NOTRE-DAME-DES-LANDES :

SORTONS D'UN PROJET SANS AVENIR !

A L'EST DE L'ERDRE · ACIPA · ADECA · ANDE · CONFÉDÉRATION PAYSANNE · BIEN VIVRE À VIGNEUX · FNAUT · LPO · LES ALTERNATIFS 44 · MALICE · NATURE AVENIR · LES VERTS 44 · BRETAGNE VIVANTE · GREENPEACE 44 · UDES · SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE

Coordination des Associations Opposées au Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

février 2007

Lettre ouverte aux Conseillers généraux de Loire Atlantique

Le Président du Conseil général de Loire Atlantique s'était engagé à faire réaliser un comparatif bilan entre le projet de Notre Dame des Landes et la proposition alternative d'un réaménagement de Nantes Atlantique portée par Solidarités Ecologie et soutenue par la coordination des opposants au projet de Notre Dame des Landes.

Le document du Conseil général intitulé « *Y a-t-il une alternative au projet d'aéroport du grand Ouest à Notre Dame des Landes ?*», daté du 20 octobre 2006 et rendu public le jour de la clôture de l'Enquête publique, n'a qu'un seul mérite : celui d'exister et donc de pouvoir être critiqué. **Son aspect partisan, son manque de rigueur, son absence de professionnalisme font qu'on ne peut lui accorder aucun crédit**.

La coordination a demandé depuis longtemps une étude sérieuse et indépendante des alternatives proposées, et en particulier de celle d'un réaménagement de Nantes Atlantique, alternative qui a suscité un intérêt marqué de la part d'un bon nombre d'élus et de professionnels auxquels elle a été présentée. **Force est de constater que cette étude fait toujours défaut** et que si l'utilité publique du projet de Notre Dame des Landes était déclarée, ce serait sur la base d'un dossier largement incomplet.

Dans un souci de synthèse, nous avons choisi de ne pas relever chacune des erreurs, inepties et manipulations du document. Nous nous sommes bornés à lister quelques points essentiels. En outre, nous apportons certains éléments détaillés concernant l'impact du projet de Notre Dame des Landes, en appliquant les critères du Conseil général. Enfin, nous établissons notre propre tableau de comparaison sur les différents choix possibles, pour rectifier le tableau de la page 33 du document de CG.

Malhonnêteté du document du Conseil général

▸ **La proposition d'une seule piste Est-Ouest est complètement dénaturée**. Après une affirmation péremptoire, <u>démontrée sur la base de chiffres faux et de concepts non définis</u> qu'une seule piste ne pourrait assurer un trafic de plus de 4,5 millions de passagers, la quasi totalité du document et de ses cartes prennent en compte deux pistes Est-Ouest, largement écartées sur la longueur comme sur la largeur. Comme si cela ne suffisait pas, cet ensemble énorme (un nouveau NDL) est placé plus au sud que la proposition initiale avec une orientation des pistes quelque peu différente.
Comme si cela ne suffisait pas, le document est souvent flou ou inexact pour préciser si tel passage ou telle carte concerne une proposition à une ou à deux pistes.

La carte en page 4 présente la proposition de Solidarités Ecologie et la proposition falsifiée étudiée par le Conseil général.

▸ **La DGAC n'a pas estimé de PEB sur cette alternative**. Or le document présente des chiffres issus d'un prétendu PEB qui n'est qu'une estimation faite par des non professionnels désireux de maximiser la taille du projet alternatif pour en maximiser les impacts.

