

Le 22 novembre 2007

Inauguration d'un lieu de résistance à Notre Dame des Landes (44)

Le samedi 8 décembre à 14h, au lieu dit « Les Domaines »

Dossier de presse

1 – Notre Dame des Landes : un projet dépassé	3
2 - Notre courrier du 18 juillet 2007 à M. Borloo, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables	5
3 – Notre contribution au Grenelle de l'environnement à Laval	7
4 – Pour un réaménagement de Nantes-Atlantique (article publié dans Ouest France le 28 juin 2006)	8
5 – Notre Dame des Landes : un Grenelle pour du beurre ? (article paru dans Ouest France le 1 ^{er} novembre 2007)	10

ANNEXES

Les alternatives non étudiées	11
La présentation détaillée de l'alternative d'un réaménagement de Nantes-Atlantique	14

Notre Dame des Landes : un projet dépassé

« Sauver la terre » n'est plus une expression qui fait sourire. A Nantes, elle prend un sens particulier car un projet inutile et absurde de nouvel aéroport menace de détruire 2000 hectares de terre préservée, abritant une exceptionnelle biodiversité. Pour rendre visible sa détermination à sauver la terre en Loire Atlantique, la Coordination des opposants au projet vient de créer un lieu de résistance, en plein cœur de la zone d'aménagement.

Dans les années 70, un projet de nouvel aéroport pour Nantes a été lancé, des terres ont été réservées à 15 km au nord de la ville : il s'agissait de pouvoir accueillir le Concorde... En 2000, le projet a ressurgi, l'aéroport de « Nantes - Notre Dame des Landes » est prévu pour ouvrir en 2015... Dans un peu moins de dix ans, donc, époque où les inquiétudes d'aujourd'hui quant aux ressources pétrolières, à la production de gaz à effet de serre et au réchauffement climatique, seront soit devenues les fondamentaux sur la base desquels notre société se sera réorganisée, soit des problèmes bien plus prégnants qu'aujourd'hui.

L'actuel aéroport de Nantes-Atlantique fonctionne correctement, à un niveau moyen d'aéroport de province (2,3 millions de passagers et 37 000 mouvements commerciaux en 2006), le nombre de mouvements étant en diminution. Rapporté au trafic aérien national, Nantes Atlantique représente moins de 3 % des mouvements, moins de 2 % des passagers et moins de 0,5 % du fret. La piste unique de cet aéroport peut supporter trois fois plus de trafic et l'aérogare deux fois plus de passagers. Pourtant Jean-Marc Ayrault et de nombreux élus locaux, de gauche comme de droite, continuent de soutenir coûte que coûte ce projet. Ils affirment vouloir ainsi générer des trafics nombreux vers les endroits de la planète les plus dynamiques économiquement, ce qui rendrait Nantes et sa région plus compétitives. Ils prétendent que l'actuel aéroport sera bientôt saturé, ce qui est complètement faux, comme cela a été montré par l'expertise du Débat public de 2002. Ils affirment enfin que c'est une question de sécurité pour la ville de Nantes, en partie survolée, étant donné l'orientation actuelle de la piste.

En fait, la vraie raison de la renaissance de ce projet aujourd'hui est de pouvoir laisser le champ totalement libre à une opération de rénovation urbaine importante qui a démarré au sud de la ville de Nantes, sur l'île de Nantes. D'anciennes usines désaffectées et d'anciens chantiers navals sont remplacés par des logements et des activités tertiaires. Cette rénovation est un beau projet qui « reconstruit la ville sur la ville », dans un souci de développement durable. Mais tout cela se situe dans le périmètre des nuisances sonores de l'actuel aéroport et contraindrait sans doute à terme à des efforts d'insonorisation des nouveaux locaux. D'autres intérêts immobiliers et spéculatifs existent bien sûr : récupérer des terrains proches de l'actuel aéroport pour les construire même si ce dernier continuera à fonctionner de toutes façons pour l'entreprise EADS.

