

## SORTONS D'UN PROJET SANS AVENIR

### Réponse à Nantes Métropole et à son argumentaire pour le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

septembre 2009

La lecture de l'argumentaire de Nantes Métropole pour le transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes (juillet 2009) mérite une réponse. Nous donnons ci-après des éléments qui ont été passés sous silence ou faussés dans cet argumentaire, afin que chacun puisse se faire son opinion sur la pertinence ou non du projet de nouvel aéroport et sur ses conséquences.

Nous reprenons une grande partie du texte de l'argumentaire (petits caractères gris) et ajoutons notre propos (noir), en suivant le plan de l'argumentaire<sup>1</sup>.

---

#### Modèles de société

---

Deux modèles de société s'opposent en effet sur ce dossier : / Soit le choix d'une croissance responsable, durable et maîtrisée qui par des décisions raisonnées responsables prépare l'avenir en conciliant la compétitivité, la création d'emplois, avec la protection de l'environnement et du développement durable : un équilibre indispensable. / Soit le choix de la régression, qui prend en otage la question de l'aéroport pour en faire un symbole et engager la métropole nantaise sur la voie du déclin en épousant des concepts dépassés et irresponsables : un sacrifice de l'intérêt général par dogmatisme, le refus de concevoir que les idées de progrès et de modernité puissent se conjuguer avec le développement durable de notre territoire.

La question de l'aéroport est en effet symptomatique de deux visions de la société qui s'opposent. Mais l'argumentaire de Nantes Métropole caricature grossièrement la position des opposants avec l'accusation de « régression », de « déclin », de « concepts dépassés et irresponsables ». Ces propos sont par ailleurs insultants pour les responsables politiques, de plus en plus nombreux, qui s'interrogent ou qui s'opposent à ce projet.

Les personnes qui s'opposent au projet de nouvel aéroport sont de tendances politiques très diverses. Leur position se fonde autant sur des convictions écologistes que sur le bon sens. Elles partagent les points suivants :

- 1) la prise de conscience que le contexte a changé : ce n'est plus celui des années 60, époque de naissance du projet, ni même celui du début des années 2000, où le pétrole était à moins de 30 dollars le baril ;
- 2) la conviction que Nantes Atlantique, aéroport international, suffit largement, même en cas de croissance du trafic aérien, et qu'il peut être aménagé ;
- 3) la volonté d'éviter les gaspillages inutiles (surfaces agricoles et naturelles et argent public).

Est-ce que ceux qui soutiennent le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne peuvent pas être qualifiés d'idéologues irresponsables dans la mesure où ils s'acharnent à poursuivre un projet qui n'a plus de sens ? Ils prennent en effet le risque d'aggraver la récession 1) en privant les caisses des collectivités d'argent qui pourrait être utilisé autrement, utilement ; 2) en détruisant l'un des principaux bassins laitiers du département (et les emplois directs et indirects associés) ; 3) en privant l'agglomération nantaise de terres agricoles périurbaines, ce qui contribuerait à éloigner les zones de production alimentaire des zones de consommation.

Il y a bien deux visions de l'avenir. D'un côté, un rêve de grandeur archaïque, fantaisiste et inconséquent qui, ne tenant pas compte de la réalité, n'est **pas crédible**. De l'autre, **une vision réaliste**, prenant en compte la réalité des chiffres, la réalité des contraintes climatiques, énergétiques et financières.

---

<sup>1</sup> Nous ne commentons ni le choix du site, ni le calendrier : la numérotation des annexes est de ce fait un peu différente.

L'aéroport de Nantes – Atlantique est considéré comme un des plus dangereux des aéroports français en raison de la proximité des zones à forte densité de populations (Sources : Bureau Enquêtes Accident et contrôleurs aériens USAC CGT) et de la complexité des trajectoires imposées côté nord-est en raison du survol du centre ville ; en est témoin l'incident grave du vol de la Louxor en 2003.

L'orientation de la piste conduit à ce que 50 % des vols en atterrissage – soit près de 10 000 avions par an - survolent à basse-altitude le centre-ville de Nantes, [...], la partie nord de Saint Herblain (Sillon de Bretagne), le Bas Chantenay, ainsi que les parties ouest de Rezé et est de Bouguenais.

**La piste actuelle de Nantes Atlantique** est effectivement mal orientée, d'une part par rapport aux vents dominants (elle devrait être orientée Est-Ouest), d'autre part par rapport au survol de zones urbanisées denses. Le survol de Nantes concerne 50 % des atterrissages, il convient toutefois de relativiser ce chiffre : il correspond à moins de 2 avions par heure en moyenne.

Fin 2009, une nouvelle procédure d'atterrissage (en continu ou « en lisse ») va être mise en place sur Nantes Atlantique<sup>2</sup> : plus sûre (balise), moins bruyante, plus économe, occasionnant un survol de Nantes à plus haute altitude. Cette nouvelle procédure améliorera beaucoup la sécurité des atterrissages.

Le Bureau Enquête Accident de l'aviation civile ne publie pas de liste d'aéroports dangereux<sup>3</sup>. Dans son rapport sur l'incident de l'avion de la Louxor, le BEA a pointé un déficit de formation et une hypovigilance côté contrôle aérien ; il n'est aucunement question de la dangerosité de la plate-forme. De son côté, la DGAC, dans une note sur les approches non stabilisées<sup>4</sup>, liste cinq aéroports français où ces approches délicates sont fréquentes, Nantes-Atlantique n'est pas cité.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique concerne plus de 42 000 habitants (zone D) et risque de dépasser les 50 000 à partir de 3 millions de passagers annuels (trafic 2008 : plus de 2,8 millions de passagers)

**Le PEB actuel de Nantes Atlantique** a été calculé sur la base d'un trafic annuel de plus de 60 000 mouvements commerciaux pour 3,26 millions de passagers. Rappelons que le nombre de mouvements est assez stable depuis 7 ans (38 000 en 2008), bien en deçà du maximum atteint en 2000 (43 400). Il serait d'ailleurs souhaitable que ce PEB soit recalculé en fonction des données actuelles : nouvelle procédure d'atterrissage à partir de fin 2009, avions moins bruyants et moins nombreux (ils sont plus gros et mieux remplis).

Notre responsabilité consiste à protéger les habitants des risques d'accidents et des nuisances engendrées par les survols. A ce titre, les survols fréquents du Lac de Grand Lieu (classé Natura 2000) engendrent un impact environnemental dommageable.

**Survols** : nous regrettons que la préoccupation du survol de zones urbanisées denses et du lac de Grand Lieu n'ait pas été prise en compte pendant 40 ans : cela a conduit à deux erreurs majeures, la première dans les années 50 (abandon de la piste transversale tracée par les Allemands), la seconde dans les années 70 (refus de créer une nouvelle piste transversale, prolongement la piste actuelle à la place).