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

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

▸ **Les coûts sont estimés sur la base de données fausses**.
- Le coût d'acquisition des terrains se base sur 564 ha alors que l'emprise de notre proposition concerne de 200 à 250 ha, dont une bonne partie est déjà propriété de la D2A ou des collectivités. En outre la catégorie des surfaces concernées relève presque exclusivement des gammes de prix les plus basses.
- Le coût d'acquisition des maisons se base sur 500 à 700 maisons alors que 10 à 15 maisons se trouvent directement sur la zone d'emprise et qu'au total, il devrait y avoir moins de 30 maisons à acquérir.
- Le coût d'insonorisation des maisons se base sur un minimum de 1000 maisons alors qu'il y en a vraisemblablement moins d'une centaine.
- Le coût d'insonorisation des bâtiments publics concerne 1 lycée, 2 collèges et 3 écoles alors qu'il ne devrait concerner tout au plus qu'un lycée (selon l'emplacement retenu pour la piste, le lycée de Bouaye pourrait se trouver en zone D).
- Sont inclus des travaux d'installations (tour de contrôle, météo, avitaillement) alors que tout professionnel sérieux sait que ces installations n'ont pas à être déplacées.

Au total, le document annonce un coût global de l'alternative pratiquement équivalent à celui annoncé pour la construction d'un nouvel aéroport où là tout est à faire (les routes, l'acheminement et le traitement de l'eau, etc.) : 448 à 572 millions d'euros !
En appliquant les corrections listées ci-dessus à la proposition réelle de Solidarités Ecologie, nous estimons que le coût global serait compris entre 100 et 120 millions d'euros.

▸ **La liste des hameaux et villages impactés est à revoir.** Le document du Conseil général présente une liste de hameaux et villages impactés, elle est bien sûr dressée sur la base de la proposition falsifiée. Nous dressons ci après notre propre estimation et la comparons à l'impact sur Notre Dame des Landes.

▸ **Le temps moyen de roulage au sol des avions ne sera pas de 20 minutes.** Un temps de 20 minutes signifierait 7 km à 20 km/h !
Il est exact toutefois que dans un premier temps 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 une augmentation de 4 minutes en moyenne par rapport au temps actuel. La distance et le temps de roulage restent 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) ; 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.

En conclusion, le document du Conseil général n'est pas le comparatif bilan promis par son président entre la proposition de Solidarités Ecologie et le projet de Notre Dame des Landes. Ce document a imaginé une toute autre proposition pour trouver des arguments de critique. C'est une tromperie, signe d'une volonté de désinformation du public et des populations concernées. Cette attitude de la part d'élus et responsables politiques est grave et les décrédibilise.

Nous demandons une étude sérieuse et indépendante !

Depuis six ans maintenant, nous constatons, étape après étape, que les décideurs locaux veulent faire passer le projet de Notre Dame des Landes, coûte que coûte. Débat public, enquête publique : les outils sensés favoriser le dialogue et la démocratie participative ne sont à leurs yeux que des leurres pour amuser la galerie. Les élus des instances régionales et départementales sont endormis par des incantations vaines : « Développement du Grand Ouest, attractivité, ouverture internationale, développement de l'emploi… ». Il est temps d'ouvrir les yeux, dans le contexte de fragilisation du secteur aérien, des très graves problèmes qui se profilent dans cette décennie avec la raréfaction du pétrole (aucun substitut au kérosène) et le réchauffement du climat, le projet de Notre Dame des Landes est totalement dépassé. Il ne répond à aucun besoin ! S'il s'agit d'éviter ou de réduire le survol de Nantes, des alternatives existent.

Nous demandons que le projet de Notre Dame des Landes soit arrêté et que les solutions permettant de réduire ou d'arrêter le survol de Nantes soient étudiées de façon tout à fait sérieuse et indépendante.