Les opposants au projet d'aéroport mettent en avant plusieurs solutions alternatives qui permettraient :

- soit de réduire fortement le survol des zones urbaines (transfert du trafic vers Paris et vers Lyon sur le TGV qui supprimerait 30 % des mouvements ; réseau d'aéroports de l'Ouest pour partager le trafic vacances, particulièrement important à Nantes) ;
- soit d'éviter totalement tout survol de zone urbanisée dense : en remplaçant sur l'aéroport actuel la piste existante par une autre piste, bien mieux orientée. Le nouveau tracé proposé est compatible avec les PLU actuels et n'a fait l'objet d'aucune opposition sérieuse de la part des élus et techniciens à qui il a été présenté. Le seul reproche : « c'est trop tard... »

Jusqu'à aujourd'hui, aucune étude sérieuse de ces propositions alternatives n'a eu lieu. Les élus et les administratifs poursuivent le projet de construction d'un nouvel aéroport, avec deux pistes, très largement surdimensionné, un « demi-Roissy » (l'aéroport de Roissy avec quatre pistes a un trafic annuel de 500 000 mouvements et 50 millions de passagers).

Un projet qui détruira plus de 2000 hectares de terre agricole, dont 600 ha classés en znief, qui annihilera la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département, déplacera nombre d'agriculteurs, ruinera les finances locales... Tout ça inutilement et pour avoir peut-être des avions cloués au sol dans 10 ou 20 ans...

Après l'avis de l'enquête publique émis en avril 2007, favorable avec réserves et recommandations, et après le Grenelle de l'environnement ayant conclu à la nécessité de ne pas augmenter les capacités aéroportuaires en France (sauf exception), le gouvernement prendra prochainement la décision de faire construire ou non ce nouvel aéroport.

Les enjeux écologiques, économiques et humains du projet sont importants, non seulement pour la région nantaise mais aussi pour le message qui, par là, sera adressé aux Français, soit « *on affirme de beaux principes mais on continue comme avant* », soit « *on a pris conscience de l'urgence écologique et on agit autrement* ».

Voici ci-après certaines des conséquences néfastes qu'entraînerait la création de ce nouvel équipement :

Sur le plan économique :

- L'aéroport existant de Nantes Atlantique considéré comme aéroport jetable alors qu'il remplit parfaitement son office ;
- Fragilisation des activités et des emplois au sud Loire dans sa périphérie, notamment EADS ;
- Fragilisation (voire fermeture à terme) de l'aéroport de Rennes ;
- Destruction du plus grand bassin laitier du département, coût de reclassement des agriculteurs ;
- Coûts de réalisation très importants (actuellement sous-estimés), pénalisant pour de nombreuses années les budgets des collectivités locales ;
- Construction de liaisons ferroviaires pour accéder au nouvel aéroport alors que les infrastructures existent pour l'actuel ;
- Rentabilité très incertaine, coût de gestion de trois aéroports dans le département.

Sur le plan de l'énergie :

- Pour rentabiliser un tel équipement coûteux, le gestionnaire, vraisemblablement privé, cherchera à développer coûte que coûte le trafic, notamment par l'accueil de compagnies à bas coûts, ce qui pourrait augmenter le trafic aérien (facteur majeur de consommation de pétrole et de production de gaz à effet de serre), sans avantage économique ni social réels pour la région ;
- Construction de nouvelles routes ;
- Déplacements quotidiens des employés entre le sud Loire (où ils résident aujourd'hui) et le nord Loire où seront délocalisés leurs emplois, soit 60 km quotidiens environ.

Sur le plan de l'écologie et du territoire :

- Destruction d'une des dernières zones de biodiversité exceptionnelle du département (effet conservatoire de la ZAD) ;
- Accélération de l'urbanisation sur une quinzaine de km au nord de Nantes ;
- Destruction d'une agriculture péri-urbaine de proximité sur 2000 ha.

