

CONSERVONS NANTES-ATLANTIQUE

- Construire un nouvel aéroport à Nantes est une folie à éviter ABSOLUMENT
- S'il s'agit de limiter ou d'éviter le survol de Nantes, des solutions raisonnables existent

Présentation de Solidarités Ecologie, 2008

CONSERVONS NANTES-ATLANTIQUE !

Construire un nouvel aéroport à Nantes est une folie à éviter ABSOLUMENT. C'est même désormais une INDECENCE. Nous allons vous expliquer brièvement pourquoi dans la première partie de cette présentation.

S'il s'agit de limiter ou d'éviter le survol de Nantes, des solutions raisonnables existent : dans les arguments avancés pour justifier la création d'un nouvel aéroport, un seul peut paraître justifié même s'il convient de le relativiser : le souci d'éviter de survoler des zones fortement urbanisées. Si c'est cela que nous voulons, des solutions raisonnables existent. Nous présentons ici en détail l'une de ces solutions : le réaménagement de Nantes Atlantique. Il est réalisable sans difficultés majeures.

Les caractéristiques du projet

- 2 pistes mises en service dès l'ouverture
- Installations dimensionnées pour 4 Mpax à l'ouverture et 9 Mpax en phase ultime (2050)
- 2 700 personnes dans la simulation du PEB à l'horizon ultime (9 Mpax)
- Localisation à 22 km au Nord-Ouest de Nantes
A 8 Km du périple !
- Desserte routière de type « apaisée » entre le RN 137 et la RN 165
- Appréciation sommaire des dépenses : 531 M€ ?



Préfecture de Loire-Atlantique – Mardi 29 janvier 2008



Les caractéristiques du projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ont été rappelées par le préfet de Loire Atlantique en janvier 2008 lors de réunions appelées « Mini Grenelle ». Cette diapositive, comme quelques autres après, est extraite du diaporama de la préfecture. 2 pistes dès l'ouverture.... (lire)....

L'aéroport de Notre Dame des Landes est prévu sur 2030 hectares avec deux pistes. En comparaison, Roissy occupe 1600 hectares avec 4 pistes et a un trafic de plus de 50 millions de passagers par an.

Le chiffre de 2700 personnes impactées par un PEB sur Notre Dame des Landes à 9 millions de passagers est très discutable : les populations datent de 1999, le projet de PEB est en dentelle pour éviter les bourgs (on le verra plus tard),.

Le projet est prévu à 8 km au nord de Nantes et non 22, c'est bien un projet d'aéroport nantais avant tout.

Le coût est très sous-estimé, il est sans doute plus près de 3 milliards d'euros. Et la question du financement n'est pas réglée du tout.

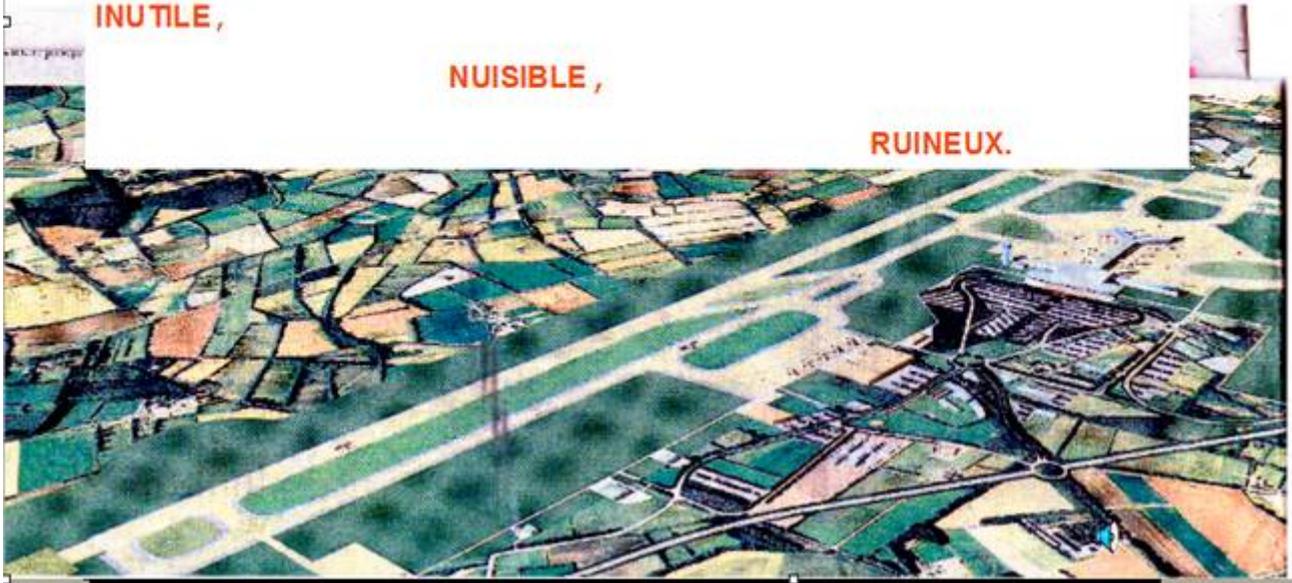
Dans sa présentation, le préfet s'est beaucoup attaché à contrer les propositions alternatives. Elles n'en demeurent pas moins très pertinentes.

Même « peint en vert », le projet de Notre Dame des Landes reste

INUTILE,

NUISIBLE,

RUINEUX.



Depuis le Grenelle de l'environnement, le projet est peint en vert, on nous promet un aéroport HQE (Haute Qualité Environnementale). Pour nous, même « peint en vert », ce projet demeure INUTILE, NUISIBLE et RUINEUX

Le projet d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est né dans les **années 1970** : il s'agissait d'avoir un aéroport suffisamment grand pour le Concorde ! Des terres ont été acquises par le Conseil général de l'époque.

Ensuite on n'a plus parlé du projet pendant une vingtaine d'années.

En 2000, le gouvernement Jospin a relancé le projet. Il est fort probable que ce soit à l'initiative de Jean Marc Ayrault. Pour pouvoir **urbaniser l'île de Nantes sans trop de contraintes urbanistiques**, il devenait urgent de se débarrasser de Nantes Atlantique.

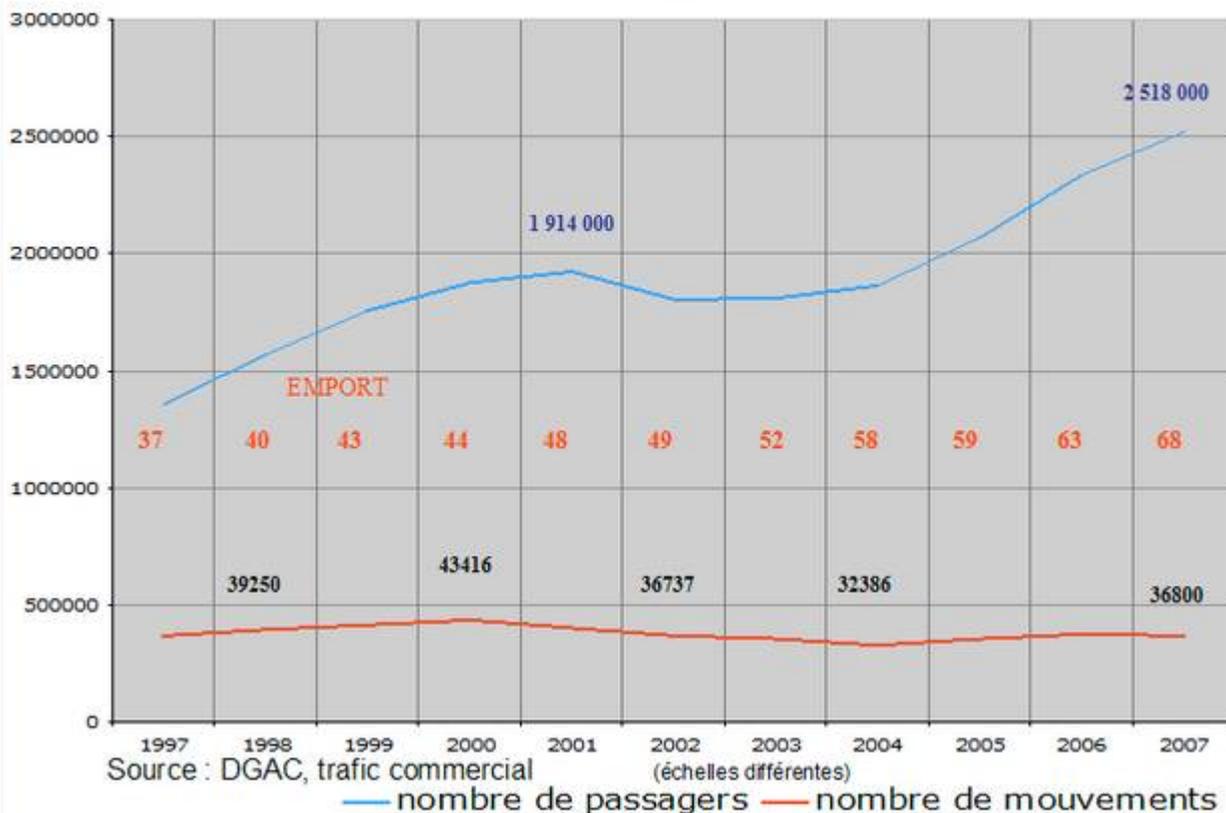
En 2003, un Débat public a eu lieu sur le projet. En 2006-2007, ce fut le tour d'une enquête publique. Les débats ont permis de constater trois points très fragiles du projet :

- la modestie du trafic actuel,
- la fragilité des prévisions de trafic

les énormes gaspillages qu'implique un tel projet (gaspillage d'espace, gaspillage humain, gaspillage d'argent public).

un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile...

NANTES ATLANTIQUE : évolution du trafic



Le projet est inutile car l'aéroport actuel n'est absolument pas saturé, au contraire.

Voici les courbes d'évolution du trafic sur Nantes Atlantique depuis 10 ans, chiffres officiels de la DGAC concernant le trafic commercial.

En bleu, l'évolution du nombre de passagers : croissante jusqu'en 2001, puis stagnante jusqu'en 2004 et croissante de nouveau avec l'arrivée de compagnies low costs sur l'aéroport. Il faut savoir que les compagnies low costs sont assez volatiles. Elles bénéficient de 80 % de remise sur leurs taxes la 1ère année d'installation, 50 % la 2e année, 20 % la 3e. Parfois, elles se retirent ensuite. Il est vraisemblable que la montée du prix du pétrole les fragilisera plus rapidement que les autres.

