaine d'années et continuent de le faire aujourd'hui, les rédacteurs de l'étude présentée en F jonglent allègrement avec les chiffres prévisionnels de nombres de passagers, tous plus optimistes les uns que les autres. C'est à croire que les prévisionnistes et les acteurs économiques ne vivent pas sur la même planète, ou plutôt pas dans le même millénaire !

Nos critiques de l'analyse menée porte sur les points suivants :

1 - La hausse du prix du pétrole n'est pas intégrée. L'analyse présentée en F5.4.1 prend en considération le prix d'un baril de pétrole à 60 \$ à l'horizon 2025, allant peut-être jusqu'à 80 \$... Alors qu'aujourd'hui en 2006, il est déjà à plus de 60 \$ et qu'il a atteint 78 \$ il y a quelques mois². La croissance du prix du pétrole est liée à sa raréfaction face à une demande croissante (annexe 2-2 : exposé de Philippe Labat sur le peak oil).

Personne ne prévoyait en 2003 que le prix de l'époque (25 \$) allait tripler en trois ans. Aujourd'hui, tout le monde est devenu conscient de sa progression inéluctable. Alors pourquoi des hypothèses pour 2025 de stagnation du prix du baril de pétrole à son niveau actuel?

2 – Les graves difficultés du secteur aérien sont ignorées. Les difficultés des compagnies aériennes ne datent pas d'hier. Nous en parlions dans notre document de 2002 (annexe 1-1 Un autre développement pour l'Ouest, page 24). Pourtant elles sont ignorées dans les variables clés et les hypothèses retenues. La variable « stratégie des acteurs » ne prend en compte que deux aspects : « un renforcement de la stratégie des hubs de la part des compagnies elles-mêmes affectées par un mouvement de concentration » et « le développement de liaisons de ville à ville au niveau européen ». Il faut sûrement comprendre que le mouvement de concentration reflète la crise du secteur aérien ?

Le directeur de l'IATA (International Air Transport Association) qui représente 261 compagnies et 94 % du trafic aérien a annoncé une prévision pour 2006 de 1,7 milliard de dollars de pertes pour le secteur aérien (annexe 5-2). L'année 2006 sera la 6e année consécutive de pertes pour le transport aérien. Depuis 2001, le déficit cumulé atteint 40,7 milliards de dollars. Dans cet ensemble, les compagnies européennes s'en sortent pour l'instant plutôt mieux que leurs homologues américaines du fait d'un euro fort et d'une stratégie d'achat à terme du pétrole. Mais les prévisions ne sont pas réjouissantes, les années 2006 et 2007 devraient être difficiles (annexes 5.3 et 5.4 : articles des Echos et de La Tribune sur les conséquences du prix du pétrole pour les compagnies aériennes).

Les compagnies low cost ne sont pas épargnées (annexe 5-5 article de La Tribune : Transport aérien : la fin du low cost ? ». Ryanair par exemple était « couvert » pour 90 % de sa facture pétrolière jusqu'à mars 2006. Depuis, il doit acheter son kérosène sur les marchés et subir les hausses (annexe 5-6 article de La Tribune « En avril Ryanair ne sera plus couvert sur le pétrole »). Une étude menée en 2005 pour la Direction du Tourisme estime qu'à partir de 75 \$ le baril, le modèle low cost est en danger (annexe 5-7, page 3).

² La baisse du prix du baril de pétrole à 60 \$ ces deux derniers mois résulte de l'action de banques américaines, proches des Républicains, sur le marché pétrolier à l'approche des élections législatives et sénatoriales aux USA. Le prix repartira à la hausse inévitablement.

On a annoncé récemment la perte de 1200 emplois chez Corsair. Ibéria a annoncé en août 2005 la réduction de la flotte de sa compagnie à bas coûts. Air France vient d'annoncer qu'elle créait une compagnie à bas coûts, Alitalia est en grandes difficultés et doit être renflouée par les contribuables italiens. On ne compte plus le nombre de compagnies aériennes aujourd'hui disparues. Au contexte de dérégulation économique, se sont ajoutées les difficultés liées au coût du pétrole, difficultés qui ne feront que croître, et ont commencé à s'ajouter d'autres coûts pour les compagnies par l'arrivée d'éco-taxes (annexe 5-8 article de Challenges : « Du lest pour les compagnies low cost »).