Hameaux, villages et communes impactés par le projet de Notre Dame des Landes (selon les critères du document du Conseil général)

Dans l'emprise : à détruire

	Nombre de maisons	Nombre de fermes
Le Rosier	1	
La Freusière	2	1
Le Rosaire	2	
L'Isolette	4	1
La Grée	2	1
Le Tertre	2	
Bellevue	1	1
Le Limainbout	5	2
Les Domaines	4	1
St Antoine	2	
Moulin de Rohan	1	
La Génestière	1	1
La Rollandière	1	
Les Fosses noires	1	
La Sècherie	3	
Les Planchettes	1	
La Gaitée	1	
La Pichonnière	2	
La Chezine	2	
St Jean du Tertre	1	
	39	**8**

(déjà détruit :
à la Noée Verte, 1 maison, 1 ferme ; à la Noée Bernard, 1 maison, 1 ferme ; à la Grande Noée, 1 maison)

A moins de 1 km

	Nombre de maisons	Nombre de fermes		Nombre de maisons	Nombre de fermes
Le Palais	1	1	La Boissière	10	1
Le Préfailly	1		Le Clos	1	
Le Chantier frais	2	1	Le pont Bernard	1	
Le Chêne des Perrières	9		Le Bois Rignoux (1)	24	
La Belgaudière	1		Rohane	1	
Bois des Tanières	5	1	Ste Anne	1	
Bel-Air	2	1	St Yves	1	
Kervan	1		La Frenières	3	
Les Ardières	7	1	La Fremières	9	
La Noue	3		La Bretonnière	14	
Plaisance	1		La Rochelière	1	
Les Rochettes	2	1	La Barbière	1	1
Les Fossés	3		L 'Epine	46	2
La Butte à Brosseau	1		La Basse Breteche	5	
Chanais	17	2	Le Champ Briand	1	1
Terre- Neuve	5		Le Breil Renaud	1	
La Grande Noée	1		Les Polis	1	1
Rose Croix	1	1	Villecourt	1	
La Noée Verte	2	1	Montjean	1	1
Chavagnes	14	2		**205**	**19**
Gare de Vigneux	**3**		**(1) : et maison de convalescence de 100 lits**		

A moins de 3 km : 4 centres bourgs

	Habitants en 1999	Logements en 1999	Habitants en 2006	Logements en 2006
Le Temple de Bretagne	1557	534		
Vigneux	4712	1702	5165	
Grandchamp des Fontaines	3466	1197		
Notre Dame des Landes	1649	627		

Hameaux, villages et communes impactés par un réaménagement de Nantes Atlantique - Estimation d'après la proposition réelle de Solidarités Ecologie (selon les critères du document du Conseil général)

Dans l'emprise : à détruire

	Nombre de maisons	Nombre de fermes	Nombre d'entreprises
Gauchoux	5		
Bel-air de Gauchoux	3	1	
Rd point Haute maison	2		4
La Marsoire	4		
Frémiou	3		
Bel endroit	1		
La Moricière	3	1	
	21	**2**	**4**

A moins de 1 km

	Nombre de maisons
Le Pas Gareau	
Les Rairies	
La Grande Bauche	
La Maronnière	
Les Douze traits	
La Noue	
Les Poteries	
La Paillerie	
La Branchardais	
La Beretterie	
La Saurinerie	
Les Seuris	
Les Ecobuts	
	180 à 200

A moins de 3 km : 1 centre bourg

	Habitants en 1999	Logements en 1999
Pont Saint Martin	4750	1719
Partie nord de Saint Aignan (meilleure situation qu'avec le tracé actuel)		
La Croix Jeannette (meilleure situation qu'avec le tracé actuel)		