Tracer une piste transversale aujourd'hui est encore possible et résoudrait totalement le problème du survol (cf annexe 2). La situation nantaise est de ce point de vue plutôt favorable : rappelons que le déplacement ou le réaménagement de l'aéroport de Genève n'est pas à l'ordre du jour (survol du lac), pas plus que celui de Clermont Ferrand (les flèches de la Cathédrale servent de balises), ni ceux de la plupart des aéroports qui imposent pourtant des survols de zones urbanisées denses<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> [http://www.loire-atlantique.pref.gouv.fr/bruit/fichier/bruit\\_aeroport\\_dp\\_code\\_bonne\\_conduite\\_260309.pdf](http://www.loire-atlantique.pref.gouv.fr/bruit/fichier/bruit_aeroport_dp_code_bonne_conduite_260309.pdf)

<sup>3</sup> Et nous n'avons rien trouvé à ce sujet publié par l'USAC CGT

<sup>4</sup> [http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/actu\\_gd/ans/ans.htm](http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/actu_gd/ans/ans.htm)

<sup>5</sup> Chacun peut consulter les cartes aéronautiques pour se faire son opinion : <http://www.avionic-online.com/index.php?Mnu=cartes>

A l'échelle européenne et a fortiori mondiale, la compétition entre les villes aéroportuaires engendre une forte hiérarchisation du territoire avec d'un côté les villes qui participent aux réseaux et aux échanges européens, et de l'autre, celles qui en sont exclues.

Nantes Atlantique est déjà un aéroport international, même s'il ne représente que 1,7 % du trafic national en nombre de passagers<sup>6</sup>.

L'avantage comparatif acquis, il y a plusieurs années, grâce à des infrastructures de transport performantes comme le TGV, a permis de développer et de conforter le dynamisme de notre territoire (à 2h de Paris). Aujourd'hui, cet atout ne suffit plus, par sa situation géographique et son infrastructure aéroportuaire au développement limité, la région du Grand Ouest reste à l'écart des principaux flux et échanges européens.

L'infrastructure aéroportuaire actuelle peut tout à fait se développer si besoin. La piste peut accueillir trois fois plus de mouvements (aujourd'hui : 38 000 annuel). Les aérogares peuvent s'agrandir. On peut libérer des espaces en réduisant les parkings au profit d'une liaison ferrée facile à remettre en route. D'autres aéroports à une seule piste ont un trafic de plus de 150 000 mouvements et plus de 10 millions de passagers par an avec une surface moindre (Genève, Gatwick et San Diego par exemple).

**Un nouvel aéroport n'attirerait pas davantage de compagnies et de lignes.** Les compagnies auraient vis-à-vis de Notre Dame des Landes la même stratégie que celle qu'elles ont aujourd'hui avec Nantes Atlantique. La progression du nombre de passagers depuis 2005 est principalement liée au développement des vols-vacances et des compagnies à bas coût<sup>7</sup>, accueillies pour relancer le trafic nantais. Les vols-vacances au départ de Nantes participent-ils réellement à la fameuse « compétitivité européenne » ? Ils peuvent être répartis sur différents aéroports de l'Ouest en assurant le même service à une clientèle qui vient pour partie de Rennes, Angers ou Vannes. Quant aux compagnies à bas coût, seraient-elles intéressées par un nouvel aéroport dont les taxes seraient plus élevées ? A moins qu'elles n'exigent des facilités supplémentaires.

**Aucune des villes de l'Ouest ne peut prétendre à devenir un « hub ».** Par contre notre région possède des atouts à valoriser (façade atlantique et cabotage par exemple). Une des clés de valorisation des atouts de l'Ouest consiste à jouer la complémentarité et la mise en réseau des villes dont aucune (même pas Nantes) ne peut prétendre toute seule à une dimension européenne. Le projet de NDL ne s'inscrit pas dans une optique de coopération entre villes de l'Ouest, mais plutôt dans une optique de concurrence qui viserait à conforter Nantes dans un rôle hégémonique.

Nantes Atlantique est classé 1er aéroport régional français en déficit de capacités dès 2020 selon la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Il est donc de notre responsabilité de retrouver un « temps d'avance » en se connectant efficacement aux pôles d'échanges européens. En Europe, on constate un effort généralisé pour moderniser et accroître les capacités des infrastructures aéroportuaires (Amsterdam, Barcelone, Rome, Francfort, Londres ...)

**Capacités :** il serait intéressant de connaître cette note de la DGAC annonçant un déficit de capacités en 2020. Nous avons pris connaissance d'une note de la DGAC de décembre 2007 où il est simplement question que des réserves foncières avaient été faites de longue date à NDL<sup>8</sup>. Par contre, une étude du Conseil national des transports de mars 2007 sur les stratégies aéroportuaires en Europe<sup>9</sup> ne cite Nantes que pour illustrer la faiblesse relative des aéroports régionaux.

---

<sup>6</sup> En 2008 : 2,7 millions de passagers à Nantes pour 156 millions France entière : [http://www.aeroport.fr/fichiers/stats\\_2008.pdf](http://www.aeroport.fr/fichiers/stats_2008.pdf) (chiffres des CCI)

<sup>7</sup> A l'ouverture d'une ligne, ces compagnies bénéficient de réductions de taxes pendant les trois premières années. Passé ce délai, le plus souvent, elles ferment la ligne pour en ouvrir une autre, soit sur le même aéroport, soit sur un autre.

<sup>8</sup> [http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publicat/colloquesDAST/sem\\_dec07/17\\_conclusion.pdf](http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publicat/colloquesDAST/sem_dec07/17_conclusion.pdf)

<sup>9</sup> [http://www.cnt.fr/UserFiles/File/Commissions\\_Permanentes/Observatoire/Europe/Dossier\\_8\\_StrategiesAeroportuairesEurope.pdf](http://www.cnt.fr/UserFiles/File/Commissions_Permanentes/Observatoire/Europe/Dossier_8_StrategiesAeroportuairesEurope.pdf)

**Les aéroports cités qui modernisent et accroissent leurs capacités** ont les trafics annuels suivants<sup>10</sup> :

2008	Passagers (millions)	Fret (tonnes)	Mouvements commerciaux
Amsterdam	50	1 602 590	446 600
Barcelone	30	96 790	321 490
Rome	35	(non connu)	346 650
Francfort	53	2 111 030	485 780
Londres-Heathrow	67	1 486 260	478 500

**En comparaison, le trafic nantais** en 2008 et tel qu'il est prévu en 2050 :

Nantes Atlantique (2008)	2,7	9 000 (a)	38 200 (b)
Prévision NDL (2050)	9	?	100 000 ?

*La Grenouille qui voulait se faire aussi grosse que le Bœuf, ça vous parle ?*

- (a) La très grande majorité de ce tonnage est celui de l'aéroport de Saint Nazaire. Le fret nantais, déjà faible, a fortement chuté quand la TNT a quitté Nantes pour Rennes et que La Poste a privilégié le ferroviaire (en 2008 : chute de 75 % du tonnage sur Nantes-Saint Nazaire).
- (b) A ces mouvements commerciaux, on ajoute de l'ordre de 20 000 mouvements non commerciaux (aéro-club principalement) qui contribuent aux nuisances subies par les riverains. Sur les aéroports importants, les aéro-clubs ont disparu depuis longtemps.

**La proposition de réaménager Nantes Atlantique participe à cet effort de modernisation** et d'« *optimisation de l'existant* » comme le préconise la Commission européenne dans son Livre blanc sur les transports : prolonger la ligne de tram (une station à créer depuis La Neustrie) ; utiliser la voie ferrée existante (qui arrive déjà auprès de l'aérogare) pour acheminer des voyageurs depuis la gare de Nantes (voie actuellement utilisée pour les marchandises) ; le cas échéant, réorienter la piste (voir annexe 2). Cette idée s'inscrit dans la logique de « reconstruire la ville sur elle-même ».

Une dimension interrégionale renforcée : NDDL est l'aéroport international du Grand Ouest (Bretagne – Pays de la Loire, Poitou Charente)

**Emplacement** : le projet se situe à 12 km du périphérique nantais et à 88 km de Rennes. Dans la conception des partisans de ce projet, quel sera l'avenir de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques ?