En rouge : l'évolution du nombre de mouvements d'avions (atterrissages et décollages) : croissant jusqu'en 2000, décroissant ensuite, stable depuis 2002. On a moins de mouvements d'avion aujourd'hui qu'en 1997 ! L'explication de la différence entre ces deux courbes est liée à la capacité et au remplissage des avions. Aujourd'hui, le nombre moyen de passagers par avion (emport moyen) est de 68, il était de 37 il y a dix ans. En 2003, lors du Débat public, l'expert tablait sur un emport moyen de 50 passagers par avion... pour 2020 !! Aujourd'hui, 4 ans après, il est proche de 70. Il peut encore beaucoup augmenter du fait de la plus grosse taille des avions d'aujourd'hui et de la politique de meilleur remplissage des compagnies aériennes. Certains aéroports connaissent d'ores et déjà un emport moyen de 100.

un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile...

Nantes Atlantique : 7 mouvements / heure, 10 en heure de pointe

Genève : 30 mouvements / heure

On est loin de la saturation !

Départs / Departures

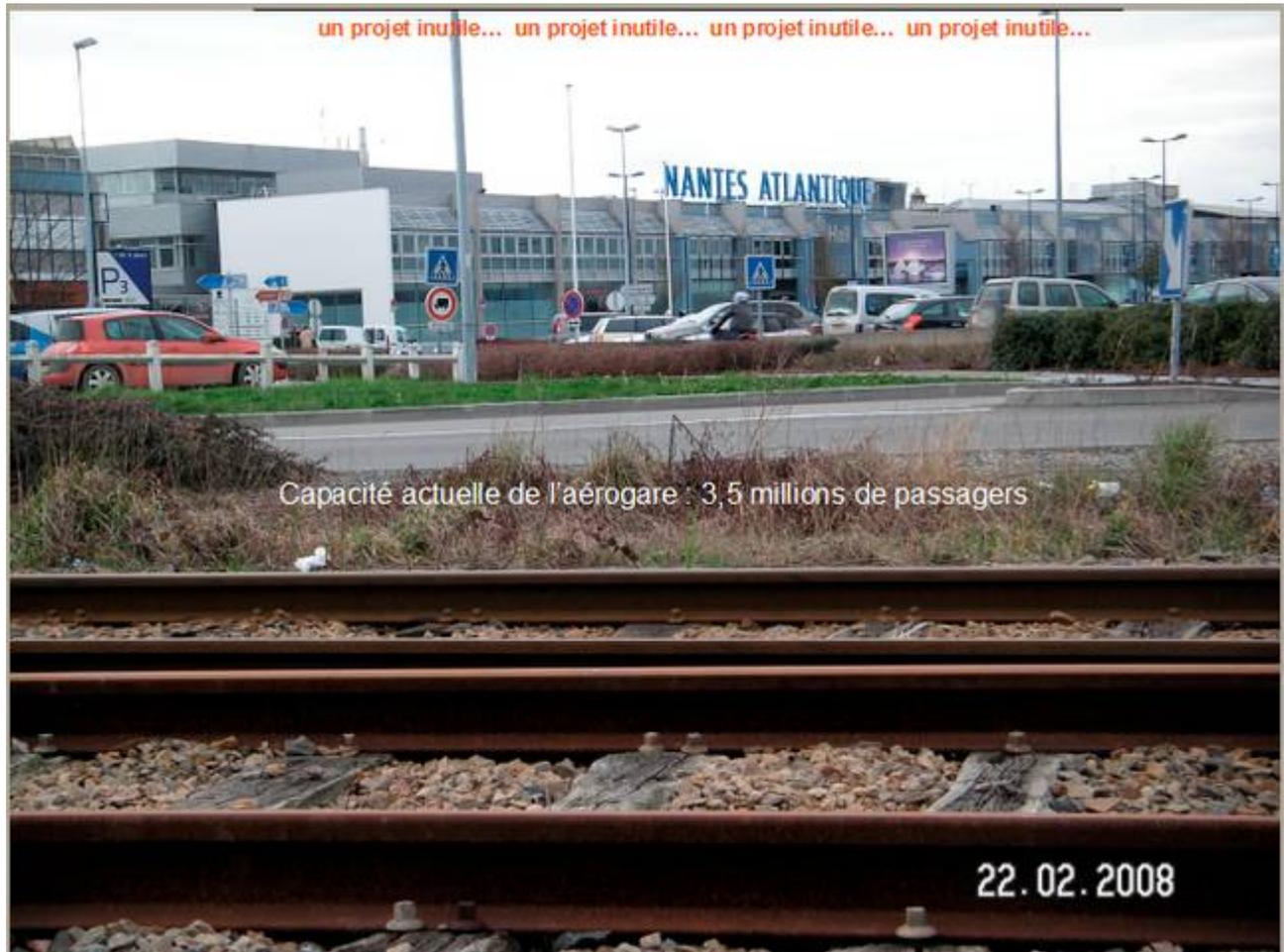
Heure Time	Destination To	Vol Flight	Banque Desk	Observation Remark	Hall
17:00	Dakar	BI1676		Decolle	
17:20	Clermont-Fd	AF3163		Decolle	
17:45	Lyon	AF7864			
17:45	Londres STN	FR4243			
18:10	Madrid	IB8547	S	Enregistrement	4
18:20	Montpellier	AF3274	T V	Enregistrement	4
18:40	Toulouse	AF5653	V U	Enregistrement	4
18:45	Marseille	AF5765	E D C	Enregistrement	2
18:45	Strasbourg	AF5773	V	Enregistrement	4
19:05	Bordeaux	AF3127			
19:05	Paris-CDG	AF7731	C D E	Enregistrement	2

22.02.2008

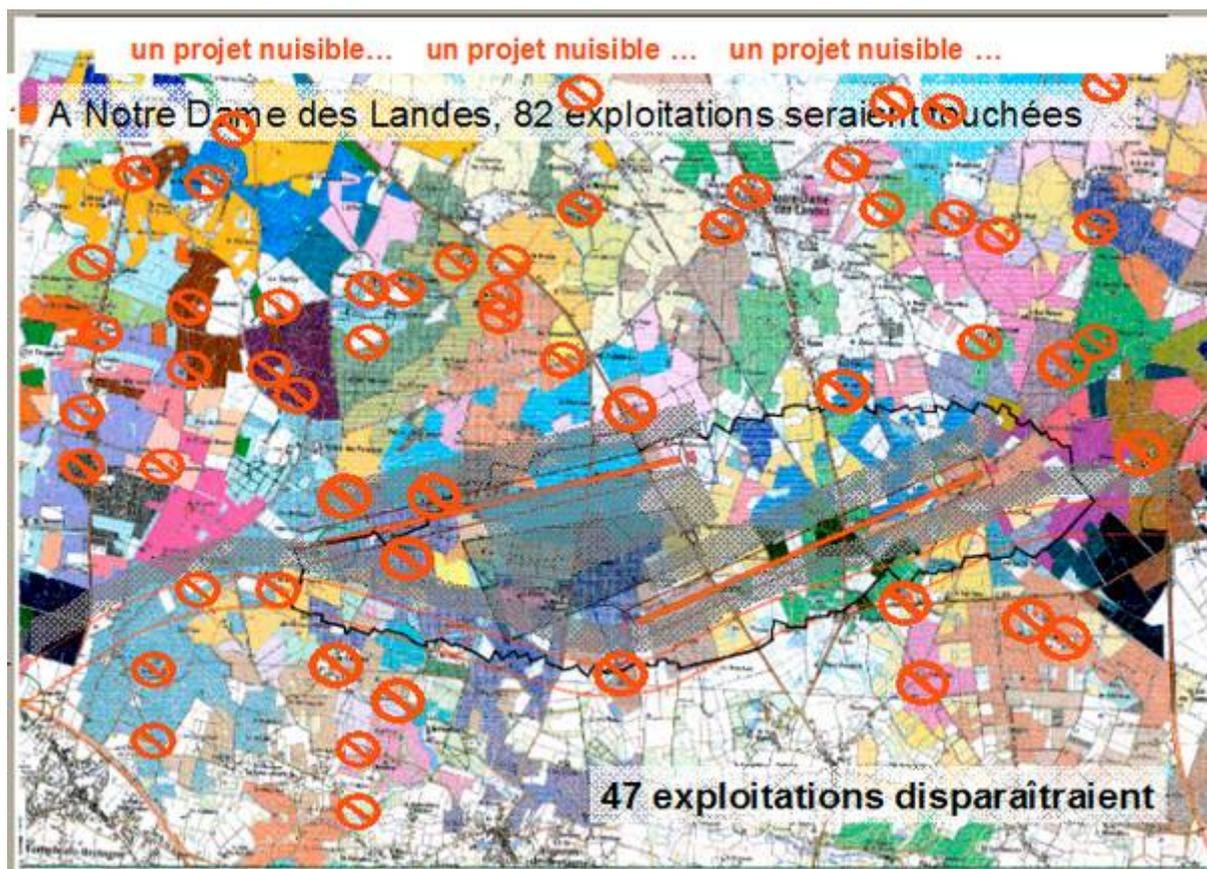
Sur cette photo récente du tableau d'affichage prise en heure de pointe à Nantes Atlantique, on compte 5 décollages par heure. Le nombre d'arrivées est lui aussi de 5. Soit 10 mouvements par heure en heure de pointe. Et moins de 5 mouvements par heure le reste de la journée.

En comparaison, l'aéroport de Genève reçoit 30 mouvements par heure en moyenne.

On a pu lire dans Nantes Passion que « 50 % des atterrissages nécessitent un survol à basse altitude de la ville de Nantes »... c'est exact mais cela représente combien d'avions par heure ? Petit problème d'arithmétique : sachant que nous avons 37 000 mouvements par an, la moitié en atterrissage (dont la moitié survolent Nantes), en comptant une plage d'ouverture journalière de 15 h, **combien d'avions en moyenne survolent Nantes dans une heure ? Réponse : 1,7 par heure. Aux heures de pointe : 4 ou 5 au grand maximum.** Il ne s'agit pas de minimiser le réel problème des nuisances pour les riverains de l'aéroport, dont les indemnisations n'ont que trop traîné. Il s'agit de préciser de quoi on parle.



L'aérogare actuelle est dimensionnée pour un nombre de passagers annuel de 3 millions et demi. Et il y a de la place pour l'agrandir si nécessaire.



Le projet de nouvel aéroport est inutile, on vient de le voir. Il est aussi nuisible.

Voici le plan prévu pour le projet, établi par la Chambre d'agriculture. Les couleurs correspondent aux différentes exploitations agricoles.

A Notre Dame des Landes, 82 exploitations seraient touchées. Parmi elles, 47 disparaîtraient, elles devraient être réinstallées ailleurs et on n'a toujours pas trouvé les terres pour le faire. 110 agriculteurs travaillent actuellement sur ces 47 exploitations.

En trait noir : le contour de la ZAD, zone d'aménagement différé. En gris : les emplacements des pistes, de l'aérogare et parkings et des routes.