Pour nous qui travaillons sur le sujet depuis plusieurs années, ce projet est dépassé, il est inutile et nuisible. Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus (et bien d'autres, présentées dans nos différentes contributions à l'enquête publique). Le projet est nuisible non seulement écologiquement mais aussi humainement et économiquement. Il doit être abandonné le plus vite possible et les solutions proposées pour réduire ou éliminer le survol de zones urbanisées denses doivent enfin faire l'objet d'une étude sérieuse et indépendante.

novembre 2007

COORDINATION DES ASSOCIATIONS
opposées au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes
ACIPA BP 5 44130 Notre Dame des Landes

Notre Dame des Landes le 18 juillet 2007

à Monsieur BORLOO
Ministre de l'Ecologie, du Développement
et de l'Aménagement durables

copie à Monsieur Fillon, Premier Ministre
Monsieur Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports
Madame Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Ecologie

OBJET : projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Monsieur le Ministre,

Nos associations souhaitent attirer votre attention sur le projet d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes et vous demandent une audience afin de vous entretenir de plusieurs points du dossier qui les préoccupent.

Nous avons noté que la Commission d'Enquête publique, dans son rapport du 13/04/07 préalable à la Déclaration d'Utilité publique, a repris, à la page 353, un certain nombre de critiques que nous avons formulées durant l'enquête.

En effet, la Commission d'Enquête n'a pu que constater que ledit projet d'aéroport avait pour conséquence :

- « - *un lourd tribut pour l'environnement (eau, faune et flore) ;*
- un lourd tribut pour l'agriculture (près de 1000ha de terres agricoles sacrifiées –voire plus à long terme) ;*
- un impact socio-économique fort sur les communes limitrophes ;*
- des mesures de compensation qui semblent trop limitées ou tout au moins pas suffisamment détaillées pour les communes de la CCEG (...)*
- des incertitudes qui restent à lever sur les liaisons fer : tram-train et TGV Rennes-NDDL ;*
- un pari sur l'avenir. »*

Force est de constater que ces critiques sont d'une particulière gravité et auraient amplement justifié l'expression d'un avis défavorable de la part de la Commission d'Enquête.

Nous regrettons que les membres de cette commission aient émis un avis favorable alors qu'ils n'ont manifestement pas été convaincus de l'utilité du projet qui était soumis à leur analyse puisqu'ils ne le qualifient que de « pari sur l'avenir ».

Nous pensons pour notre part que ce « pari sur l'avenir » est d'autant plus risqué que des faits récents tels que le rapport du GIEC ou l'engagement du chef de l'Etat à respecter le Pacte Ecologique, ajoutés à la raréfaction des ressources en pétrole, ne plaident pas en faveur du développement du transport aérien, tout au moins sur les courtes distances, et rendent aléatoire la possible saturation du site aéroportuaire actuel, qui, rappelons-le, n'atteint pas, à l'heure actuelle, la moitié de sa capacité.

S'agissant des solutions alternatives, la Commission a regretté, à la page 354 de son rapport, que la question de l'alternative « Solidarités Ecologie » (une seule piste Est-Ouest) n'ait pas pu être totalement traitée par le débat public.

Par ailleurs, dans son analyse, à la page 352, la Commission reprend intégralement les arguments des porteurs du projet pour repousser la solution alternative sur le site actuel de Nantes Atlantique :

▢contraintes foncières : 320 ha disponibles alors qu'un outil adapté à la demande exige probablement un minimum de 700ha ;

▢contraintes techniques : implantation ILS sur piste 21, temps de roulage si les installations actuelles sont réutilisées

▢contraintes environnementales : importance des populations touchées par les nuisances sonores, atteinte à des milieux de haute qualité protégés de façon réglementaire...

▢contraintes liées au survol de zones habitées : risque lié au survol de zone d'habitat dense...

Nous persistons à soutenir que ces affirmations sont sans fondement et que, au contraire, l'alternative que nous soutenons, a fait l'objet d'une approche sérieuse et argumentée qui montre qu'elle :

- réduirait considérablement les nuisances sonores sur l'agglomération nantaise.
- supprimerait les risques liés au survol de zones d'habitat dense.
- aurait un coût très inférieur à celui du projet de Notre Dame des Landes.