Dans le dossier, l'existence d'éco-taxes est prise en compte dans la variable clé « enjeux environnementaux ». La réflexion a démarré à Bruxelles et de nouvelles mesures devraient voir le jour en 2007-2008 (annexe 5-9 article de La Tribune).

3 - L'avenir du transport aérien est ignoré. Le secteur aérien a entrepris de vastes réflexions, anticipant la hausse continue du prix du carburant, puis la disparition du pétrole, pour rechercher les solutions du futur. Un congrès organisé par l'ONERA (Office national d'études et de recherches aérospatiales) a réuni un grand nombre de chercheurs et de professionnels en février 2005 sur le thème « Le transport aérien face au défi énergétique » (annexe 5-10 : extraits des exposés).

Les constats sont sans appel :

- grande fragilité du secteur en dépit de son importance économique et du cadre réglementaire qui l'a longtemps protégé,
- dilemme entre d'une part la technologie actuelle et d'autre part l'épuisement des ressources pétrolières à terme auquel s'ajoute l'impact grandissant sur l'effet de serre,
- la tendance à la dérégulation se heurte à la nécessité future d'une politique publique internationale en la matière
- aucune solution de remplacement aussi intéressante que le pétrole sur le plan de l'énergie, du coût et des quantités produites,
- « à moins d'un miracle énergétique », plus la croissance sera forte avant le peak oil et plus celui-ci se produira tôt,
- plus la croissance sera forte avant le peak oil et plus la décroissance sera forte après.

La conclusion de l'un des participants est, elle aussi, intéressante : « *Nous devrions plutôt relever le challenge de l'imagination et inventer une autre aéronautique, qui continuerait à rendre des services, mais trouverait sa prospérité et sa raison d'être ailleurs que dans la course à la croissance. Ce qui demeure une utopie, j'en conviens, tant que cette vision n'est pas partagée mondialement et que nos sociétés s'obstineront à privilégier la croissance à court terme, au détriment de la durabilité.* »

3 – La stratégie des acteurs est mal anticipée. Dans le contexte difficile et incertain que nous venons de décrire, il paraît évident que **les compagnies vont continuer à faire le maximum d'économies**. Elles poursuivront leur stratégie de hub (et actuellement de hub d'Air France est Roissy). Les lignes qui fonctionneront seront les lignes rentables. Il paraît donc peu probable que se développent de nombreuses « liaisons de ville à ville au niveau européen », comme il est indiqué dans les scénarios 2 et 3. Elles peuvent être créées un temps puis fermer car non rentables.

Quel(s) investisseur(s) privé(s) voudra se lancer dans la création d'un nouvel aéroport dans ce contexte, sachant que la rentabilité du projet est tout à fait incertaine ? Ou alors il acceptera si la puissance publique et les collectivités locales lui donnent toutes les garanties qu'elles épongeront les déficits si il y en a. Si c'est le cas, les pertes liées au projet seront à la charge des citoyens, et cela pour un montant et un nombre d'années indéterminés.

Les professionnels et les chercheurs ont pris conscience de l'absence de durabilité du transport aérien au-delà du peak oil. On ne connaît pas la date à laquelle ce point sera atteint et certains estiment qu'il

ne faut pas se priver de nouvel aéroport d'ici là. C'est raisonner à bien courte vue et générer des gaspillages honteux. Que le peak oil se produise en 2010, 2020 ou 2030, sa date ne fait guère de différence pour un tel équipement. **On ne peut justifier la construction d'un aéroport pour une espérance de vie aussi courte, 10 ou 20 ans.** De tels ouvrages ne se justifient que s'ils ont une durée bien supérieure (une ligne de chemin de fer, c'est 100 ans ou davantage, sous réserve d'être entretenue).

La concurrence entre compagnies et entre aéroports peut renverser des situations en très peu de temps. Le cas de l'aéroport de Clermont Ferrand (par ailleurs cité dans le comparatif bilan du Conseil général) est édifiant : de 1,09 million de passagers en 2002, il est passé à 592 000 passagers en 2005 ! Le TGV a supprimé de la clientèle et la concurrence avec Lyon l'a (pour l'instant ?) emporté... Notons au passage que, contrairement à ce qui est dit dans le document, ce n'est pas l'aéroport de Clermont Ferrand qui a créé l'attractivité du territoire et permis l'installation d'activités économiques importantes mais bien l'inverse !