Les points rouges : les sièges d'exploitations.



Avec un aéroport à Notre Dame des Landes, tout un potentiel agricole disparaîtrait. Le projet détruirait le plus grand bassin laitier du département.

La zone de Notre Dame des Landes c'est 900 vaches allaitantes, 1700 vaches laitières, 80 exploitations dont 4 en bio,, 11, 5 millions de litres de lait par an, 183 000 euros de chiffre d'affaires annuel par exploitation en moyenne.

Sans parler de toute l'économie en aval et en amont de l'agriculture : agro alimentaire, techniciens agricoles, machinisme agricole, coopératives etc.



En bref, un nouvel aéroport, ça signifierait :

La destruction d'une activité économique agricole prospère : on remplace l'activité agricole par une autre, celle du BTP...

Une urbanisation galopante au nord de Nantes : à l'heure où nos responsables politiques veulent freiner l'extension urbaine qui détruit en France tous les 10 ans une superficie de terre de la taille d'un département, ce projet induira quoiqu'on fasse une urbanisation importante au nord de Nantes. Cela aggraverait le déséquilibre en emplois entre le nord et le sud de l'agglomération.

La destruction d'une zone de biodiversité exceptionnelle : grâce à l'effet conservatoire de la ZAD depuis 30 ans, on a une des dernières zones de biodiversité exceptionnelle du département. C'est un patrimoine à sauvegarder.

Appréciation sommaire des dépenses

un projet ruineux... un projet ruineux ... un projet ruineux ...

Postes	Estimation en M€ HT (2006)
• Foncier	19
• Etudes et travaux plate-forme aéroportuaire	454
- dont zone des installations	150
- dont aire de mouvement	270
- dont éléments régaliens	34
• Etudes et travaux desserte routière et rétablissement de voiries	57
• Plan de gestion agri-environnemental	41
• Mesures d'accompagnement territorial	10
• TOTAL	581



Préfecture de Loire-Atlantique – Mardi 29 janvier 2008



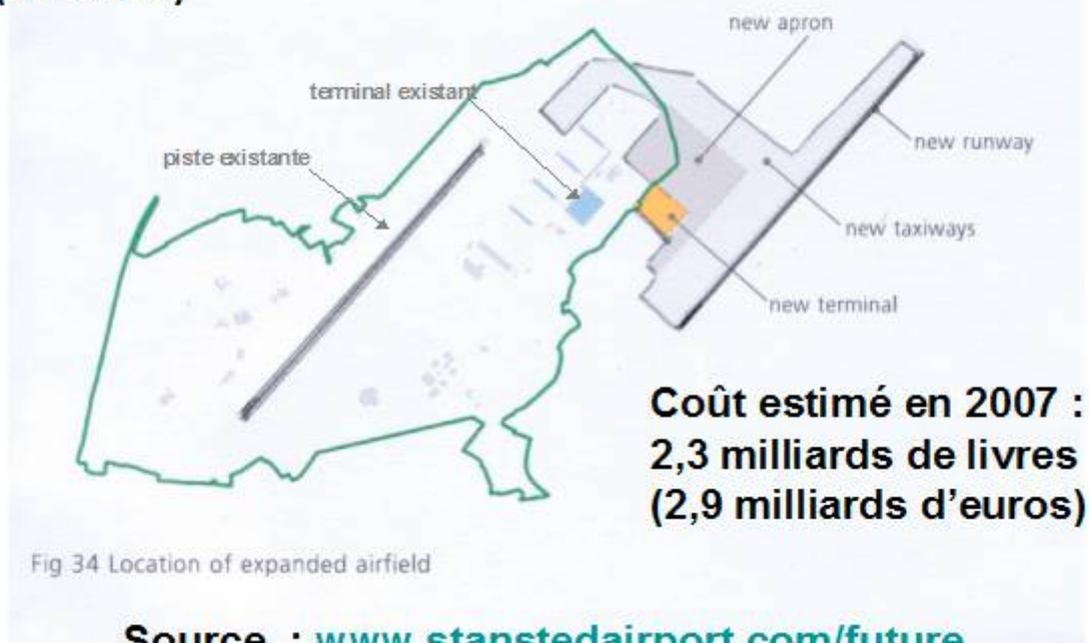
Le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est inutile et nuisible, il est également ruineux.

Le diaporama de la préfecture présente une appréciation sommaire des dépenses pour le projet de Notre Dame des Landes : 581 millions d'euros. Ce montant est en euros 2006 et hors taxe.

Cette estimation est plus que sommaire, elle est complètement sous estimée. Non seulement elle ne prend pas en compte les révisions et revalorisations régulières des entreprises, mais en plus dès le départ on affiche une somme ridicule comparée à la somme annoncée en Angleterre pour le seul agrandissement d'un aéroport existant ...

un projet ruineux... un projet ruineux ... un projet ruineux ...

Projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted (Londres)

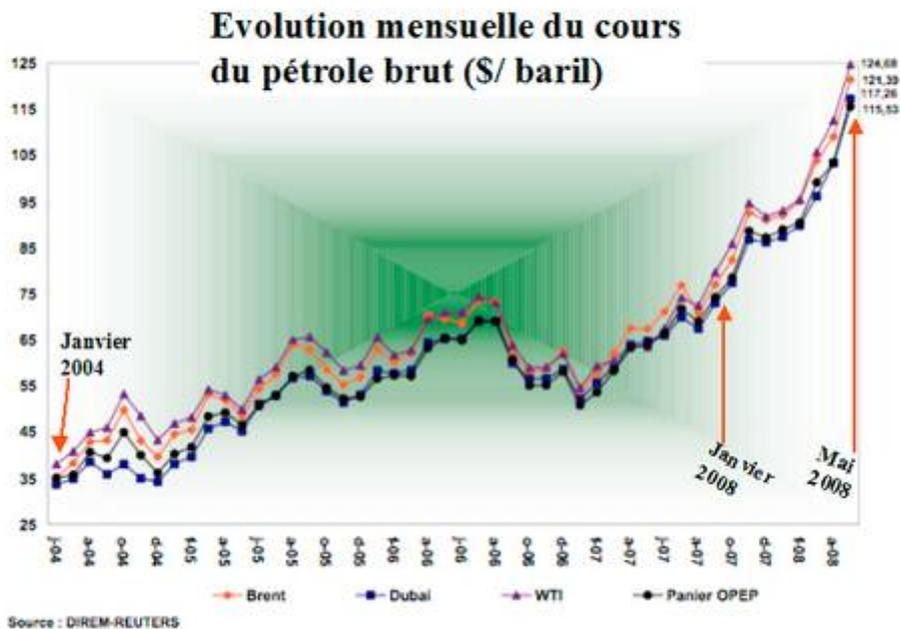


En Angleterre, le projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted à Londres consiste à construire une nouvelle piste, un nouveau terminal et une nouvelle aire de stationnement pour les avions. Les équipements nouveaux figurent en gris sur la droite du plan. L'ensemble des nouveaux équipements prévus équivaut grosso-modo à la moitié de ce qui est prévu pour Notre Dame des Landes. Le coût de l'opération anglaise est estimé en 2007 à 2,3 milliards de livres, soit à 2,9 milliards d'euros. Ça laisse songeur...

Le coût d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes sera au moins égal à 3 milliards d'euros. Les collectivités locales se tournent vers l'Etat qui répond qu'il n'a pas d'argent. Et l'Europe ne mettra pas un centime.

En outre, le projet de Notre Dame des Landes doit être accompagné de voies ferroviaires : encore 3 milliards d'euros à prévoir, au bas mot.

un projet sans avenir... un projet sans avenir ... un projet sans avenir



Enfin, pour enfoncer le clou, il s'agit d'un projet sans avenir.

Les évolutions actuelles imposeront de gré ou de force une réduction du trafic aérien. L'échéance pourra être plus rapide que l'on pense.

Parmi ces évolutions, l'augmentation du prix du pétrole est annoncée depuis longtemps par tous les experts pétroliers. Elle s'est produite de façon très importante depuis 2007. La barre symbolique des 100 dollars le baril a été franchie et largement dépassée en 2008. Tout porte à croire que cette évolution se poursuivra et qu'il faudra apprendre à vivre avec un pétrole beaucoup plus cher qu'au cours des 20 dernières années. De nombreuses activités économiques sont touchées de plein fouet. Le secteur aérien se prépare à des perturbations très fortes.

Dans un tel contexte, qui peut encore penser que l'activité du secteur aérien continuera à progresser comme elle l'a fait au cours des 20 dernières années ? Il est très vraisemblable que non seulement ce rythme de progression s'arrêtera mais même que l'activité faiblira.



Au fur et à mesure des années, tous les arguments en faveur du projet de nouvel aéroport ont fait long feu. Un seul argument peut rester recevable à notre avis : éviter le survol de Nantes. Et encore il faut le relativiser car moins de deux avions par heure ce n'est vraiment pas beaucoup !

Si c'est cela que l'on recherche : diminuer ou supprimer le survol de zones urbanisées denses, il n'est pas besoin pour cela de construire un nouvel aéroport, d'autres solutions existent. Elles n'ont jamais été étudiées sérieusement. On a réservé depuis 30 ans 820 hectares de terres à Notre Dame des Landes, cela a aveuglé la réflexion des techniciens et des décideurs.

Nous voyons trois solutions alternatives au survol de Nantes, non exclusives les unes des autres :

-**Favoriser le train pour** des distances inférieures à 1000 km (des liaisons aériennes Paris-Marseille viennent de fermer avec l'arrivée du TGV), c'est une recommandation du Grenelle. Air France envisage d'ailleurs la fermeture de plusieurs lignes intérieures pour se concentrer sur l'international.

-Pour les vols vacances, **travailler avec d'autres aéroports proches**. Notre région Ouest est la plus pourvue en aéroports !

Enfin, une solution supprimant définitivement tout survol de Nantes : le réaménagement de l'aéroport existant.



Si nous décidons collectivement de réduire le survol de Nantes ou de carrément le supprimer, il y a une solution beaucoup plus simple, beaucoup moins coûteuse, beaucoup moins destructrice que de construire un nouvel aéroport : réaménager Nantes Atlantique en remplaçant la piste actuelle par une autre, orientée Est-Ouest.

C'est la seule solution qui permette l'arrêt complet du survol de Nantes et de zones urbanisées denses.

Je rappelle en effet que **la création d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne mettra pas fin au survol de Nantes** : Nantes Atlantique sera maintenu en fonctionnement pour la société Airbus (et pour quelques autres types de vol).

C'est cette proposition de réaménagement de Nantes Atlantique, citée par de nombreuses personnes comme « *la proposition de Solidarités Ecologie* », que nous allons vous présenter.