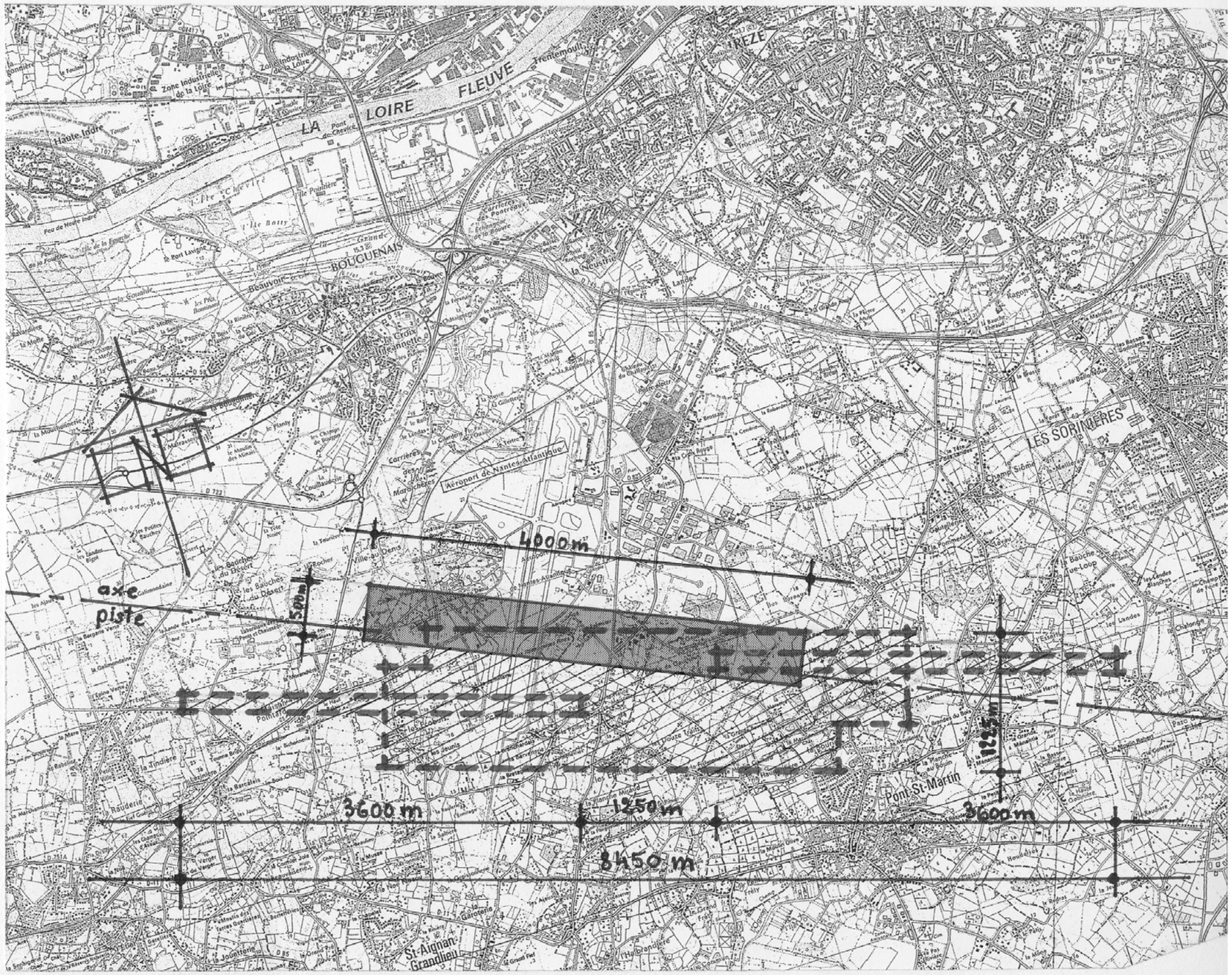
	Nombre de maisons
Les Bauches du désert	90