En ce qui concerne le trafic affaires, il est préférable que l'aéroport soit situé proche de la ville. D'ailleurs la ligne Nantes-Londres qu'Air France vient de ré-ouvrir<sup>11</sup> après la fermeture de celle de Ryanair, fait atterrir de petits avions (50 places) au cœur de la city londonienne, sur l'aéroport London City (une piste - 3,2 millions de passagers - capacité de 8 millions de passagers<sup>12</sup>).

Un dynamisme démographique de la façade atlantique : + 1 million d'habitants d'ici à 2030. Un bassin de chalandise élargi : 6 millions d'habitants (à moins de 2h de NDDL), et encore plus après connexion au réseau LGV (Future ligne à Grande Vitesse Nantes – Rennes). Un doublement du trafic de passagers, voire un triplement du nombre de passagers est prévisible d'ici à 2030 (4 à 5 millions dès l'ouverture), compte tenu du dynamisme de nos territoires.

**En reprenant le chiffre d'un million d'habitants supplémentaires en 2030** pour la façade atlantique (soit l'ensemble des régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes), si l'on applique cette progression de la population (+12 %) au trafic aérien comme c'est sous-entendu, cela donnerait en 2030 : 3 millions de passagers et 42 500 mouvements<sup>13</sup> (nombre de mouvements restant encore inférieur à celui de 2000 : 43 400).

**Le bassin de chalandise** de 6 millions de personnes à moins de 2 h est totalement théorique. Il intègre des agglomérations comme Rennes, Angers et Le Mans dont les habitants trouvent plus facile de se rendre à Roissy par le TGV.

<sup>10</sup> [http://www.emailbrain.com/eb\\_members/12262/ftp/Pictures/Top\\_50.pdf](http://www.emailbrain.com/eb_members/12262/ftp/Pictures/Top_50.pdf)

<sup>11</sup> Bilan sur les 6 premiers mois : 6000 passagers... Il y en avait 170 000 annuels avec Ryanair !

<sup>12</sup> <http://www.londoncityairport.com/AboutUs/AirportMasterPlan.aspx>

<sup>13</sup> Chiffre calculé à emport constant, il devrait être plus faible étant donné la progression régulière de l'emport (nombre moyen de passagers par avion)

**Prévisions** : nul ne peut prévoir ce que sera le trafic aérien en 2030 par contre tout le monde peut prolonger des courbes<sup>14</sup> ! Les prévisions citées ont été calculées pour le débat public et l'enquête publique, avec un pétrole à moins de 30 dollars le baril (il est aujourd'hui à plus de 70 dollars après avoir atteint 140 en 2008), dans un contexte économique et écologique différent de celui d'aujourd'hui.

Par sa dimension, NDDL offrira des connections quotidiennes aux grands pôles européens du trafic aérien (Hubbs : Londres, Paris, Francfort, Madrid, Amsterdam) et aux principales grandes villes européennes (doublement des liaisons points à points)

**Méconnaissance de la stratégie des compagnies aériennes** : Air France s'est positionné pour acheter des trains à grande vitesse en 2011. Au colloque « Villes et aéroports » de novembre 2007, cette compagnie a expliqué clairement sa stratégie : un seul hub en France, Roissy, et pour le cas où il lui faudrait réduire son nombre de vols depuis Roissy (contraintes environnementales et/ou économiques), remplacement des vols de moins de 2000 km par le ferroviaire.

La position défendue par l'argumentaire relève de la **pensée magique** : on fait un aéroport plus grand et les avions vont arriver bien plus nombreux ! Ce n'est pas comme cela que ça se passe. Ce sont les compagnies qui décident, en fonction d'une demande locale et de leur stratégie. Plusieurs exemples de créations de nouveaux aéroports témoignent de ce fait : Mirabel à Montréal (fermé depuis 2005), Malpensa à Milan (catastrophe économique) et même dans une moindre mesure, Lyon Saint Exupéry dont le trafic est loin d'atteindre les prévisions attendues. Un autre exemple du poids de la stratégie des compagnies est illustré par l'aéroport de Clermont Ferrand. Modernisé il y a une dizaine d'années pour servir de « hub » à la compagnie Regional Airline, il a atteint 1,4 million de passagers, puis ce nombre a chuté à 600 000 quand Air France a racheté la compagnie Régional et décidé de privilégier Lyon Saint Exupéry.

L'accroissement du trafic aérien est majoritairement porté par l'essor des vols internationaux (soit 55% du trafic sur Nantes Atlantique, pour un trafic total de 2,8 millions de passagers en 2008), le trafic national de passagers étant très largement pris en charge par le réseau TGV.

L'accroissement du nombre de passagers nantais est effectivement porté par les vols internationaux : compagnies à bas coûts et charters. La plate-forme nantaise a 30 % de ses passagers sur des vols vacances. Est-ce ce tourisme à pas cher aux quatre coins de la planète qu'il convient de favoriser 1) pour la situation écologique ; 2) pour l'économie de la région ? Le trafic national de passagers représente encore 1,2 million de passagers à Nantes Atlantique en 2008 (45 % du total). A eux seuls, les vols Nantes-Paris représentent 13 % des passagers et des mouvements. On ne peut pas dire que le trafic national soit « très largement pris en charge par le TGV ».

Un investissement significatif de soutien et de relance de l'économie locale : + de 580 millions d'euros au service de l'emploi, pris en charge pour l'essentiel par des investisseurs privés. Un investissement public maîtrisé qui pourra bénéficier d'un remboursement intégral via la clause de « retour à meilleure fortune » (résultats positifs liés à l'activité partagés entre concessionnaire et financeurs publics). Près de 4 000 équivalents emplois seront directement générés pendant la durée du chantier (Ratio : 1 emploi / 150 000 € d'investissements)

**Coût** : le montant annoncé de 581 millions d'euros hors taxes est totalement sous-estimé. A titre de comparaison, le cout de l'agrandissement de l'aéroport de Stansted à Londres est estimé à 2,9 milliards d'euros<sup>15</sup> (une piste, un aérogare, un parking avions... soit à peu près « un demi-NDL »). Autre comparaison, l'aérogare en cours de construction à Roissy, prévue pour 8 millions de passagers, devrait coûter à elle seule 570 millions d'euros<sup>16</sup>.

Par ailleurs, depuis sa relance en 2000, ce projet a déjà coûté plusieurs millions d'euros aux contribuables<sup>17</sup>. Il aurait été intéressant de mettre en place une comptabilité analytique pour comptabiliser ces "coûts d'entrée".

**Financement** : aucune certitude pour l'instant sur la part prise par l'investisseur privé. Par contre, les trois collectivités locales Nantes métropole, Conseil général 44 et Région Pays de la Loire ont voté leur accord pour des participations financières au projet, sans avoir aucune idée des montants. De son côté, l'Etat qui devait

<sup>14</sup> Dans les années 70, les experts prévoyaient de 5 à 9 millions de passagers en 2000 pour l'aéroport de Nantes-NDL.

<sup>15</sup> [www.stanstedairport.com/future](http://www.stanstedairport.com/future)

<sup>16</sup> [www.ulcgtroissy.fr](http://www.ulcgtroissy.fr)

<sup>17</sup> Le Débat public a coûté à lui seul 959 000 euros (source : rapport d'activité de la CNDP 2008/2009).

prendre à sa charge le barreau routier au sud du site aéroportuaire, vient de se désister en partie, il n'assurera plus que 40 % du coût de ce barreau. Quant au « retour à meilleure fortune » c'est une éventualité illusoire quand on sait que la plupart des aéroports sont déficitaires. Ce qui est probable, c'est le recours du gestionnaire à l'argent public pour équilibrer sa gestion !