C'est pourquoi nous renouvelons la demande, qu'avant toute Déclaration d'Utilité Publique, soit faite une étude sérieuse sur cette alternative qui a été repoussée jusqu'à présent. C'est notamment pour vous entretenir de ce sujet que nous sollicitons une audience.

Souhaitant que ce courrier retienne votre attention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Pour la coordination des associations - Claude Colas

11 octobre 2007

CONTRIBUTION AU GRENELLE ENVIRONNEMENT (rencontres régionales à Laval)

NOTRE COORDINATION associative et politique **APPUIE** les propositions nationales et régionales des différents groupes de travail et ateliers :

- stopper la perte de biodiversité, préserver la nature ordinaire (« les haies qui s'accommodent bien de l'élevage ») ;
- préserver les espaces agricoles, la ressource eau, la qualité de l'air ;
- lutter contre l'étalement urbain ;
- réduire les rejets polluants dans tous les milieux ;
- affecter les financements AFITF aux modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien ;
- rétablir le vrai coût du transport aérien : marché de quotas CO2, taxe kérosène, arrêt des subventions publiques aux compagnies low-cost ;
- optimisation de l'exploitation des aéroports existants, augmentation de l'emport des avions ;
- report modal de l'avion vers le train ;
- le réexamen de projets vieux de plusieurs décennies.

NOTRE COORDINATION PROPOSE :

- l'abandon du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes en Loire-Atlantique ;
et, s'il s'agit d'éviter le survol de Nantes, la mise en place de solutions ALTERNATIVES ;
- le réaménagement de l'aéroport actuel Nantes-Atlantique, en remplaçant la piste existante par une seule et unique piste Est-Ouest, mieux orientée ;
- la mise en réseau des aéroports proches dans les régions Pays-de-la-Loire / Bretagne (Nantes, Angers, Rennes) ;
- le report modal de l'avion vers le train (mesure déjà proposée par les groupes de travail du Grenelle).

L'abandon du projet de nouvel aéroport serait une mesure concrète hautement significative de la volonté de ce gouvernement de « changer radicalement la donne » et de « faire ce qu'il dit ». En effet, ce projet contrecarre toutes les grandes orientations du développement durable.

Renoncer à cet aéroport permettrait :

- d'économiser des ressources énergétiques ;
- d'accompagner une volonté de modération de la croissance du trafic aérien ;
- de freiner l'étalement urbain ;
- de sauvegarder la richesse écologique d'un bocage très préservé, en zone de bassins versants ;
- de conserver la terre nourricière, 2000 ha de terre agricole, pour les enjeux de demain d'une agriculture proche des villes ;
- d'imaginer un autre devenir pour le territoire concerné, dans le respect du développement durable.

Les moyens financiers économisés en renonçant à ce nouvel aéroport permettraient la réalisation de projets plus écologiques en phase avec les objectifs du "Grenelle Environnement", tels la réalisation du contournement sud de Paris pour le TGV.

Les arguments de Solidarités Ecologie pour un réaménagement de Nantes-Atlantique

La page de Ouest-France du 7 juin 2006 consacrée à notre proposition de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique a déclenché, semble-t-il, un réel affolement chez les décideurs favorables au projet de Notre Dame des Landes. Ils avaient pourtant reçu cette proposition il y a plus d'un an par une lettre ouverte adressée à tous les élus et, à l'exception d'un seul, aucun n'avait daigné nous répondre. Depuis la sortie de cette idée dans Ouest France, ils se déchaînent dans la presse, où l'on a pu lire les jugements les plus excessifs et les déclarations les plus erronées. Nombreux sont ceux qui, comme nous, concluent que la violence de ces réactions témoigne de la pertinence de notre proposition.

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

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

2/ Une configuration satisfaisante quelle que soit l'évolution à venir du trafic : la potentialité d'un trafic important dans cette configuration de Nantes Atlantique peut rassurer les décideurs qui croient à une progression importante du trafic aérien. Pour notre part, il est bien évident qu'une telle croissance n'est absolument pas souhaitable et en outre tout à fait irréaliste, compte tenu de la raréfaction inéluctable du pétrole.