Comparaison des quatre solutions

		Réaménager Nantes Atlantique selon Solidarités Ecologie	Réaménager Nantes Atlantique d'après le document du Conseil général	Construire Notre Dame des Landes	Garder Nantes Atlantique tel quel
Projet	**Nbre, type de piste(s)**	1 seule et unique piste moderne, Est-Ouest, 3600 m	2 pistes modernes Est-Ouest parallèles, de 3600 m chacune, écartées de 1250 m sur la longueur, de 310 m sur la largeur	2 pistes modernes Est-Ouest convergentes, de 3600 m chacune, écartées de 1000 m sur la largeur	1 seule piste ancienne Nord-Sud, 2800 m
Projet	**Emprise nouvelle**	200 à 250 hectares	564 hectares ou plus	2030 hectares	aucune
Projet	**Superficie à aquérir**	Moins de 150 hectares	L'ensemble des 564 hectares ou plus	Plusieurs centaines d'hectares restent à acquérir : 600 ha pour la ZAD et 530 pour les accès routiers	aucune
Fonctionnement	**Capacité piste(s)**	160 000 mouvements → 10 à 13 millions de passagers 30 mouvts/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouvt)	9 millions de passagers (70 mouvts/h) 1 seule piste limiterait à 4,5 passagers (32 mouvts/h)	380 000 mouvements → 27 millions de passagers 70 mouvts/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouvt)	110 000 mouvements → 6 à 9 millions de passagers 20 mouvts/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouvt)
Fonctionnement	**Capacité aérogare**	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers Extension future <u>si besoin</u> sur emprise piste actuelle ou espace proche de la nouvelle piste	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers Extension future <u>si besoin</u> sur emprise piste actuelle ou espace proche de la nouvelle piste	Aérogare prévue pour 5 millions de passagers, possibilité d'extension si besoin	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers (*il faut déjà les atteindre !…*) Extension possible portant à 4,5 millions
Fonctionnement	**Accès**	Proximité de la ville = atout Dessertes routières existantes ; proximité du périphérique Dessertes tram et train à proximité	Non mentionné	Dessertes routières à construire Dessertes ferroviaires à construire Pont sur la Loire ?	Proximité de la ville = atout Dessertes routières existantes Dessertes tram et train à proximité
Fonctionnement	**Temps de roulage**	4 minutes de plus que le temps actuel ; temps minimal ensuite si terminaux (via tapis roulants) ou nouvelle aérogare	20 minutes (14 minutes ensuite si nouvelle aérogare)	11 minutes	Temps actuel (11 minutes ?)
Population	**Gêne sonore**	PEB à calculer. Nos estimations pour la population en zone D : 2100 personnes pour 3,5 M. pax ; largement moins de 7000 personnes pour 9 M. pax Habitat plutôt groupé	<u>PEB non calculé</u>. Estimations pour la population en zone D : 7000 personnes pour 4 M. pax ; plus de 10 000 personnes pour 9 M. pax (estimations pour deux pistes)	PEB estimé à 900 personnes pour 4 millions de passagers, à 2 700 pour 9 millions (chiffres 1999 ?) Habitat plutôt dispersé	PEB actuel de 40 000 personnes en zone D (pour 3,5 M. pax) PEB sera revu pour 5, 6 ou 9 M. pax
Population	**Habitat proche**	8 hameaux à moins d'1 km	27 villages ou lieux dits à moins d'1 km	Survol du Temple de Bretagne 40 hameaux à moins d'1 km (205 maisons) 1 établissement de convalescence de 100 lits à moins d'1 km	Survol de Bouguenais, Rezé, Les Sorinières, St Aignan, Sud de Nantes (dont Ile de Nantes)
Population	**Gêne psycho-logique**	Gêne et refus à prévoir de personnes qui seraient soumises au bruit alors qu'elles ne l'étaient pas ou peu (Les Bauches du Désert, habitat dispersé au nord de Pont St Martin ?) Satisfaction des personnes sur place qui souhaitent garder NA	Populations non informées, non concertées et non préparées	Gêne des personnes qui seraient soumises au bruit et à l'urbanisation et refusent un projet dont l'utilité n'est pas démontrée.	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.