**Emploi** : il est certain que la construction d'un nouvel aéroport avec tout ce qui va avec (accès, gestion de l'eau, déménagements d'entreprises, etc.) générerait de l'activité et de l'emploi le temps du chantier. Il s'agirait alors d'emplois de grands groupes et non de recrutements locaux<sup>18</sup>, mais ce serait toujours de l'activité. Tant qu'à faire de l'activité pour avoir des emplois, autant faire des choses utiles : isolations des logements, transports non polluants, énergies renouvelables...

Entre 1 500 et 2 000 emplois transférés et à moyen terme entre 4 000 et 6 000 emplois nouveaux créés sur le site de NDDL (Ratio : 1 000 emplois pour 1 million de passagers)

**Emploi (suite)** : nous sommes d'accord : entre 1500 et 2000 emplois seraient transférés du sud Loire vers le Nord Loire. Dans le bilan de l'emploi, il faut tenir compte par ailleurs de la destruction de 100 emplois agricoles directs et de 600 à 700 emplois indirects (liés à l'activité agricole) sur la zone.

En outre, ce projet déséquilibrerait encore davantage la répartition des emplois entre le sud et le nord de l'agglomération nantaise. Il y a déjà davantage d'emplois côté nord (cf la circulation quotidienne sur le pont de Cheviré). Il est important de maintenir des emplois côté sud.

**Quant aux emplois nouveaux** qui seraient créés par l'augmentation du trafic, ils le seraient tout autant avec le maintien de Nantes Atlantique... Les 4000 à 6000 emplois nouveaux annoncés, estimés par le ratio utilisé, correspondraient à un trafic de 7 à 9 millions de passagers et seraient donc obtenus en... 2050 ?

De 25 à 30 % des emplois générés par l'activité aéroportuaire seront pourvus par des actifs locaux dans le cadre d'un partenariat avec le pôle emploi nantais

Ces emplois existent déjà autour de Nantes Atlantique. Il est tout à fait probable que ceux qui les détiennent suivraient leur activité si celle-ci se délocalisait nord Loire.

La libération d'une centaine d'hectares exploitables sur le site de Nantes Atlantique permettra de renforcer le pôle aéronautique de l'agglomération nantaise (Airbus, Daher) confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence, créatrices de richesses et d'emplois.

**Activité aéronautique** : dès à présent, le pôle aéronautique nantais pourrait s'étendre car de nombreuses terres en friches existent aux alentours (zones de déprises agricoles). Il n'attend pas après des hectares libérés mais plutôt après une activité soutenue. En outre, le maintien d'un aéroport presque exclusivement pour Airbus fragiliserait beaucoup la position du site nantais d'Airbus.

---

## Environnement

---

NDDL constituera le 1er et le seul aéroport français labellisé Haute Qualité Environnementale (HQE) par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable. Une performance énergétique voulue comme exemplaire : bâtiments HQE, véhicules électriques circulant sur la plate forme, temps de roulage des avions optimisés, économies de carburants réalisées, évaluation systématique par des bilans carbone globaux

**Construire un aéroport HQE** est certainement un défi intéressant pour les concepteurs mais il peut rester dans les cartons. L'attitude la plus écologique est de ne pas construire de nouvel aéroport et d'optimiser celui qui existe. L'abandon du projet à NDL économiserait des tonnes d'énergies et de matières premières, préserverait une zone de biodiversité exceptionnelle, conserverait des terres agricoles, ne favoriserait pas l'étalement urbain au nord de l'agglomération, éviterait des dépenses supplémentaires de CO<sub>2</sub> pour l'accès quotidien à l'aéroport

---

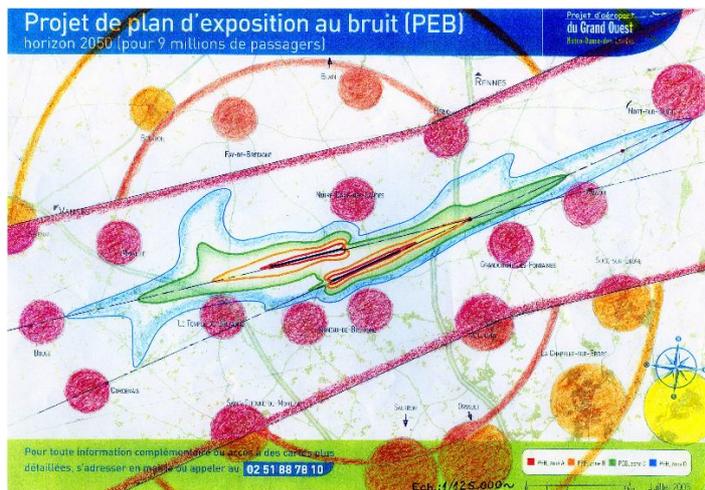
<sup>18</sup> Le groupe Lavalin, l'un des candidats à la construction de NDL, a proposé l'embauche de 7000 ouvriers philippins du bâtiment pour ses grands travaux en Algérie (Ouest France, août 2009)

(pour ceux qui y travaillent notamment)... et économiserait aussi de l'argent public qui pourrait être utilisé à des projets écologiques !

NB : pour économiser le kérosène et freiner la pollution, le roulage des avions a laissé place à leur tractage et, à l'avenir, les nouveaux avions seront conçus pour un roulage à l'énergie électrique.

Un positionnement étudié précisément pour limiter au maximum les nuisances subies par les populations : un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui concernera à l'ouverture 845 personnes et au maximum 2700 personnes (contre 42 000 actuellement)

**Plan d'exposition au bruit :** effectivement, le PEB prévu pour NDL situé au cœur de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres de 52 000 habitants, a été étudié "très précisément" : le bruit chemine de façon dentelée pour éviter les communes...



*Plusieurs personnes ont évoqué le nuage de Tchernobyl à la vue de ce PEB dentelé...*

Les populations concernées sont bien évidemment moins nombreuses qu'avec le PEB actuel de Nantes Atlantique. Il faudra toutefois revoir les chiffres annoncés qui sont basés sur le recensement de 1999 et non sur celui de 2006 (zone en forte croissance démographique).

Le réaménagement de Nantes Atlantique avec le changement d'orientation de la piste diminuerait également considérablement le nombre de personnes concernées (cf annexe 2).

NDDL sera une véritable plate-forme multimodale avec un maillage renforcé en transports collectifs. Une plate-forme multimodale (gateway) à l'échelle interrégionale permettant de concilier sur un même site l'aérien et le ferroviaire. Une liaison ferroviaire cadencée Rennes-NDDL-Nantes permettra l'acheminement rapide des passagers à partir de Rennes (30 minutes), et de la gare de Nantes (15 minutes).

**Plate-forme multimodale :** il est intéressant de voir affirmée cette volonté de concilier sur un même site l'aérien et le ferroviaire. Il est par contre tout à fait surprenant que cela ne soit pas mis en oeuvre à Nantes Atlantique où tout est déjà sur place : la ligne de tramway arrive à La Neustrie (une station à créer), la ligne de chemin de fer traverse les parkings de l'aéroport, avec plusieurs voies, et elle n'est pas utilisée pour les voyageurs ! Une explication : l'aéroport équilibre son budget grâce à la manne des parkings (plus de 10 % du chiffre d'affaire, le pourcentage le plus élevé des aéroports régionaux).