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

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

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

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

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

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

9/ Dégâts environnementaux limités : nous sommes très attentifs aux dégâts environnementaux inéluctables 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. Aucune Znief n'est impactée, contrairement au projet de Notre Dame des Landes.

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

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

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

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

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

Solidarités Ecologie, 26 juin 2006
<http://solidarites.ecologie.free.fr>

Notre Dame des Landes : un Grenelle pour du beurre ?

Aussitôt, les décisions du Grenelle de l'environnement sorties, des voix s'élèvent pour affirmer que le projet de Notre Dame des Landes n'est pas concerné ! Cette précipitation témoigne d'une certaine inquiétude, pour ne pas dire affolement. En effet, si le Grenelle ne débouche pas sur une remise à plat (au minimum) du projet de nouvel aéroport nantais, quel crédit accorder aux décisions qui en sont sorties ?

Nathalie Kosciusko-Morizet a raison : tout commence maintenant ! Au niveau européen, on a souvent vu des orientations majeures déboucher sur presque rien au final, après l'intervention musclée des lobbies... La directive REACH concernant la mise sur le marché de molécules chimiques en est un triste exemple : elle a été presque totalement vidée de sa substance.

En quoi le projet de nouvel aéroport nantais serait-il une exception à la décision d'arrêter d'augmenter les capacités aéroportuaires en France ? Ce projet, calamiteux sur pratiquement tous les thèmes traités par le Grenelle (réchauffement climatique, étalement urbain, biodiversité, énergie, agriculture, démocratie...) est, au contraire, quasiment un « cas d'école » ! En construisant un nouvel aéroport, on augmenterait la capacité aéroportuaire puisque Nantes Atlantique resterait en fonction pour EADS et que le nouvel aéroport est prévu avec deux pistes au lieu d'une. En construisant ce nouvel aéroport, on détruirait 2000 hectares de terre, une zone de biodiversité exceptionnelle, et le plus grand bassin laitier du département (80 exploitations agricoles touchées). On augmenterait le volume des déplacements routiers, en particulier des salariés habitant le sud Loire. Etc, etc.

Nantes Atlantique est un aéroport de faible trafic, comme en témoigne Ryanair qui a choisi de s'y installer pour cette raison. Il n'est absolument pas saturé et ne le sera jamais. La seule saturation est celle des parkings : prolongeons la ligne 2 du tramway de 2 km et le tramway arrive à l'aéroport, aménageons la voie ferrée qui traverse les parkings et le train y arrive aussi.

Oui les avions survolent l'agglomération nantaise. Mais il n'est pas besoin de construire un nouvel aéroport pour régler le problème. Des solutions existent... et aucune n'a été étudiée !

- transférer les vols vers Roissy et Lyon sur le TGV (recommandé par le Grenelle) : ce sera chaque année 25 % de passagers et 30 % de mouvements en moins ! On retomberait à 1,6 million de passagers et 24 600 mouvements, soit une moyenne de 4 mouvements par heure (6 aujourd'hui) ;
- transférer les vols vacances vers des aéroports voisins (c'est le tiers des passagers... et 7 % des mouvements en moins) ;
- réaménager Nantes Atlantique par une seule et unique piste orientée Est-Ouest, remplaçant et croisant la piste actuelle dans sa partie sud. Cette solution supprimerait totalement le survol de Nantes. Elle est réalisable, les PLU actuels l'autorisent et aucun argument solide n'a pu la contrer. Ceux qui ont dénigré cette proposition l'ont au préalable transformée pour pouvoir le faire.