4 – Les trois scénarios font preuve de surenchère d'optimisme et d'incohérences.

Outre les aspects développés ci-dessus, on relève les curiosités suivantes :

- aucun des scénarios n'intègre l'émergence de nouveaux conflits ni de nouvelles épidémies,
- aucun des scénarios n'intègre une hausse du prix des transports aériens, ni même une stabilité,
- aucun des scénarios n'intègre l'hypothèse que des compagnies low cost (ou autres) puissent quitter Nantes pour aller vers des plates-formes plus avantageuses,
- le scénario 3, le seul à intégrer un pétrole (un peu) plus cher, compense cette hypothèse fortement négative par plusieurs hypothèses positives qui semblent bien incohérentes avec cette première hypothèse : progression forte du PIB régional, progression de la propension à voyager des retraités, renforcement de la part des compagnies low cost...

En bref, **il est difficile d'accorder quelque crédit aux chiffres prévisionnels avancés** par les trois scénarios quand on constate le peu de réalisme des hypothèses qui les fondent.

5 – La question du financement est très incomplète.

Nos questions sur le financement sont déjà abordées dans notre dossier 2. Nous les complétons ici. En F7.3.4, on est heureux d'apprendre que dans chacun des scénarios, l'excédent brut d'exploitation sera positif. Il aurait été plus intéressant de placer face à face les dépenses et les recettes escomptées et les acteurs concernés. Dans l'article de Ouest France présentant l'enquête publique, un effort de présentation du financement est fait, laissant de larges zones d'incertitude : « *Le concessionnaire devrait amortir son investissement à partir des activités aéroportuaires à venir et d'une éventuelle subvention* ». En outre, comme le demande Mme Verchère, Maire de Bouguenais, qui prendra en charge le coût de gestion de la piste maintenue à Nantes Atlantique pour EADS ? (annexe 5-11 : deux articles de Ouest France).

Cette question du financement est d'autant plus cruciale que l'heure est partout aux vaches maigres. L'Etat a annoncé cet été une diminution de moitié de sa participation financière à la Région Pays de la Loire. .. (annexe 5-12)

Conclusion du dossier 5

Ce dossier a abordé trois questions majeures, toutes déterminantes pour le sérieux et la validité du projet qui nous est présenté.

Nous souhaitons que ces questions et les dossiers précédents permettent d'éclairer les choix de la commission d'enquête quant à l'utilité PUBLIQUE du projet.

Pour nous la réponse est claire : il n'est pas d'utilité publique, il est même dangereux par tout ce qu'il implique.

Post-face

En guise de post-face, nous reproduisons un extrait de la lettre ouverte de Nicolas Hulot au futur Président de la République. Ce texte peut s'adresser à chacun de nous, face à notre propre niveau de responsabilités.

Cela fait trente ans environ que la crise écologique est apparue au grand jour. Il aura fallu tout ce temps, en France comme ailleurs, pour que l'information sur sa gravité se diffuse dans l'ensemble des strates de la société. C'est désormais un fait scientifique central : l'espèce humaine risque une déstabilisation majeure car sa santé et ses activités dépendent du bon fonctionnement des écosystèmes et de ressources en abondance. Une telle phase était-elle nécessaire pour prendre en compte un phénomène aussi inédit et brutal ? Nous avons en tout cas perdu beaucoup de temps, sans doute parce que nous ne voulions pas y croire, ni renoncer à nos mirages, d'autant plus que la communauté scientifique tardait à venir étayer et conforter ce qui n'était, au début, qu'un faisceau de présomptions. Ces années perdues sont évidemment préjudiciables car, depuis, les phénomènes destructeurs se sont accélérés. La gravité de la crise globale s'est amplifiée, au point que certaines accusations traditionnelles de catastrophisme qui étaient proférées à l'encontre des écologistes passent désormais pour des débats éculés.

Au moins, maintenant, les choses sont claires : le temps du doute, du scepticisme et des polémiques est révolu. Aujourd'hui, nous savons, même si pour certains encore savoir n'est pas croire. La seule incertitude réside dans notre volonté et notre capacité d'agir. A vous de la lever, madame ou monsieur le futur président de la République, et cela dès le premier jour de votre élection. L'impératif écologique est devenu votre devoir le plus urgent et le plus décisif.