*Une voie ferrée relie la gare de Nantes à l'aéroport de Nantes Atlantique et n'est utilisée que pour les marchandises !*

PS : la liaison Nantes-NDL par le train-tram est annoncée en 30 minutes et non 15. Mais l'argumentaire évoque peut-être la liaison ferroviaire Nantes-NDL-Rennes, qui n'est pas prévue avant... très, très longtemps.

PPS : le coût des liaisons ferroviaires n'est pas inclus dans les 581 millions d'euros. Il n'est pas annoncé et sera beaucoup plus élevé.

Un projet conforme à notre politique d'aménagement durable / Par la définition de règles de préservation des espaces naturels et agricoles autour de la plate forme (165 ha au nord – est et 113 ha au sud – est, permettant ainsi le renforcement de la trame verte entre l'agglomération nantaise et le site aéroportuaire) ; ces orientations s'inscrivent parfaitement dans le SCOT de la métropole Nantes – Saint- Nazaire, adopté à l'unanimité en mars 2007

**Espaces naturels** : il est intéressant de préserver 165 + 113 ha d'espaces naturels quand on en a détruits 2000 et quand on en a rendu 4700 impropres à l'agriculture<sup>19</sup>...

Le développement d'un réseau de transports collectifs performants et efficaces entre l'agglomération et l'aéroport, desservant le nord-ouest de l'aire urbaine

**Transports collectifs** : le développement de transports collectifs est souhaitable et peut tout à fait se faire sans nouvel aéroport. Il se fera d'ailleurs d'autant mieux que les collectivités auront davantage d'argent à y consacrer.

/ Par une capacité de développement de projets urbains sur des espaces rendus constructibles au cœur de l'agglomération nantaise (actuellement inclus dans le PEB de Nantes Atlantique : les projets urbains à Rezé, à Saint Aignan de Grand Lieu, à Bouguenais, ainsi que sur l'île de Nantes sont en l'état irréalisables), offrant ainsi une alternative à l'étalement urbain.

**Espaces rendus constructibles** : une partie de l'île de Nantes se situe dans le PEB actuel, mais en zone D, ce qui n'empêche pas la construction de nouvelles habitations mais impose leur insonorisation<sup>20</sup>. Seuls des espaces actuellement situés en zones A, B ou C du PEB pourraient devenir constructibles alors qu'ils ne le sont pas actuellement si le PEB de Nantes était modifié. Ces zones se trouvent sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu uniquement.

Lors du débat public, une estimation d'un futur PEB sur la piste actuelle de Nantes Atlantique avec un trafic de 4,5 millions de passagers a été conduite : une partie de l'île de Nantes passerait en zone C, ce qui oblèrerait effectivement des projets de construction d'habitations sur cette partie. Cela plaide à notre avis pour la proposition de réorientation de la piste actuelle. Celle-ci est compatible avec les PLU des communes du sud Loire et libèrerait encore plus d'espace pour la construction, à un coût bien moindre que le projet NDL.

---

## Conclusion

---

La nécessité de préparer l'avenir nous impose de ne pas attendre l'arrivée à saturation de Nantes Atlantique pour anticiper le développement démographique, économique et durable de nos territoires. Depuis 35 ans, la recherche d'une perspective durable de développement d'une offre aéroportuaire à l'échelle du Grand Ouest tout en limitant les nuisances et les risques pour les populations soumises aux survols des habitations a conduit au choix du site de Notre Dame des Landes (1974 : création de la Zone d'Aménagement Différée). Croire que ce projet est dépassé, inutile voire trop coûteux c'est refuser de regarder l'avenir et s'exposer au risque du repli sur soi, voire à la menace d'une décroissance destructrice d'activités et d'emplois. Nous avons le devoir et la responsabilité de regarder le monde à la bonne échelle et de prendre toute notre place sur les cartes européennes et mondiales. Situé entre Nantes et Rennes, l'aéroport de Notre Dame des Landes participe aujourd'hui de cette dynamique, que nous avons l'obligation de conforter.

Il est effectivement préférable de ne pas attendre la saturation de Nantes Atlantique car elle n'arrivera jamais ! Nous partageons la préoccupation d'un avenir durable pour notre territoire. Vouloir le préparer avec un projet bâti au départ pour le Concorde est tout à fait symbolique d'un grave dysfonctionnement.

Optimiser Nantes Atlantique et les autres aéroports de l'Ouest qui ont encore de l'activité, développer le transport ferroviaire, notamment en remettant en activité la ligne existante entre la gare et l'aéroport de Nantes, maintenir l'activité agricole, arrêter de détruire inutilement des terres<sup>21</sup>, favoriser un développement équilibré du territoire et non pas sacrifier les zones éloignées du département au profit d'une métropole hypertrophiée... Tout cela crée ou préserve de l'activité aujourd'hui et prépare un avenir viable.

---

<sup>19</sup> Chiffre Chambre d'agriculture de Loire Atlantique

<sup>20</sup> Ce qui est déjà certainement prévu dans les constructions programmées sur l'île de Nantes

<sup>21</sup> La Loire-Atlantique perd 2000 ha de terre agricole chaque année

Ce projet est porté par l'Etat. Il s'inscrit dans un processus long, ponctué par des étapes de validation et de concertations des différents acteurs (Etat, élus locaux, acteurs économiques, associations) et des populations.

**Projet porté surtout par les principaux élus de la région :** depuis 40 ans, le projet est porté par les principaux élus de la région, droite et gauche confondues, qui se bercent de rêves de grandeur pour la métropole nantaise. Site choisi en 1967 pour le Concorde ; projet défendu en 1970 par le sénateur maire de Saint Herblain, Michel Chauty, qui projetait un aéroport de fret, le « *Rotterdam aérien de l'Europe* » et soutenu par les « experts » de la CCI qui anticipaient qu'en 2000 « *les voyageurs en provenance de Grande Bretagne pourraient atterrir à Nantes-NDL avec leur voiture pour se rendre ensuite en Bretagne, ou en Espagne via Bordeaux ou en Suisse par la vallée de la Loire<sup>22</sup>* » ; projet proposé en 1994 pour être le troisième aéroport parisien (cinq élus de la région, dont JM Ayrault, sont montés à Paris pour défendre cette candidature) ; projet relancé en 2000 sous le gouvernement Jospin, sous le prétexte d'une saturation annoncée...

Le projet est aujourd'hui également porté par l'Etat car il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Le projet a fait l'objet d'une information large aux populations [...] Le projet NDDL a fait l'objet d'un débat public (Décembre 2002 à mai 2003). Le Débat public a porté sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Une Commission particulière a été mise en place pour animer et organiser le débat sous la présidence de Jean BERGOUX. Le compte rendu du débat et son bilan ont été rendus publics en juillet 2003. Les conclusions sont claires : la saturation de l'Aéroport de Nantes-Atlantique à moyen terme, et la nécessité d'y substituer un nouvel aéroport pour Nantes et le Grand Ouest ont orienté le choix du site de Notre-Dame-des-Landes.

**Précipitation plutôt que concertation :** les terrains de NDL ont commencé à être acquis en 1974... tandis que l'étude sur le choix d'un site possible a eu lieu en 1992.

**Débat public :** la forme de la concertation a été respectée au cours de ce débat public<sup>23</sup> mais pas le fond, du fait de l'excès de certitude des porteurs du projet. Des propositions d'études ont été rejetées : état des lieux des aéroports de l'Ouest, réaménagement de Nantes Atlantique.