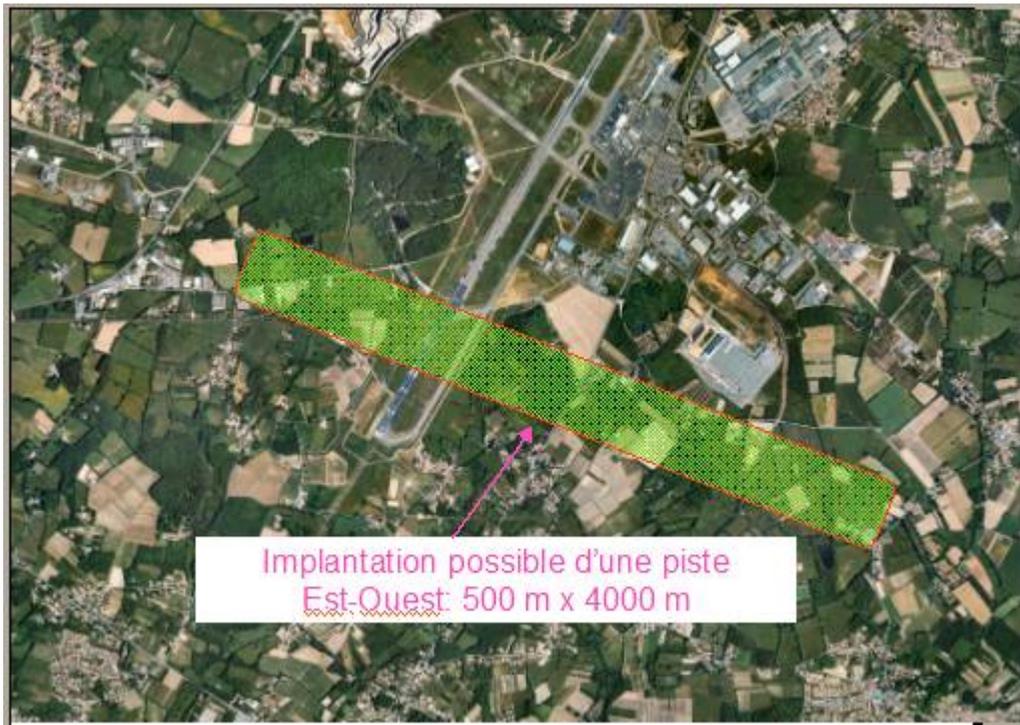
Sur la photo aérienne de l'aéroport actuel de Nantes, Nantes Atlantique, on distingue la piste actuelle, orientée Nord-Sud et son taxiway (voie de dégagement des avions au roulage). On remarque la **partie sud de la piste, plus foncée : la piste a été prolongée à la fin des années 70** pour accueillir des avions de tailles plus importantes. Cela avait nécessité de détourner quelque peu la voie ferrée. A cette époque, la CCI avait suggéré qu'au lieu de prolonger la piste Nord-Sud existante, on la remplace par une nouvelle piste Est-Ouest, plus au sud, plus favorable pour les vents dominants. Le Conseil général de l'époque avait refusé cette proposition en arguant du fait qu'on venait de réserver de terrains à Notre Dame des Landes et qu'on n'allait pas s'embêter davantage.

A cause de cette décision de nos hommes politiques de l'époque, cela fait 25 ans que les avions continuent de survoler Nantes, Rezé, Bouguenais et Saint Aignan.

Solidarités Ecologie n'a fait que reprendre cette proposition ancienne. Michel Decré, ancien vice-président de la CCI en charge de l'aéroport, en a parlé au moment du Débat public. A cette période, l'association a demandé à ce que cette suggestion soit étudiée, cela a été refusé, en particulier par M Fitoussi de l'expertise complémentaire, en arguant du fait que ce n'était pas le sujet.

La ligne fine jaune correspond à l'emplacement que nous proposons. Nous ne sommes pas des techniciens et l'emplacement optimal de cette piste devrait être bien sûr étudié très précisément. Ce tracé ne correspond nullement à l'ancienne piste transversale construite par les Allemands pendant la guerre : l'ancienne piste se trouve plus au nord, elle est repérée par de petites croix blanches et elle ne peut être prolongée du fait de la présence d'une carrière et de zones urbanisées proches.

Une piste que nous proposons a une capacité de 160 000 mouvements par an, soit de 10 à 13 millions de passagers annuels, tout en interdisant les vols de nuit. Cette capacité peut rassurer les décideurs qui croient à une progression importante du trafic. Pour notre part, il est évident qu'une telle croissance n'est absolument pas souhaitable et heureusement tout à fait irréaliste (prix du pétrole augmentant, taxation du kérozène à venir, future introduction du transport aérien dans le protocole de Kyoto...). Ce qui est important à retenir, c'est que cette piste convient, quelle que soit l'évolution à venir du trafic.

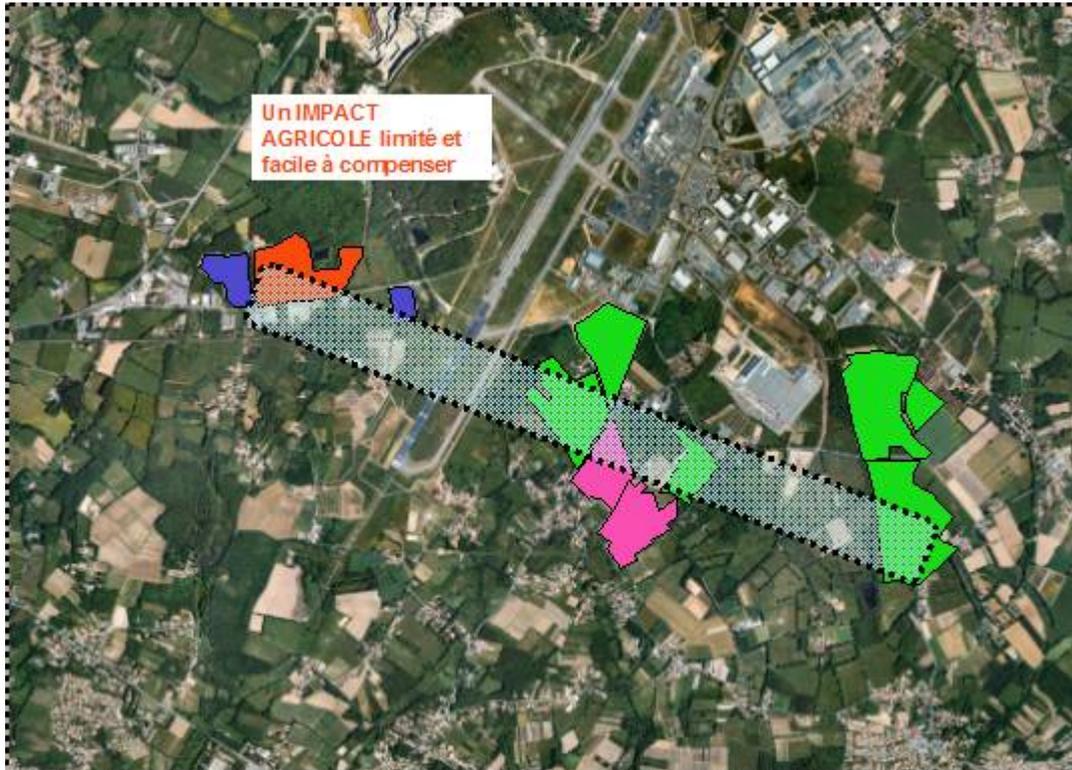


La piste proposée fait 3600 m de long, 60 m de large (la piste actuelle fait 2900 m sur 45 m).
La piste proposée aurait une orientation tout à fait favorable pour les vents dominants : Est 100 ° - Ouest 280 °

Les terres nécessaires pour la piste et son taxiway représentent 200 hectares dont une partie est déjà propriété de la zone d'activité aéroportuaire D2A. Il est d'ailleurs prévu une extension de cette zone d'activité. En comparaison, le projet de Notre Dame des Landes, c'est 2030 hectares dont seuls 860 sont déjà acquis.

Dans cette proposition, il y a un tunnel sous la piste à réaliser pour une seule route, celle qui mène à Saint-Aignan de Grandlieu . Dans le projet de NDL, il y a 4 routes à franchir, des barreaux routiers et échangeurs à créer.

Selon la position exacte de la piste et sa longueur, il peut être nécessaire de faire passer la voie ferrée Nantes Pornic en tunnel sous la piste (elle est déjà en contrebas) ou de la détourner.



Seules quatre exploitations agricoles se trouvent sur la zone proposée. Les deux premières (surfaces rouge et bleue) sont en fin d'activité et ne seront pas maintenues d'après les plans d'urbanisme.

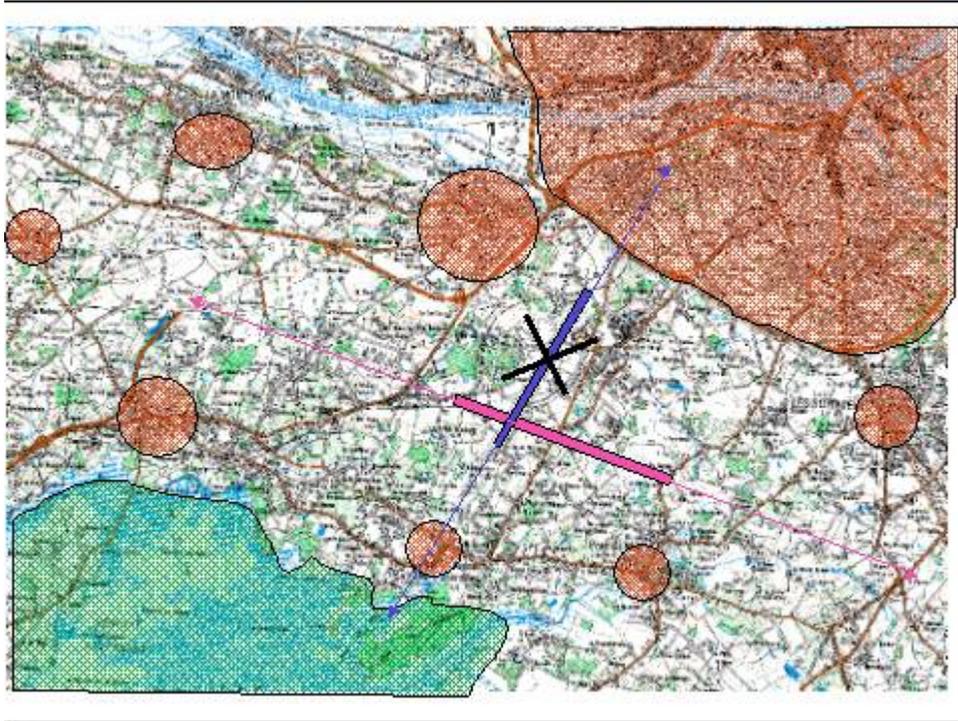
Les deux autres doivent être déplacées et pérennisées, ce qui est possible Sud-Loire où de grands espaces sont disponibles pour l'agriculture péri urbaine. Cela peut se faire dans le cadre du programme pour l'agriculture péri-urbaine de Nantes métropole.