Population	**Sécurité**	3 facteurs de plus grande sécurité : Survol de zones faiblement urbanisées ; deux ILS ; pentes de 3 à 5 %	Non mentionné	3 facteurs de plus grande sécurité : survol de zones faiblement urbanisées ; deux ILS ; pentes de 3 à 5 %. … Mais : il y aura des trajectoires avec virages à basse altitude à NDL et il subsistera des survols de Nantes (EADS)	3 facteurs de moindre sécurité : Survol de zones densément urbanisées ; un seul ILS ; pentes faibles du fait des virages
Population	**Autres éléments**	Intérêt de conserver NA dans un contexte de fragilisation de EADS	Pas de droit de délaissement	Chamboulement majeur de toute une région au nord de Nantes et déséquilibre nord Loire-sud Loire	Intérêt de conserver NA dans un contexte de fragilisation de EADS
Economie	**Coût global direct**	Entre 100 et 120 millions d'euros	448 à 572 millions d'euros	Nouvel aéroport : 500 millions d'euros ; dessertes routières : 80 millions d'euros ; dessertes ferroviaires : 3 à 4 milliards d'euros Coûts d'entrée (pas progressifs) - *coûts très sous-estimés)*	Coûts de rénovation à l'avenir et si besoin d'extension (65 millions d'euros) *Rappel : investissement de 50 M. d'euros en cours*
Economie	**Impact agricole**	Zone en déprise agricole 2 exploitations à bouger et à pérenniser (programme d'agriculture péri urbaine de Nantes métropole)	Non mentionné	Destruction d'une zone agricole dynamique : 80 exploitations touchées, 42 à déplacer ; destruction des emplois para-agricoles ; 2030 ha de terre détruits	aucun
Economie	**Impact bâti**	4 ou 5 hameaux disparaissent : 21 maisons dans l'emprise à acquérir (et moins de 20 autres en plus à acquérir ?) Eventuellement lycée de Bouaye à insonoriser (si ds zone D) Moins de 200 maisons à insonoriser (zone B)	29 villages ou lieux dits disparaissent 500 maisons à acquérir 1 lycée, 2 collèges, 3 écoles en zone D 1000 maisons à insonoriser (zone B)	20 hameaux disparaissent : 39 maisons et 8 fermes à acquérir, plus maisons proches à acquérir (délaissement) Maison de convalescence de Bois Rignoux à insonoriser Une cinquantaine de maisons à insonoriser (zone B)	aucun
Economie	**Coûts exploitation**	Coûts d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Légers coûts supplémentaires dus à la distance de roulage plus longue… jusqu'à suite réaménagement si le trafic le justifie	coûts supplémentaires dus à la distance de roulage plus longue (*la durée de 20 minutes correspond à 7 km à 20 km/h !)*	Coûts d'exploitation de 3 aéroports, NDL, NA et St Nazaire	Coûts actuels connus d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Aéroport NA actuellement déficitaire
Economie	**Autres coûts induits**	1 route à franchir (ou à dévier) voie ferrée déjà en contrebas (piste au dessus ou s'arrêtant juste avant)	Traitement voie ferrée Redimensionnement desserte routière Rétablissement voies locales	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	Difficultés pour l'urbanisation du sud de Nantes, de l'Ile de Nantes en particulier : transformation des projets ? Révision du PEB Insonorisations des logements proches et du collège de la Neustrie (*à faire de toutes façons dès maintenant*)
Environ-nement	**Impact direct**	Aucun survol du lac de Grand Lieu Très peu d'impacts sur forêt urbaine et PLUs sud Loire	Impact sur les espaces boisés classés *(contredit par la carte)*	Destruction de la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département	Survol du lac de Grand Lieu
Environ-nement	**Autres impacts**	Message de sagesse adressé à la population par rapport aux défis écologiques actuels (réchauffement climatique, pas d'énergie de substitution au kérosène, nécessité d'un changement radical du mode de développement actuel) ; prudence économique	Non mentionné	Message de bêtise et d'inconscience adressé à la population par rapport aux défis écologiques actuels	Message raisonnable adressé à la population par rapport aux défis écologiques actuels

Pax : passagers

La proposition de Solidarités Ecologie et son interprétation par le Conseil Général de Loire Atlantique



Proposition de Solidarités Ecologie

Solution étudiée par le Conseil Général

Echelle : 1 km = 24 mm