Le Président du Débat public a conclu à une saturation prévisible de la plate-forme aux environs de 2020. Il faut toutefois préciser que ces prévisions d'experts se basaient sur 1) un facteur psychologique lié à une progression des nuisances ; 2) un emport moyen de 50 passagers (il est à 70 en 2008) ; 3) un pétrole à 30 dollars le baril (à plus de 70 actuellement) ; 4) une ignorance des stratégies des compagnies aériennes ; 5) une ignorance de la crise économique actuelle... N'est-il pas indispensable de refaire les calculs ?

Le projet NDDL a fait l'objet d'une enquête publique (Octobre au 30 novembre 2006). Toutes les demandes d'informations et observations du public ont pu s'effectuer [...] A l'échelle de Nantes Métropole : le projet de transfert de l'aéroport fait partie du programme électoral municipal et d'agglomération [...] Il a fait l'objet de 6 délibérations votées au Conseil Communautaire dont la dernière du 27 juin 2008, validant le soutien et l'engagement de Nantes Métropole pour le projet, a été adoptée à 89 voix pour, 18 voix contre et 5 abstentions.

**Enquête publique :** les enquêteurs ont donné un avis favorable à l'utilité publique du projet par cinq voix contre deux (ce qui est rare : en général, le lent processus conduit à une vision commune). La commission d'enquête a souligné qu'il s'agissait d'un « pari sur l'avenir ». Pour nous, ce pari est perdu d'avance. Il est perdu écologiquement et il est perdu économiquement.

De nombreux projets déclarés d'utilité publique ont finalement été annulés. Exemples dans l'Ouest : Plogoff, la centrale du Carnet, la ligne à haute tension de la presqu'île guérandaise.

**Aujourd'hui, on refuse à la CCEG l'accès au cahier des charges transmis aux candidats à la construction de l'aéroport...**

---

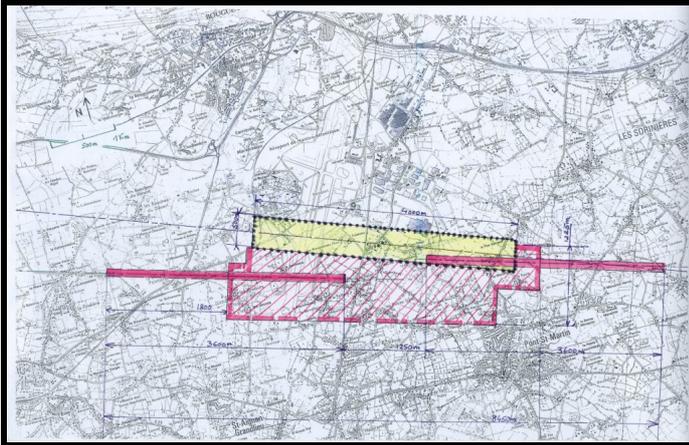
<sup>22</sup> Etude de la CCI de Nantes Saint Nazaire, citée dans « *Dégage on aménage* » de De Legge et Leguen, ed. Le cercle d'or

<sup>23</sup> La conception de la démocratie à la française se trouve résumée dans le rapport d'activité 2008/2009 de la CNDP : « *La finalité du débat public : démocratiser, légitimer la décision finale qui ne sera pas nécessairement acceptée par tous mais qui sera rendue acceptable parce que tous auront pu s'exprimer et être entendus* ».

## ANNEXE 2 : Proposition d'une piste transversale à Nantes Atlantique

Cette option a été étudiée objectivement, par le Conseil général d'abord, et par l'Etat ensuite. La construction d'une nouvelle piste, orientée est-ouest pour éviter le survol du centre – ville de Nantes, ne réglerait ni le problème de la sécurité ni celui des nuisances subies par les populations de l'agglomération. De plus, elle engendrerait un coût tout à fait comparable à celui de NDDL.

**Le Conseil général a étudié<sup>24</sup> une proposition tout à fait différente** de celle que l'association Solidarités Ecologie a proposée. Reprenant une idée émise par la CCI dans les années 70, l'association propose une piste unique, croisant la piste actuelle dans sa partie sud, pour la remplacer (cette nouvelle piste se situerait plus au sud que l'ancienne piste transversale créée par les Allemands). Le CG a étudié l'impact de deux pistes transversales placées au sud de Nantes Atlantique, bien écartées et avec une importante zone aéroportuaire entre les pistes :



En jaune : la proposition de Solidarités Ecologie.  
En rose : le complexe à 2 pistes (ressemblant au projet à ND), étudié par le Conseil général.

**Le président du Conseil général a reconnu la « méprise »** et s'est engagé à refaire faire l'étude. Elle n'a jamais été refaite et, depuis, ce sont toujours les chiffres issus de cette étude « bidon » qui sont repris par tous ceux qui veulent dénigrer cette proposition de piste unique réorientée.

**La préfecture de région** a pour sa part repris telles quelles les conclusions du Conseil général mais elle a modifié les cartes pour ne présenter qu'une seule piste, de façon à faire croire que les chiffres venant du CG avaient été obtenus par une étude sur un projet à une seule piste : manipulation supplémentaire.

Aujourd'hui, l'argumentaire édité par Nantes Métropole reprend lui aussi les chiffres issus de l'enquête « bidon » du CG 44.

**Nous continuons à demander une étude sérieuse et indépendante de cette proposition.**

En effet, dès 3,5 M de passagers (le trafic actuel étant de 2,8 M), le PEB devrait être augmenté de 10 000 habitants supplémentaires, soit au final une couverture de nuisances concernant plus de 52 000 habitants.

**Un PEB de 2100 personnes** : la piste Est-Ouest remplacerait la piste actuelle, l'association Solidarités Ecologie estime le PEB de cette nouvelle piste à 2100 personnes pour 3,5 millions de passagers. La proposition permettrait donc de passer de la situation actuelle où 42 000 personnes sont dans le PEB à une situation future où 2100 personnes y seraient.

Explication des chiffres de l'argumentaire : le PEB estimé par le CG 44 sur un projet à deux pistes est de 10 000 personnes pour un trafic de 3,5 millions de passagers. A ces 10 000 personnes, on ajoute les 42 000 du PEB actuel (!) et on obtient 52 000 !