Nicolas Hulot (Pour un pacte écologique, page 13)

Liste des annexes

Annexes liées au dossier 1 - Historique de notre démarche

1-1	Contribution de Solidarités Ecologie au débat public : « Un autre développement pour l'Ouest France », 33 pages	Déc 2002
1-2	Article Ouest France : « Aéroport : ni ce projet ni un autre »	Dec 2002
1-3	Contribution de Solidarités Ecologie au débat public : « L'Ouest France n'a pas besoin de nouvel aéroport », 4 pages	Janv 2003
1-4	Echange de courriers entre Solidarités Ecologie et MM. Bergougnou et Fitoussi pendant le Débat public	2002-2003
1-5	Bulletin de Solidarités Ecologie « Mieux utiliser les aéroports existants de l'Ouest France » 4 pages	Mars 2003
1-6	Extrait d'un diaporama de Solidarités Ecologie : graphique de projection du trafic en ne gardant à Nantes Atlantique que les vols réguliers	2003
1-7	Article Ouest France : « M. Decré : il faut une vraie stratégie aérienne »	Juil 2003
1-8	Article du Monde : « La création du troisième aéroport parisien durablement écartée »	Juil 2003
1-9	Lettre ouverte de la coordination à MM. Raffarin et De Robien	Sept 2003
1-10	Articles Ouest France : « Le collectif anti aéroport à l'offensive » et « Aéroport : contre-expertise déficitaire »	Nov 2003
1-11	Article du bulletin de Solidarités Ecologie « Aéroport une décision aberrante, irresponsable et inacceptable »	Nov 2003
1-12	Article du Monde présentant un extrait de la déclaration de J Auxiette à son arrivée à la tête du Conseil régional	Avril 2004
1-13	Article du Monde : « le PS veut insuffler un nouvel élan aux Pays de la Loire »	Avril 2004
1-14	Echange de courriers entre Solidarités Ecologie et le Conseil général	Avril 2004
1-15	Echange de courriers entre Solidarités Ecologie et le Conseil régional	Avril 2004
1-16	Article Ouest France : « NDL : la Vendée s'en va »	Nov 2004
1-17	Déclaration de la section PS Erdre et Gesvres de questionnement sur la projet de NDL	Mars 2005
1-18	Présentation de la conférence « Le transport aérien face à la pénurie de pétrole »	Mars 2005
1-19	Lettre ouverte de Solidarités Ecologie à tous les élus sur les Solidarités Ecologieutions alternatives à NDL	Mars 2005
1-20	Article Ouest France : « Du drôle de théâtre contre l'aéroport »	4 Avril 2005
1-21	Courrier Nantes Forum à propos e la conférence de JM Jancovici, spécialiste des pbs de l'énergie : « Le projet de NDL ? une bêtise ! »	23 Sept 2005
1-22	4 pages de la coordination des opposants au projet de NDL : « Sortons d'un projet sans avenir »	Printemps 2006
1-23	Article Ouest France : « Une fresque humaine contre un aéroport » et courrier Nantes Forum : « Aéroport : traitons les problèmes »	1 ^{er} Juin 2006
1-24	Dossier Ouest France : « Construire une autre piste à Nantes Atlantique ? »	7 Juin 2006
1-25	Article Presse Océan : « JM Ayrault et l'aéroport : une seconde piste n'est pas crédible »	19 Juin 2006
1-26	Droit de réponse de Solidarités Ecologie par rapport à la position de JM Ayrault : « Proposition de nouvelle piste à Nantes Atlantique : pour sortir	20 Juin 2006

	de la confusion »	
1-27	Article Ouest France : « Aéroport : une deuxième piste à Nantes exclue » (position de M Boucalut, Préfet) et « L'idée d'une seconde piste secOuest France le sud de l'agglomération nantaise »	21 Juin 2006
1-28	Article Presse Océan : « Aéroport : Solidarités Ecologie se cramponne à, sa deuxième piste »	22 Juin 2006
1-29	Echange de courriers entre Solidarités Ecologie et le Préfet	29 mai à 22 juin 2006
1-30	Courrier de la coordination des opposants au projet de NDL à M Perben et à Mme Olin	23 juin 2006
1-31	Nantes forum : « Aéroport : pour un réaménagement de Nantes Atlantique »	28 juin 2006
1-32	Article Ouest France : « Aéroport : la seconde piste a des soutiens » (positions de conseillers généraux)	5 juillet 2006
1-33	Article Ouest France : « Aéroport : débat plus serein à Bouguenais »	16 oct 2006
1-34	Bulletin de Solidarités Ecologie avec deux articles sur NDL 4 pages	Oct 2006
1-35	Articles Ouest France : « Questions de Françoise Verchère : qui paiera ? », « Aéroport : les trous d'air de l'enquête publique », « Transfert de l'aéroport à NDL : le front du refus se durcit »	24 oct , 9 nov et 20 nov 2006
1-36	Articles Ouest France : « Le front du refus de l'aéroport affute ses arguments » et « Les Baulois veulent des garanties »	22 nov 2006
1-37	Liste des personnes rencontrées en 2005-2006 sur notre proposition e réaménagement de Nantes Atlantique	

Annexes liées au dossier 2 - Un projet injustifiable, inutile et nuisible

2-1	Document du Conseil général des Ponts et Chaussées « Démarche prospective transports 2050 »	Mars 2006
2-2	Conférence de Philippe Labat, expert en production pétrolière : « Peak oil et transport aérien »	18 mars 2005
2-3	Article Ouest France sur la position d'Edmond Hervé par rapport à l'aéroport de Rennes St Jacques	7 août 2001
2-4	Article Ouest France : « La Vendée pleure sa liaison avec l'aéroport »	24 oct 2006
2-5	Statistiques Insee sur la population et l'emploi des zones nord Loire et sud Loire	Données 1999

Annexes liées au dossier 3 - Pour un réaménagement de Nantes Atlantique

3-1	Extrait du rapport de la Commission particulière de Débat public : justification donnée par les porteurs du projet du choix de deux pistes sur NDL	Mai 2003
3-2	Schéma d'une configuration possible de Nantes Atlantique réaménagé	
3-3	Deux cartes de la zone d'implantation pour la piste Est-Ouest proposée	
3-4	Simulation très approximative de PEB pour une piste Est-Ouest sur Nantes Atlantique	
3-5	Série de quatre photos aériennes présentant l'impact de la piste proposée	
3-6	Carte des zones d'habitations impactées selon le rapport du Conseil général et selon Solidarités Ecologie	

Annexes liées au dossier 4 - Qualité médiocre du débat public

4-1	Extrait du document préparatoire au Débat public de la DGAC « Un aéroport pour le grand Ouest »	Dec 2002
4-2	Extrait du document préparatoire au Débat public de la CCI « Notre Dame des Landes »	Dec 2002

4-3	Article Ouest France : « Une deuxième piste à Nantes Atlantique, la proposition qui dérange »	Juin 2006
4-4	Textes de deux pétitions lancées par des élus du sud Loire	Octobre 2006

Annexes liées au dossier 5 - Autres interrogations majeures

5-1	Carte d'impact hydrologique du projet sur une zone large	
5-2	Communiqué de presse de IATA : « Perte de 1,7 milliard de dollars prévue pour les compagnies aériennes en 2006 »	31 août 2006
5-3	Article des Echos : « Pétrole : le pire serait encore à venir pour le transport aérien »	21 sept 2005
5-4	Article la Tribune : « Aérien : les couvertures pétrole appellent les plans d'économie »	10 oct 2005
5-5	Article la Tribune : « Transport aérien : la fin du low cost ? »	5 oct 2005
5-6	Article la Tribune : « En avril, Ryanair ne sera plus couvert sur le pétrole »	7 fev 2006
5-7	Synthèse d'une étude pour la direction du tourisme e P. Perri, universitaire, voir page 3 : avenir des low cost (4 pages)	Sept 2005
5-8	Article Challenge : « Du lest pour les low cost »	17 nov 2005
5-9	Article la Tribune : « Bruxelles traque les émissions de polluants des compagnies »	27 sept 2005
5-10	Extraits d'une présentation des débats du congrès de l'ORENA sur « Le transport aérien face au défi énergétique »	3 fev 2005
5-11	Articles Ouest France : « Aéroport : six semaines d'enquête publique à l'automne » et « Aéroport maintenu au sud : qui paiera ? »	4 juil et 24 oct 2006
5-12	Communiqué de presse de J Auxiette sur la baisse des versements de l'Etat à la Région pour 2007-2013	26 juil 2006