La surface en rose correspond à une exploitation viticole (des surfaces de terres AOC sont disponibles sur Pont Saint Martin). La surface en vert correspond à une exploitation laitière, la partie des terres la plus proche de la piste actuelle appartient à la D2A et est mise à disposition de l'agriculteur en exploitation précaire.

L'emplacement proposé se trouve sur une zone en déprise agricole avec beaucoup de friches.



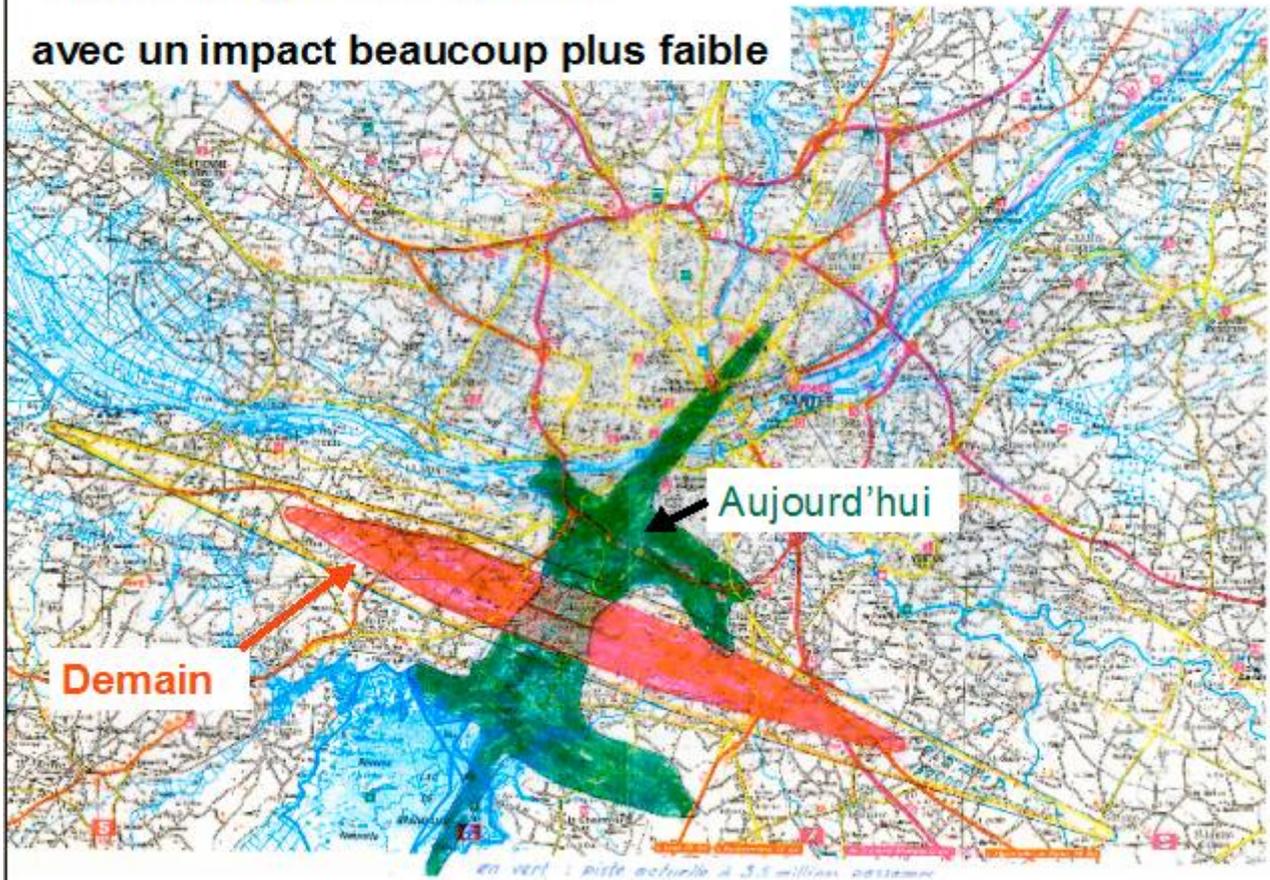
L'emplacement de la nouvelle piste touche 21 maisons, 2 corps de fermes et 4 entreprises artisanales qu'il faudra déplacer.



Cette carte permet de voir l'emplacement de la piste proposée (en rose) par rapport aux communes du sud Loire. Seule la commune de Brains se trouve dans l'axe de la piste, mais à 7 km du bout de la piste. A cette distance, avec des trajectoires rectilignes, les avions sont déjà à 800 mètres d'altitude.

En bleu : piste actuelle qu'il faudra fermer.

Un plan d'exposition au bruit avec un impact beaucoup plus faible



La zone de nuisances sonores d'un aéroport est définie par un Plan d'Exposition au bruit (PEB) calculé en fonction de critères nombreux et complexes sur l'activité de l'aéroport et les trajectoires. Un PEB comprend 4 zones qui s'emboîtent dans lesquelles les dispositions ne sont pas les mêmes. La zone la plus large est la zone D, celle où il y a au minimum des contraintes d'insonorisation des habitations.

Sur la carte figure le PEB actuel de Nantes Atlantique (zone D), en vert, il a une forme de salamandre : ses pattes correspondent aux trajectoires des avions au décollage : ils virent rapidement (à basse altitude) pour éviter de survoler Nantes ou de survoler le lac de Grandlieu. Ce PEB a été calculé en 2002, sur la base d'un trafic de 60 000 mouvements et 3,5 millions de passagers par an. La population habitant dans la zone D du PEB actuel est de 40 000 personnes. On remarque qu'une partie de l'île de Nantes est concernée par le PEB actuel.

Nous ne sommes pas des techniciens et ne disposons pas des logiciels complexes de calcul de PEB. Ce travail est à faire sur notre proposition, cela fait partie de l'étude indépendante que nous demandons. Pour l'instant, nous donnons des ordres de grandeur grâce à des estimations de tracé et à des comptages précis sur le terrain.

Le fuseau rose est une estimation du PEB possible (zone D) pour la piste que nous proposons, sur la base des mêmes critères : 60 000 mouvements et 3,5 millions de passagers. Il a été obtenu en reportant le PEB de Lyon. Nous avons compté 470 maisons dans la zone D du futur PEB, soit 1400 personnes. On remarque qu'aucune zone dense d'habitation n'est concernée par ce PEB.

Le fuseau au trait jaune correspond à une estimation de PEB pour 9 millions de passagers, nous estimons à moins de 7000 personnes la population concernée.

L'absence de solution alternative

- Réduction du nombre de personnes soumises aux nuisances sonores :

PEB actuel Nantes- Atlantique	Simulation PEB NDDL	Simulation PEB piste perpendiculaire à Nantes- Atlantique
+ de 41 000 personnes	2 700 personnes	+ de 10 000 personnes
Pour 3,5 M pass. →	900 personnes - chiffres 99 PEB « dentelé »	1400 personnes - chiffres 07



Préfecture de Loire-Atlantique – Mardi 29 janvier 2008

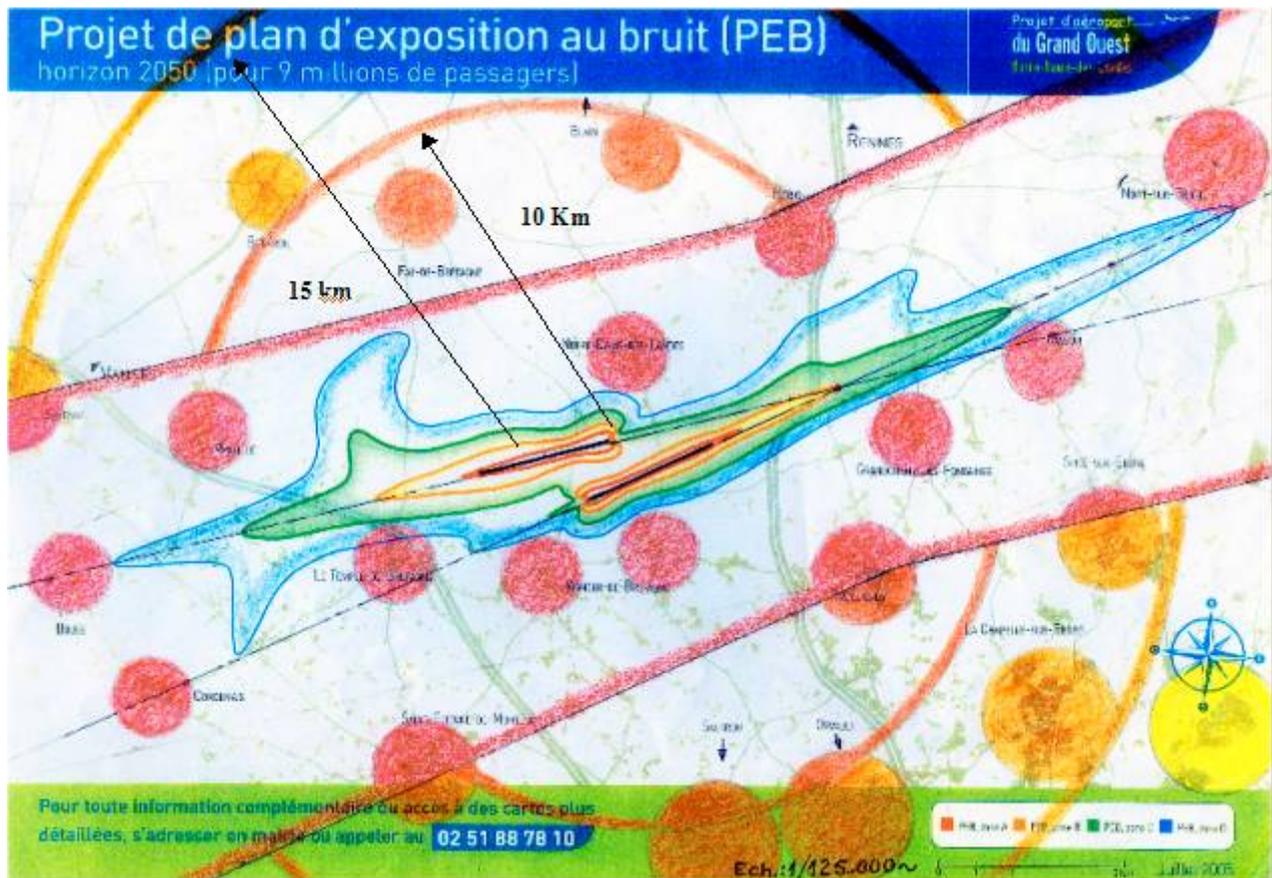


Dans la présentation du « mini-Grenelle » de la préfecture, cette diapositive compare ce qui n'est pas comparable :

Le PEB actuel de Nantes Atlantique est calculé sur la base d'un trafic de 3,5 millions de passagers, les autres sur la base d'un trafic de 9 millions de passagers.