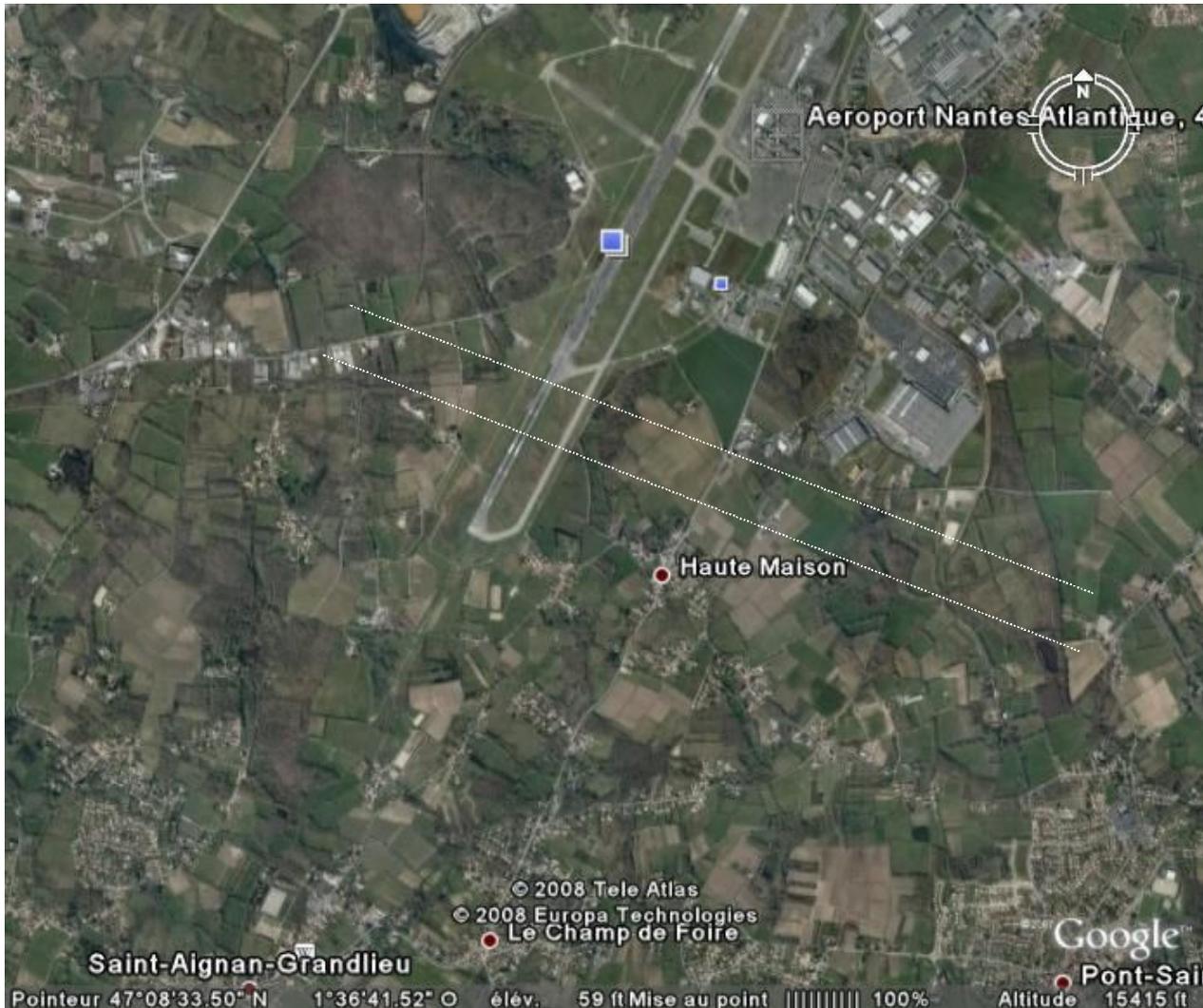
Au-delà de la construction d'une seule piste proprement dite (coût : 80 M€), avec son emprise et ses surfaces de dégagement, le repositionnement de tout l'aéroport en fonction de la nouvelle piste engendrerait les implications suivantes : / l'acquisition de 564 ha de terrain supplémentaires, alors que rien n'a été préparé pour cela (coût 40 à 50 M€) ; / la suppression de vingt à trente villages et lieux-dits entre Bouaye, Bouguenais, Saint-Aignan et Pont-Saint-Martin ; et le rachat de 500 à 700 maisons (coût : 100 à 175 M€) ; / les impacts sur les zones d'activités de La Forêt et D2A à Bouguenais et Saint-Aignan. D'importantes entreprises (Point P, Hyper U...) seraient à exproprier et à déplacer (coût : 80 M€) avec des risques élevés de perte des emplois.

<sup>24</sup> "Y a-t-il une alternative au projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes ?" – rapport d'analyse du CG 44 - octobre 2006

**Coût** : la construction d'une piste transversale nécessiterait l'acquisition de moins de 200 ha (une partie est déjà propriété de la zone d'activité aéroportuaire D2A). Les 564 ha cités dans l'argumentaire sont calculés sur le projet « CG » à deux pistes.

Il y aurait 21 maisons, 2 corps de ferme et 4 entreprises artisanales à démolir<sup>25</sup> et non pas vingt à trente villages et lieux-dits<sup>26</sup>. Selon l'exact emplacement de la piste, les deux hangars de stockage de Point P et Hyper U seraient ou non à déplacer.

Chacun peut se rendre compte par lui-même de l'état de la zone possible pour la construction de cette piste transversale en allant sur Google Earth par internet (sur la photo ci-dessous, en pointillés : zone approximative de la piste transversale proposée).



Reconfigurations importantes sur les infrastructures existantes : les installations de service (aérogare, tour de contrôle, météo, avitaillement) devraient également être déplacées autour de la nouvelle piste (145 à 160 M€). / Les temps de roulage des avions et donc la consommation de carburants seraient augmentés, ne permettant pas d'optimiser les trajectoires par rapport aux zones habitées, ni de réduire sensiblement les temps de roulage des avions au sol et donc les émissions polluantes et sonores associées.

**Utilisation des infrastructures existantes** : il n'y a aucune reconfiguration des infrastructures aéroportuaires existantes à prévoir : les aérogares, la tour de contrôle (située à égale distance de la piste actuelle et de la piste proposée), l'avitaillement, peuvent rester là où ils sont.

Pour ne pas augmenter le temps de roulage des avions, il est possible d'utiliser des petits bus ou des tapis roulants pour transporter les passagers.

<sup>25</sup> En comparaison, dans le projet de nouvel aéroport à NDL, il y aurait 39 maisons et 8 corps de ferme à démolir

<sup>26</sup> Parmi ces « villages », on trouve « Frémioux » où ne reste qu'un vieux corps de ferme abandonné, le laboratoire des ponts et chaussées...

Cette proposition de réaménagement est modulable en fonction de l'évolution du trafic. Si, à l'avenir, il fallait construire une nouvelle aérogare, celle-ci pourrait être construite plus proche de la nouvelle piste.

Ainsi, le coût d'un repositionnement complet de l'aéroport autour d'une seule piste orientée est-ouest (alors que NDDL en prévoit deux pour absorber davantage de trafic, réduire la pollution et les nuisances), est évalué par le Conseil général et l'Etat entre 450 et 570 M€, soit un coût proche de celui de NDDL. Au-delà de ce montant, la voie ferrée Nantes-Pornic et la RD 85 en direction de Saint-Aignan devraient être soit coupées, soit déviées. Au final, la création d'une nouvelle piste sur le site de Nantes Atlantique, si elle est techniquement possible, produirait comparativement plus de nuisances pour les populations, plus de coûts financiers et ce pour une qualité de service moindre.

**Coût (suite)** : comment peut-on faire croire que la création d'une seule piste peut coûter aussi cher que de créer un aéroport entier avec ses accès, la gestion de l'eau, la viabilisation des terrains, le reclassement des 50 exploitations agricoles, etc ? Ces manipulations sont indignes d'une démocratie.

Pour réaliser cette piste, il est vrai qu'il conviendra de faire passer la RD25 sous la piste<sup>27</sup>. Quant à la voie ferrée, la solution sera à étudier techniquement : passage en contrebas ou légère déviation. Rappelons que le Département n'avait pas hésité à faire une large déviation de cette même voie ferrée quand, dans les années 70, il a opté pour l'allongement de la piste actuelle, de préférence à une piste transversale<sup>28</sup>.

---

### ANNEXE 3 : Le devenir du site de Nantes Atlantique

---

A l'ouverture de la plate forme de Notre Dame des Landes, l'ensemble des trafics commerciaux de Nantes Atlantique seront transférés sur le nouvel aéroport. La libération d'une centaine d'hectares exploitables sur le site de Nantes Atlantique permettra de renforcer le pôle aéronautique de l'agglomération nantaise (Airbus, Daher) confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence. Notre territoire dispose effectivement de nombreux atouts en la matière qu'il convient de renforcer [...]