Autour de Nantes comme dans de très nombreux lieux, des citoyens se mobilisent pour sauver la terre (aux deux sens du terme). Les logiques anciennes du toujours plus d'exploitation, du toujours plus de destruction de la terre, du toujours plus de gaspillage doivent céder devant les exigences environnementales. Ceux qui continuent à soutenir ces logiques anciennes n'ont pas conscience qu'à l'avenir, le pétrole étant devenu rare et beaucoup plus cher, il nous faudra re-localiser les activités économiques, l'agriculture sera différente, proche des villes et, je le souhaite, respectueuse de la nature.

Geneviève Lebouteux

ANNEXE 1 : Extrait n° 1 de la contribution de Solidarités Ecologie
à l'Enquête publique sur le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes

Nos propositions alternatives

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

1- Transférer le trafic vers Paris et Lyon sur le TGV

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)

La suppression des 2 lignes aériennes Nantes-Roissy et Nantes-Lyon, c'est chaque année 25 % de passagers en moins, 30 % de mouvements en moins ! On retomberait à 1,6 million de passagers, 24 600 mouvements, soit une moyenne de 4 mouvements par heure (6 aujourd'hui).

Dans le dossier pour l'enquête publique, 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.

2- 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).

3- 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 aux propositions précédentes, celle-ci 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.

Cette troisième proposition est présentée dans l'extrait n°2 ci après.

ANNEXE 2 : Extrait n° 2 de la contribution de Solidarités Ecologie à l'Enquête publique sur le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes

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.

Une proposition alternative à étudier avant toute décision

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.

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 émis 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 excluent 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 NDL.* » 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 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 qu'en France tous les aéroports 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 (Cosynergie)			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.

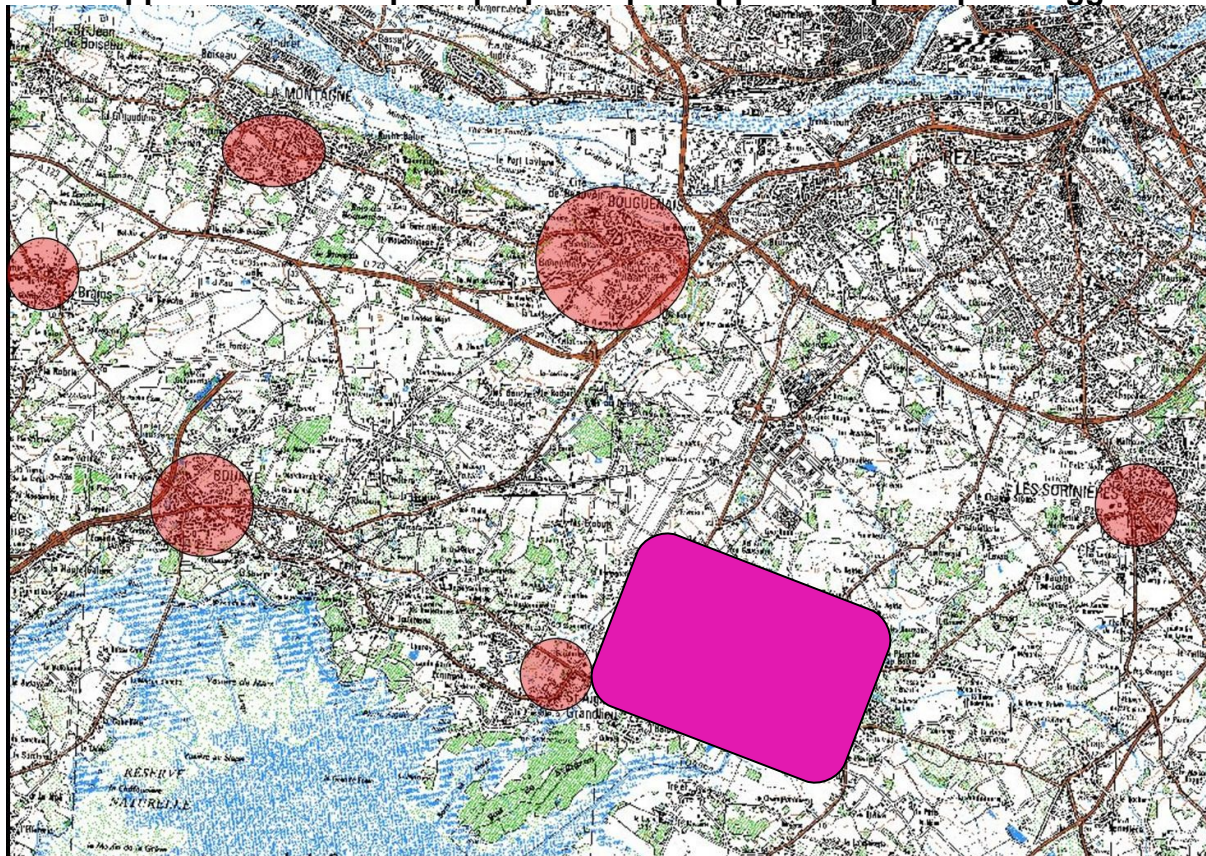
Nous proposons **une piste moderne de 3 600 m** (4 000 m avec les servitudes), pouvant accueillir tous les avions existants, y compris ceux de la génération de l'A380, équipée de structures d'accès rapides permettant une circulation au sol sans croisement de trajets départ et arrivée (**annexe 1**).

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 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.

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 envols dans l'axe de la piste. Sans virage à basse altitude, les avions prennent de l'altitude sur une distance relativement courte, d'où une réduction des zones d'exposition aux bruits. Il devient en outre possible d'installer deux balises ILS (au lieu d'une seule actuellement) de façon à faciliter la rectitude des trajectoires et à adopter des pentes plus fortes qu'actuellement (5 % ou plus) : facteur supplémentaire de diminution des nuisances sonores et d'amélioration de la sécurité.

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 et de celui de Lyon par nous-mêmes (**annexe 2**). 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) : 2 500 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.

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	Au moins 2030 ha (avec le barreau routier mais sans les dessertes ferroviaires) dont surface acquise par le Conseil général : 860 ha (il reste plusieurs centaines d'ha à acquérir)	Piste nouvelle : 4000m x 500 m = 200 ha Annexe et nouvelle aérogare <u>éventuelle</u> = 50 ha maximum Total : 250 ha maximum On peut réduire la surface en parkings en créant une gare car une voie ferrée traverse les parkings actuels. Une partie de ces terrains est déjà acquise dans le cadre de la D2A ou constituée de réserves publiques.
Impact agricole	Toute la surface agricole est actuellement exploitée. - 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) 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.	Une grande partie de la surface nécessaire est actuellement en friches ou en bois. - 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 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.
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...

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. 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**

- 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**.

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 4**.

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 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

Coûts d'un réaménagement de NA Coûts pouvant s'étaler progressivement en fonction de l'évolution du trafic	- 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	65 millions d'euros ?
Coûts d'un nouvel aéroport à NDL Coûts dès le départ (en tout cas pour une grande partie d'entre eux)	- 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 total - coûts d'exploitation de 3 aéroports - coûts de la reconversion de Rennes Saint-Jacques ?	500 millions d'euros 80 millions d'euros 2 millions d'euros 2,5 ou 3 milliards d'euros pas prévu 4 milliards d'euros ?

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. **[vu depuis la rédaction de ce texte : les PLU récents des communes du sud Loire autorisent tout à fait ce réaménagement, sans modifications]**

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 (format A3)

	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 : Survol 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 : Survol 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 <u>si besoin</u> (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 environnements	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'Ile 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.

ACIPA – Secrétariat de la COORDINATION – B.P. 5 – 44130 NOTRE DAME DES LANDES

**ACIPA – A L'EST DE L'ERDRE – ADECA – ANDE – BIEN VIVRE A VIGNEUX – BRETAGNE VIVANTE -
CONFEDERATION PAYSANNE – FNAUT – GREENPEACE 44 – LES ALTERNATIFS 44 – LES VERTS 44 –
LPO – MALICE – NATUR ACTION – NATURE AVENIR – SOLIDARITES ECOLOGIE – UDES – VIVRE A
TREILLIERES**