Pour avoir des éléments de comparaison, prenons la base d'un trafic de 3,5 millions de passagers dans les 2 autres configurations : la zone D du PEB concernerait 900 personnes à NDL (chiffres de 1999 sous-estimés) et 1400 personnes à Nantes Atlantique (chiffres 2007)

Pour 9 millions de passagers (totalement improbable), on compterait plus de 100 000 personnes (???) à NA dans sa configuration actuelle, 2700 à NDL (chiffres 1999) et moins de 7000 avec NA réaménagé.

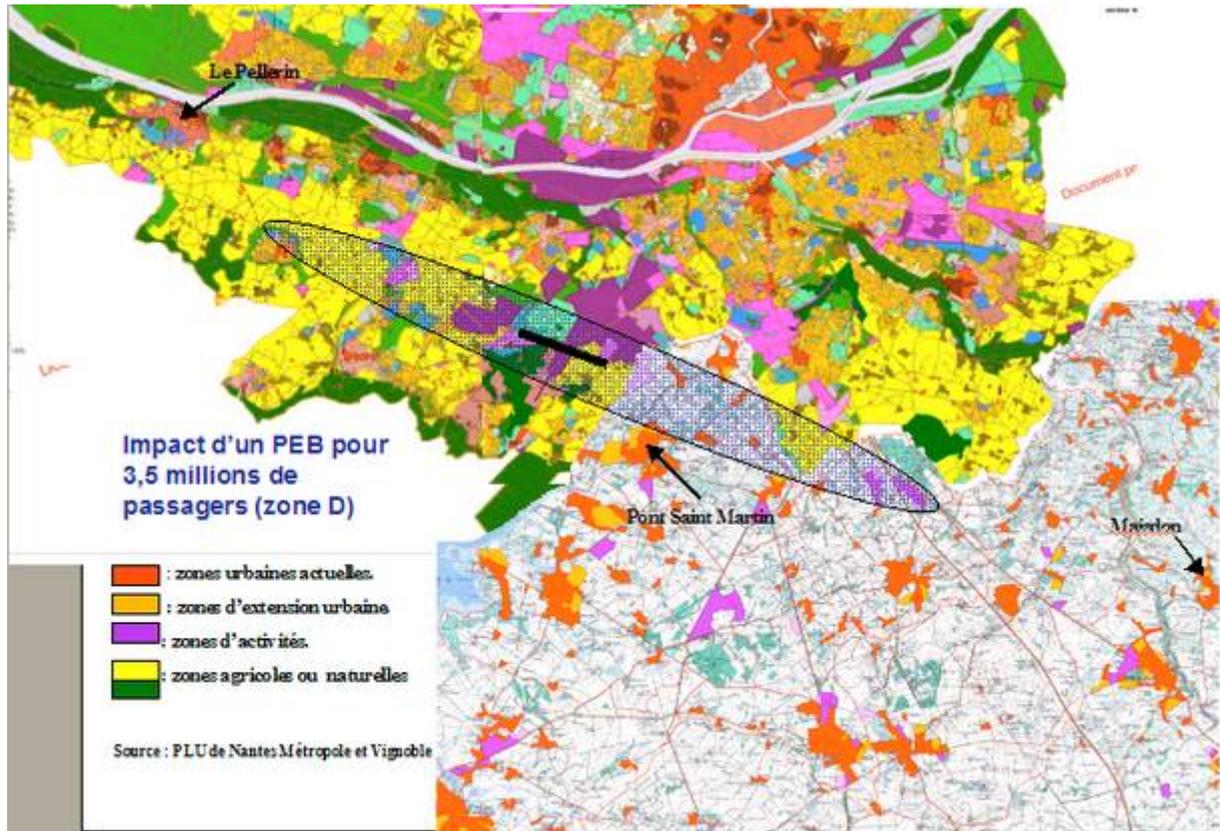


Voici le PEB dentelé du projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes (dessiné pour 160 000 mouvements et 9 millions de passagers.)

On remarque au passage que ces données sont calculées pour 2050, sur la base d'un emport moyen de 56 passagers par avion. En 2007, l'emport moyen sur Nantes Atlantique est proche de 70 !

La zone en bleu est la zone D. Elle présente des cornes car les avions devront, comme aujourd'hui sur Nantes atlantique, virer pour éviter les bourgs. Vous remarquerez que les trajectoires prévues sont extrêmement précises pour éviter les bourgs, ce qui fait qu'on a un PEB dentelé à souhait.

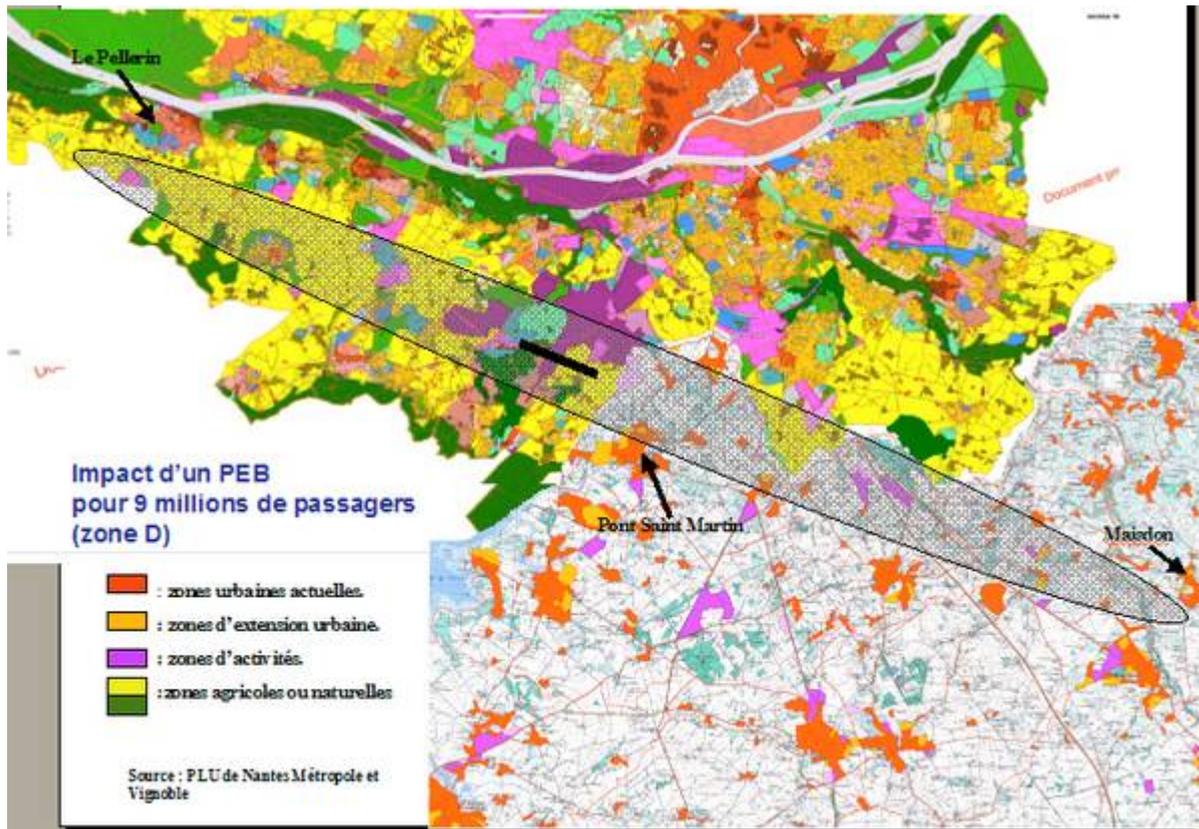
Un autre PEB prévisionnel pour Notre Dame des Landes a été fait pour la période intermédiaire, sur la base de 3,5 millions de passagers. Le nombre de mouvements n'est pas indiqué. Si c'est sur la même hypothèse d'emport de 56 passagers par avion, cela représenterait 53 600 mouvements. Ce PEB intermédiaire est plus étroit.



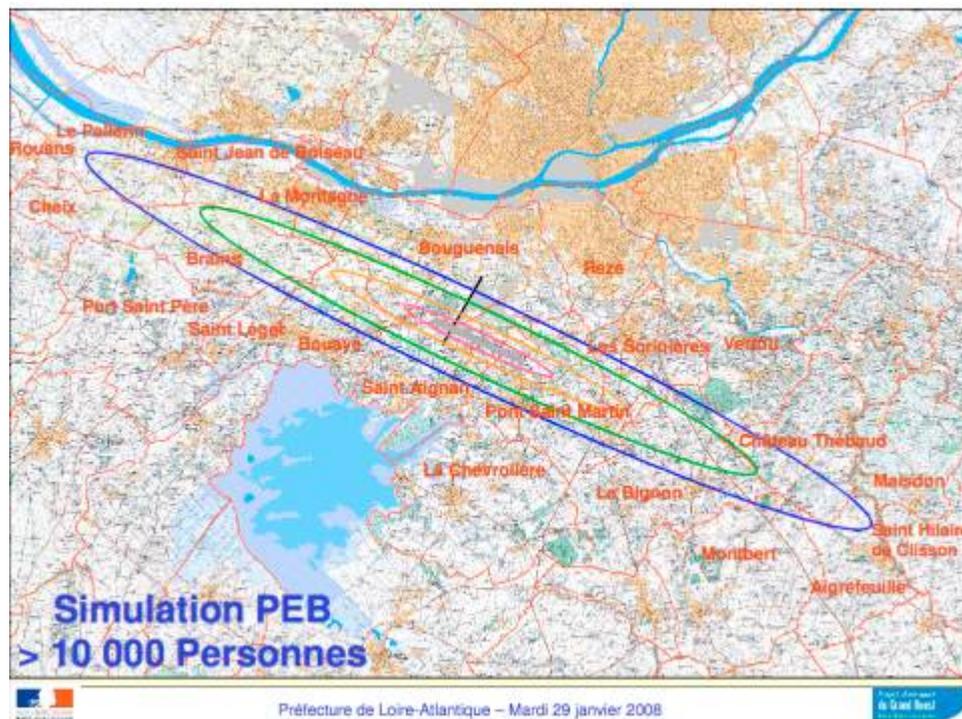
Les PLU, Plans Locaux d'Urbanisme, ont été revus en 2007, voici ces plans pour la zone D concernée par la proposition de piste. En rouge figurent les zones urbaines et en orange les zones d'extension urbaine. On peut voir qu'il y a très peu de zones urbanisées dans le fuseau correspondant au PEB possible de la nouvelle piste et encore moins de zones d'extension urbaine.