**Trois aéroports pour le département** : Nantes Atlantique restera en fonctionnement pour la société Airbus et pour les vols non commerciaux (ce qui fragilisera le site nantais d'Airbus). Le département de Loire Atlantique (1,2 millions d'habitants) sera ainsi le plus pourvu en aéroports avec trois aéroports : Nantes Atlantique, Saint-Nazaire et Notre Dame des Landes. L'exploitation et la gestion de ces trois plates-formes sera à la charge de l'investisseur privé, qui saura se retourner vers les collectivités publiques pour éponger les déficits. Nous sommes assurément dans une période de très grande opulence où l'on peut se permettre tous ces gaspillages...

---

### ANNEXE 4 : Vouloir développer le transport aérien

---

Pourquoi vouloir développer un mode de transport qui n'a pas d'avenir et qui est polluant ? Dans un contexte d'intensification des échanges mondiaux, la progression du trafic aérien s'est fortement accélérée ces dernières années (croissance de 35% sur les 5 dernières années). La responsabilité du trafic aérien en termes d'émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) est très relative : A l'échelle mondiale, la production de GES imputable au trafic aérien représente seulement 2,6% des émissions totales. [...] A l'échelle nationale, sur les 471 Mt de GES produits en 2006, le transport aérien représentait 4,7 Mt de GES, soit 1% des émissions [...] Pour un trajet de 1000 km, une voiture émettra 31,2 kg de CO2 contre 38,7 kg par passager pour l'avion (source éco – comparateur ADEME)

**Irresponsable !** C'est stupéfiant de voir écrits de tels propos par les services de Nantes Métropole, communauté qui se targue de ses programmes écologiques, communauté dont le président, Jean-Marc Ayrault, a signé le pacte écologique ! L'avion est l'un des principaux responsables de la dégradation de l'environnement. L'avion consomme 12 % des hydrocarbures utilisés pour le transport en France<sup>29</sup> alors qu'il représente moins de 6 % des transports de passagers (6 % est la moyenne européenne). Le transport routier n'est certainement pas un exemple à suivre mais la comparaison citée en émission de gaz à effet de serre avec celle d'une voiture, omet de dire qu'à partir du moment où la voiture a quatre passagers, la production en GES par passager est 4 fois

---

<sup>27</sup> L'autoroute Paris Lille passe sous les pistes de Roissy CDG ; Dans le projet à ND, quatre départementales sont dans le même cas.

<sup>28</sup> On peut observer sur Google Earth le tracé nouveau et le tracé ancien de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic

<sup>29</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/statisti/tr-mode.htm>

moindre. Autre comparaison : une personne qui fait Paris-Marseille en avion produit 300 kg de GES et seulement 6 si elle prend le train<sup>30</sup>.

Remarque : Nantes mise sur le transport aérien au moment où celui-ci entre en zone de turbulences. De son côté, Rennes mise sur le transport ferroviaire : avec la LGV Bretagne, elle sera à 1h26 de Paris et grâce à l'interconnexion des LGV, le Grand Ouest sera, par Rennes, encore plus facilement accessible.

Croire que le transport aérien n'a pas d'avenir en raison de l'épuisement des ressources pétrolières c'est méconnaître les capacités d'adaptation et d'innovation de l'industrie aéronautique. Les efforts des industries aéronautiques pour réduire la part des émissions de GES est déjà en marche et se poursuivra. En 50 ans la consommation des avions de ligne a été réduite des 2/3 grâce aux améliorations technologiques et optimisations d'exploitations [...] L'engagement des compagnies aériennes étant de neutraliser l'empreinte carbone du secteur aérien d'ici à 2020 et de réduire les émissions de GES de 50% d'ici à 2050. Toutes les industries de l'aéronautique investissent dans des programmes de recherche et de développement [...].

**La religion du progrès ?** Certes, des progrès conséquents ont été accomplis pour rendre les avions plus économes et ils se poursuivront. De là à avoir une foi totale dans les capacités d'adaptation et d'innovation de l'industrie aéronautique, il y a un pas de géant que les spécialistes de l'ONERA (Office national d'études et de recherches aérospatiales) sont loin d'envisager : lors d'un congrès en 2005 sur le thème « Le transport aérien face aux défis énergétiques », ils ne voyaient aucune solution de remplacement aussi intéressante que le pétrole sur le plan de l'énergie, du coût et des quantités produites. Les pistes évoquées (gaz naturel, biomasse, etc.) pourraient peut-être faire voler un jour de petits avions mais de là à transporter plusieurs centaines de personnes comme actuellement, il y a un monde !

---

## ANNEXE 5 : La nature

---

Les 1 000 ha acquis depuis 35 ans pour le projet d'aéroport sont à mettre en perspective avec les 900 ha d'espaces naturels à protéger acquis par le département de Loire – Atlantique. L'état du site de NDDL est largement dû au fait que son statut de réserve pour un projet aéroportuaire l'a protégé de la périurbanisation des dernières décennies. Par ailleurs, le choix du site a largement été guidé par son faible potentiel agricole (acidité des sols et pauvreté minérale, basse végétation composée de bruyères et d'ajoncs) L'aéroport NDDL sera le 1er aéroport HQE de France et conformément aux orientations de notre SCOT, le respect de l'environnement naturel du site fait partie des obligations majeures auquel le projet d'aéroport et son exploitant devront se soumettre.

Le projet détruirait 2000 ha de terres agricoles et naturelles comme dit précédemment. Cette zone a échappé aux remembrements et est ainsi devenue un espace très préservé de par l'effet conservatoire de la ZAD. Des espèces protégées s'y trouvent, la biodiversité est exceptionnelle. Est-ce le moment de détruire ce que la nature a sauvé pendant des décennies ? Surtout que l'on peut tout à fait faire autrement en optimisant Nantes Atlantique...

« Le faible potentiel agricole de la zone » est un argument pernicieux qui joue sur la toponymie de « Notre Dame des Landes » et qui montre une profonde méconnaissance de la réalité de terrain. En effet, si les caractéristiques des sols sont exactes, la « végétation de bruyères ou d'ajoncs » laisse croire qu'il s'agit de landes et de friches non exploitées. La réalité est tout autre : les agriculteurs ont su créer un bassin de production laitière important. Depuis plusieurs générations, les agriculteurs ont mis en valeur ce milieu pour y faire vivre décemment leurs familles et susciter six à sept fois plus d'emplois indirects reliés. Le chiffre d'affaire annuel moyen par exploitation est de 183 000 euros.

---

### Pour aller plus loin

---

Un film de 10 minutes « **Nantes, refus du nouvel aéroport, l'explication** » sur Dailymotion :

[http://www.dailymotion.com/search/kruger/video/xa2gc8\\_non-a-laeroport-lexplication-par-th\\_news](http://www.dailymotion.com/search/kruger/video/xa2gc8_non-a-laeroport-lexplication-par-th_news)

ou : [http://www.dailymotion.com/relevance/search/cinegesvres/video/xa16zt\\_non-a-laeroport-lexplication\\_news](http://www.dailymotion.com/relevance/search/cinegesvres/video/xa16zt_non-a-laeroport-lexplication_news)

Contactez le collectif d'élus qui se posent des questions sur le projet :

[collectif.elus@notre-dame-des-landes.fr](mailto:collectif.elus@notre-dame-des-landes.fr)

<http://acipa.free.fr>

<http://www.solidarites-ecologie.org>

<sup>30</sup> « Transports, moteur des changements climatiques » du Réseau Action Climat sur : <http://ecocitoyens.ademe.fr/mes-deplacements/se-deplacer-responsable/a-savoir>