L'essentiel des terrains en zone D sont dévolus à l'agriculture (jaune pour les communes de Nantes métropole, blanc pour les autres communes) et il y a des zones d'activité, essentiellement la D2A liée à l'aéroport.

Notre proposition de réaménagement de Nantes Atlantique ne contrarie pas les PLU des communes du sud Loire. Au contraire, elle s'y intègre très bien.



Pour un PEB calculé pour 9 millions de passagers, il n'y a pas de contraintes supplémentaires. Seul le nord de la commune de Pont Saint Martin, sera en partie dans la zone D.



Voici la diapositive présentée sur le diaporama de la préfecture : un PEB estimé sur notre proposition alternative sur la base d'un trafic annuel de 9 millions de passagers. Il est fort semblable au nôtre, juste un peu plus large.

Derrière les noms des communes écrits en rouge, on voit très bien que cette zone concerne très peu de zones d'habitation, c'est-à-dire les parties coloriées en orange sur la carte.

**Une seule piste suffit,
même pour un trafic très improbable
de 9 millions de passagers.**

Quelques exemples

- À Genève une seule piste accueille 10 millions de passagers
(170 000 mouvements) et occupe 340 ha.
- À San Diego, une piste : 17 millions de passagers
(223 000 mouvements) 270 ha.
- À Gatwick, une seule piste : 31 millions de passagers
(280 000 mouvements) 270 ha.
- À Nantes-Atlantique actuel: 2,6 millions de passagers
(37 000 mouvements) 320 ha.

Une seule piste suffit, même pour un trafic très improbable de 9 millions de passagers.

Voici des exemples d'aéroports à une seule piste dans le monde avec un trafic largement supérieur à celui qui est espéré pour Notre Dame des Landes

À Genève une seule piste accueille 10 millions de passagers (170 000 mouvements) et occupe 340 ha.

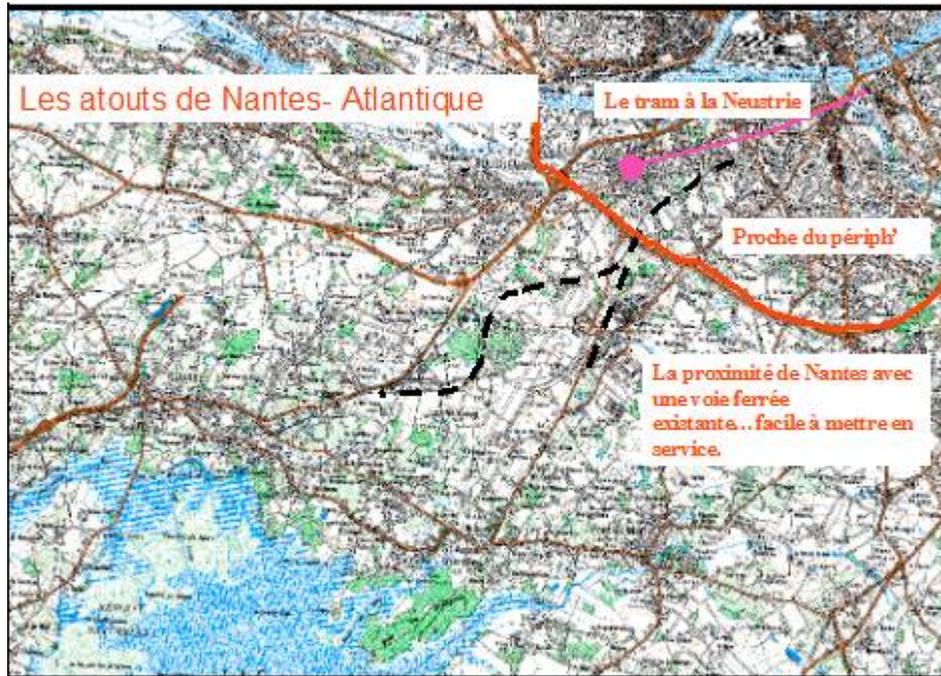
À San Diego, une piste : 17 millions de passagers (223 000 mouvements) 270 ha.

À Gatwick, une seule piste : 31 millions de passagers (280 000 mouvements) 270 ha.

Et rappel de notre situation d'aujourd'hui : À Nantes-Atlantique actuel: 2,6 millions de passagers (37 000 mouvements) 320 ha



L'aéroport de Genève est proche de la ville, il a une seule piste et son trafic est de 170 000 mouvements pour 10 millions de passagers par an.



CONSERVONS NANTES ATLANTIQUE ! L'aéroport actuel de Nantes Atlantique possède de nombreux atouts : sa proximité de Nantes est un avantage pour les voyages pour affaires. Il est proche du périphérique nantais (en rouge) ; la ligne de tramway (en rose) arrive à La Neustrie (2 km) ; et la voie ferrée Nantes Pornic (noir pointillés) a un tronçon qui arrive sur le site même de l'aéroport.

« Optimiser l'existant », comme le recommande la Commission européenne dans son livre blanc sur les transports, consisterait à prolonger la ligne de tramway et à mettre en service pour les passagers la ligne ferroviaire actuelle. On comprend que pour l'instant, la Chambre de commerce et d'industrie n'ait pas poussé dans ce sens car les parkings sont l'une des premières ressources financières pour les gestionnaires de l'aéroport (11 % des recettes). C'est le rôle des élus et des pouvoirs publics de le mettre en œuvre.



Sur une photo prise sur le site de Nantes Atlantique, on constate la présence de la voie ferrée qui traverse le site.



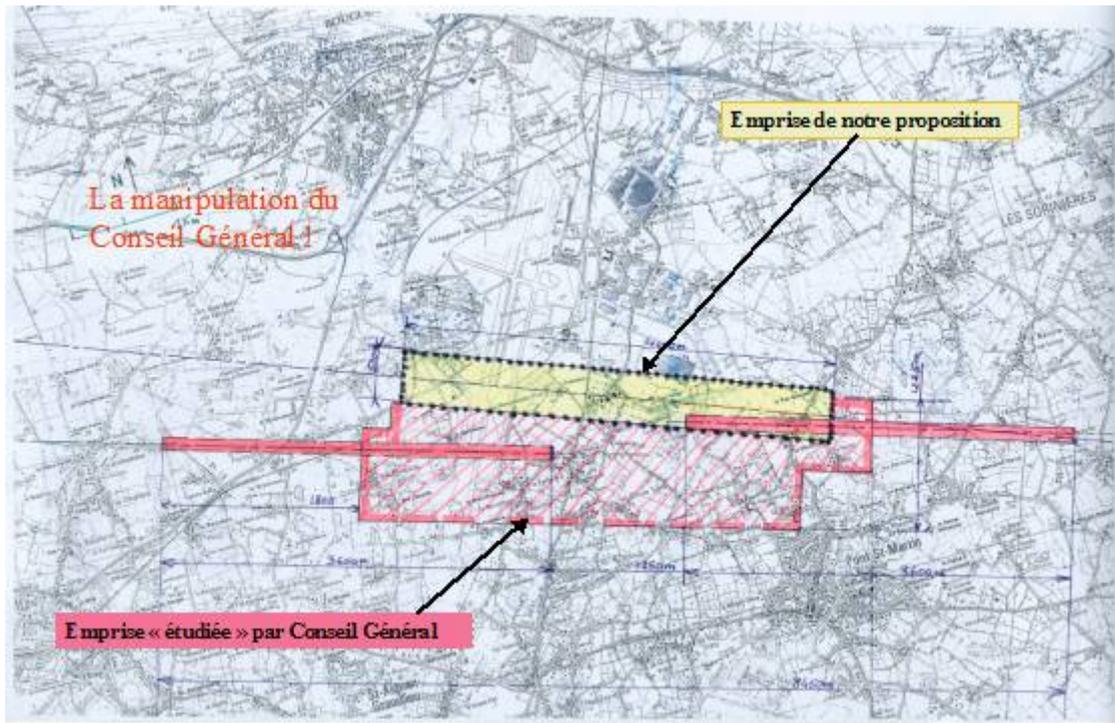
On remarque que la voie ferrée passe tout près de l'aérogare.



Le réaménagement que nous proposons est évolutif et modulable. Les équipements actuels n'ont pas à bouger : tour de contrôle, aérogare, parkings... Il sera possible d'acheminer les passagers vers les avions par de petits bus ou par un tapis roulant couvert comme cela se fait dans de nombreux aéroports.

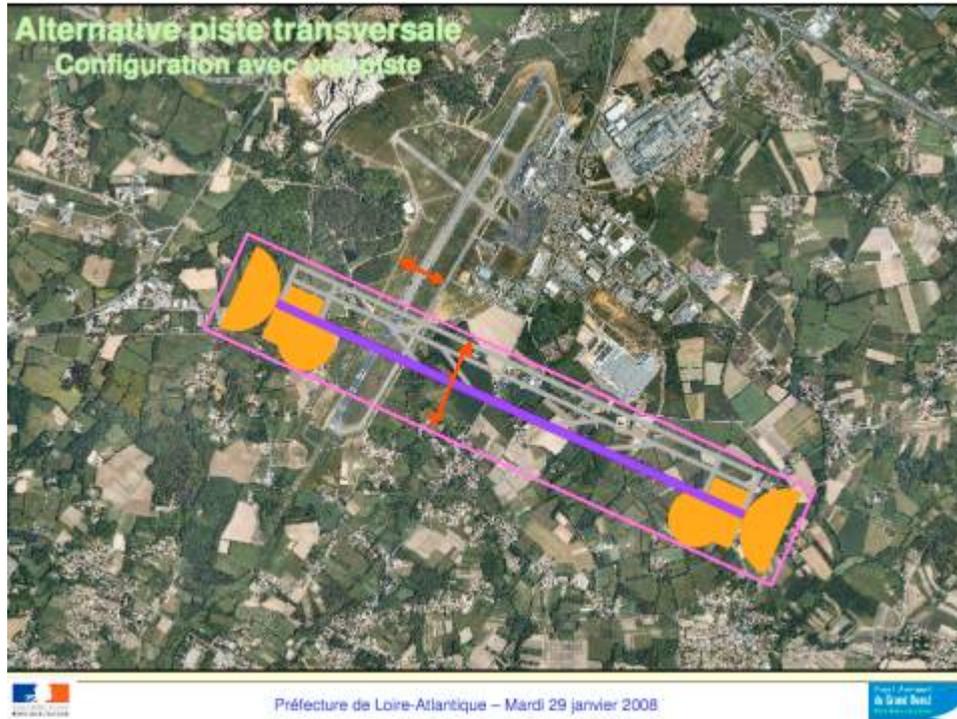
En décidant de conserver Nantes Atlantique, il serait tout à fait souhaitable de favoriser les accès en transport en commun, ce qui est tout à fait réalisable : tramway à 2km et voie ferrée sur le site.



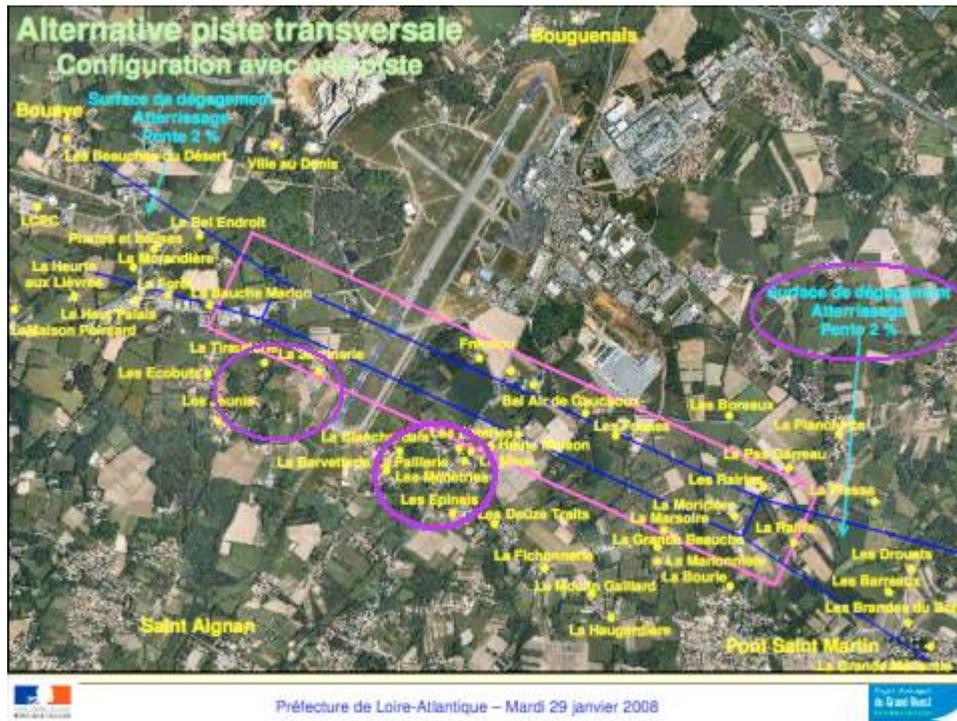


Pour rejeter notre proposition alternative, certains emploient les grands moyens. Le Président du Conseil général, Patrick Mareschal, s'était engagé à faire étudier la proposition de Solidarités Ecologie d'un réaménagement de Nantes Atlantique. Il s'est adressé au Syndicat mixte d'études du projet de Notre Dame des Landes qui a refusé de le faire, pas plus de succès à la CUN. C'est donc un service du Conseil général qui s'en est chargé. L'étude est tout à fait lamentable, un chef d'œuvre de manipulation. Au lieu d'étudier notre proposition, le Conseil général a reproduit un « Notre Dame des Landes » au sud de l'aéroport actuel. La zone en jaune pâle correspond à la proposition de Solidarités Ecologie, celle en rose est celle étudiée par le Conseil général, avec pour pimenter l'ensemble, un déplacement de la tour de contrôle, des cuves de fuel etc. Le but du jeu était de montrer que ce n'était pas possible et que cela aller coûter aussi cher que de construire un nouvel aéroport.

Des personnes de Solidarités Ecologie ont rencontré Patrick Mareschal suite à ce travail mensonger. Ce dernier a reconnu que ce n'était pas la proposition de départ qui avait été étudiée, il a demandé à ses services de revoir leur copie... nous attendons toujours.

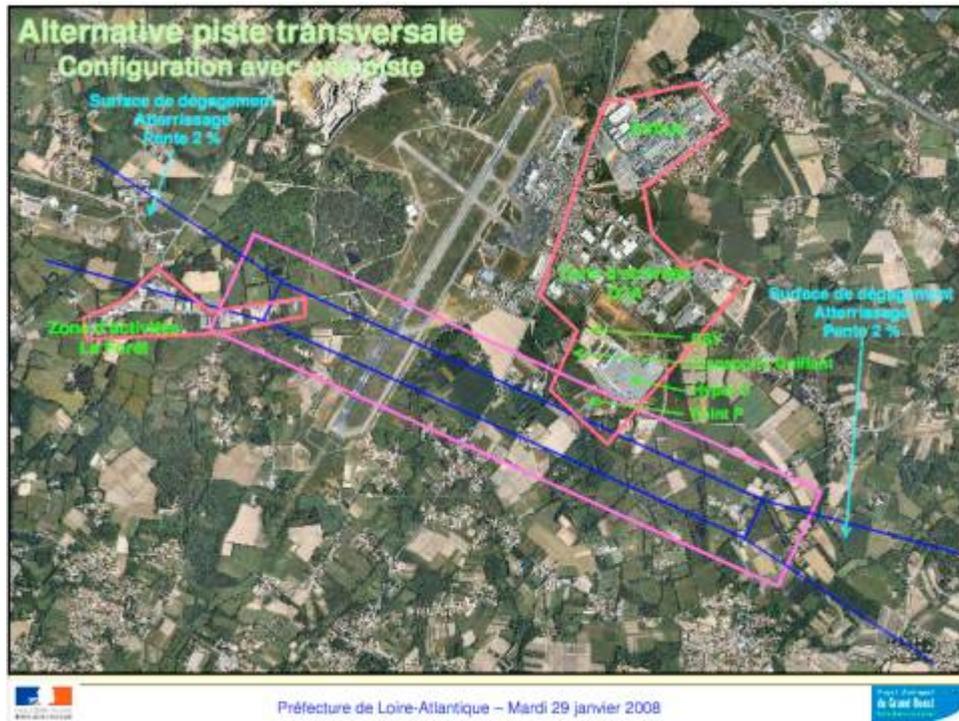


Depuis, les opposants à cette idée de réaménagement de Nantes Atlantique ont tout de même revu partiellement leur copie. Cette diapositive a été présentée dans le diaporama de la préfecture. Il y a bien une seule piste mais la largeur de l'emprise est artificiellement agrandie. La largeur est d'1 km sur cette diapositive alors que 500 m suffisent largement (pour la piste et son taxiway).



Ensuite; sur ce périmètre deux fois plus large, la préfecture a placé des hameaux et lieux-dits. Les personnes qui ont mis ces noms ont gonflé le maximum les effets possibles : LCPC (laboratoire des ponts et chaussées) et Phares et balises sont par exemple la même entité ; le lieu dit Frémiou n'a aucune habitation, c'est la même chose pour plusieurs autres lieux-dits dont les noms figurent en jaune.

C'est une nouvelle fois une entreprise de manipulation. Pour qui ? Pour quoi ?



En ce qui concerne les zones d'activité, la préfecture n'a pas pu en inventer.
Précision : la zone D2A est celle liée à l'aéroport de Nantes Atlantique.

IMPACT COMPARE DES DEUX PROPOSITIONS

	Notre Dame des Landes	Nantes - Atlantique réaménagé
Foncier	Plus de 2000 ha avec barreau routier, mais sans le ferroviaire. Le Conseil général a acquis 860 ha, il reste plusieurs centaines d'ha à acheter	Nouvelle piste : 200 ha. Une partie des terrains est déjà propriété de la zone d'activités D2 A
Agricole	82 exploitations perdraient des surfaces 47 d'entre elles seraient amputées d'au moins la moitié de leurs terres Toutes les surfaces proches sont exploitées	2 exploitations (une laitière et une viticole) devraient être déplacées sur des terres proches Nombreuses terres en friche à proximité
Bâti à démolir	39 + 8 corps de fermes	21+ 2 corps de fermes et 4 entreprises artisanales
< 1 km	205 maisons + 19 corps de ferme	180 maisons
< 3 km	ND Landes, Le Temple, Vigneux, Grandchamp : 14 000 habitants	Pont St Martin, Les Rauches du désert : 6 000 habitants

Nous présentons un petit comparatif des deux propositions, construire un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, Réaménager Nantes Atlantique.

Pour le projet de Notre Dame des Landes, le Conseil général ne dispose même pas de la moitié des surfaces prévues. En outre il a perdu son droit de préemption depuis deux ans, ce qui rend les achats plus difficiles.



Le projet de Notre Dame des Landes, c'est vraiment la folie des grandeurs. Et comme en plus il ne servira à rien, on est vraiment dans un cas typique d'éléphant blanc : une construction de prestige, faramineuse qui au final ne sert à rien.

Avec nos 2,5 millions de passagers par an et nos 36 000 mouvements annuels, nous sommes vraiment la grenouille qui veut se faire aussi grosse que le bœuf !

Un jour peut-être et c'est même de plus en plus improbable étant donné l'évolution du prix du pétrole, on comptera 4 millions de passagers par an, ce qui ferait entre 40 000 et 50 000 mouvements dans l'année (sur la base d'un emport moyen entre 100 et 80). Et ce sera bien le bout ! Il n'y a aucune justification à créer un nouvel aéroport pour remplacer l'aéroport actuel.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête formule ici séparément de son rapport d'enquête un avis
motivé sur le projet soumis à l'enquête en indiquant clairement s'il est favorable ou
défavorable au projet.

S'agissant d'une double enquête, le présent document comporte en conséquence 2
chapitres :

arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006

enquêtes du 18/10 au 30/11/2006

**Les enquêteurs ont voté à la majorité :
5 POUR et 2 CONTRE**

Avis de la Commission d'enquête

**Ils soulignent que ce projet est
« un pari sur l'avenir »**

CE PARI EST PERDU D'AVANCE ! ¹

Rapport de l'Enquêteur Ouest - chapitre IUF et compatibilité de PLU - ardoennes.fr/EspacePublic/1007/06 et arrêté préfectoral du 27/09/06 - rapport et avis de la commission d'enquête du 13/04/07

Après une enquête publique de plusieurs mois, 5 commissaires enquêteurs sur 7 se sont prononcés pour l'utilité public de ce projet. L'un d'eux nous a confié que les pressions qu'ils avaient subies pour que ce projet se fasse étaient inimaginables.

Malgré leur avis favorable, assorti de réserves et de recommandations, les enquêteurs ont écrit qu'il s'agissait là d'un pari sur l'avenir. Pour nous, ce pari est perdu d'avance. Ce projet est d'un autre siècle, il n'a aucun avenir, en tout cas aucun avenir pour les habitants de Loire Atlantique.



Sortons de ce projet sans avenir !

Plusieurs milliers de personnes ont défilé à Nantes en mars 2008 pour le dire. Plus le temps passe et plus nombreux sont ceux qui comprennent que ce projet n'a aucun sens, que c'est une folie ridicule.



Avec de nombreuses autres associations et mouvements politiques, Solidarités Ecologie continuera à s'opposer très fermement à ce projet de construction de nouvel aéroport et à militer pour le maintien de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique.