



## Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes : 10 questions et 10 réponses dans Nantes Passion ou quand le « magazine de l'information municipale » désinforme ses lecteurs.

La livraison de janvier 2011 du journal municipal de Nantes consacre pas moins de trois pleines pages pour promouvoir le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Son objectif : asséner, sous couvert d'information, la seule parole des promoteurs du projet. Inutile d'indiquer que les élu-e-s municipaux opposés à ce projet n'ont été ni interrogés ni consultés pour la rédaction de ce dossier. Nous avons donc choisi de reprendre une à une chacune des dix questions qui structurent l'article du magazine en y apportant nos propres commentaires.

Louissette Guibert et Bertrand Vrain  
Conseillers municipaux de Nantes, Les Alternatifs.

### Question 1 : Pourquoi un nouvel aéroport ?

Nantes n'est pas aujourd'hui un «cul de sac» en matière de desserte aérienne ! La croissance de la métropole témoigne que la plate forme actuelle de Nantes-Atlantique assure pleinement son rôle. Le souhait de voir se développer de nouvelles liaisons internationales en nombre ne sera pas exhaussé par une nouvelle infrastructure mais, plus prosaïquement, pas la volonté des compagnies, elles mêmes guidées par la clientèle pour remplir des avions. Avoir la foi peut aider mais n'est pas déterminant.

### Question 2 : Pourquoi Nantes Atlantique ne suffit-il plus ?

La saturation est un mythe puisque la (seule) piste actuelle assure effectivement 36 000 mouvements d'avions par an, soit entre le quart ou le cinquième de sa capacité, comme l'attestent des plateformes comparables en surface et à une seule piste (Genève, Gatwick ou San Diego). Rappelons aussi aux rédacteurs de l'article que Nantes Atlantique est classé par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) en catégorie A, c'est-à-dire sans danger particulier. Et puis quels sont les 250 000 personnes qui « *subissent le ballet des avions au dessus de l'île de Nantes* » ? Nous ne savions pas que l'île de Nantes était si peuplée en regroupant la quasi-totalité des habitants de Nantes mais il doit s'agir d'un zéro de trop, attribué par l'enthousiasme des promoteurs du projet. Soulignons que si les nuisances sonores sont réelles, elles sont néanmoins en constante diminution en raison de l'évolution à la baisse des émissions sonores des appareils et aussi du nombre de rotations : 36 000 aujourd'hui contre plus de 43 000 en l'an 2000 soit une baisse de 16 %. le Plan d'Exposition au Bruit est complètement à revoir. Quant à la saturation de l'aérogare à 4 millions de passagers, elle est facilement soluble

en l'agrandissant. Et, sur l'emprise actuelle de Nantes Atlantique, il y a de la place.

### Question 3 : On parle de ce projet depuis quarante ans, où en est-il ?

On parle de ce projet depuis 40 ans mais pas avec les mêmes buts ni les mêmes convictions : du mirage des années Concorde aux prévisions démesurées d'aujourd'hui, c'est la réalité de la crise écologique qui n'est pas prise en compte. De plus, les débats officiels sont limités aux alternatives suivantes : Notre Dame des Landes ou Notre Dame des Landes, mais a priori non à toute autre proposition.

### Question 4 : Combien ça coûte ?

Le coût est bien estimé, et validé par Vinci, à 556,5 millions d'euros mais il ne s'agit pas là de l'aéroport à deux pistes pouvant faire décoller des A380 à pleine charge et dimensionné à 9 millions de passagers comme présenté dans le débat public qui date de 2003 mais d'un aérogare de capacité identique, et avec la plus longue des pistes également identique, à Nantes-Atlantique. Et, nous le soulignons, sans les taxiways présents dans tous les aéroports commerciaux du monde. Pour arriver à l'aérodrome prévu dans l'enquête publique, il faudra sans aucun doute que les collectivités locales mettent une fois de plus la main à la poche, et à un moment où Vinci aura la maîtrise de quasiment tous les aéroports dans un rayon de 200 km autour de Notre Dame des Landes et sera donc en situation de monopole.

### Question 5 : A quoi ressemblera le futur aéroport ?

Si les bâtiments neufs sont, comme annoncé, 3 fois moins énergétiques que ceux de Nantes Atlantique, les gaspillages induits par les

déplacements des seuls employés, en voiture bien entendu, inverseraient largement le bilan (la distance de l'aéroport de Bouguenais au site de Notre Dame des Landes, par la route, est de 33 km, soit 66 km par jour pour les 1500 personnes concernées, soit un équivalent de 100 000 km par jour, c'est-à-dire au bas mot environ 7 000 litres de carburant par jour, été comme hiver !).

#### Question 6 : Combien de passagers ?

Entre 4 et 9 millions de passagers, le coût ne sera pas le même. Qui paiera les investissements ? Les collectivités locales seront appelées au tour de table pour développer «l'aéroport du Grand Ouest». Comme l'affirme Nicolas Notebaert, le président de Vinci Airports : «*Sans aides publiques, il n'y avait personne pour réaliser l'aéroport*»

#### Question 7 : Comment s'y rendra-t-on ?

Tout le monde se rendra à Notre Dame des Landes par la route, à 25 km de Nantes et 85 km de Rennes. Le tram-train jugé par l'ex-ministre Borloo «*indispensable dès l'ouverture*» coûte au bas mot 150 millions d'euros et l'hypothétique LGV (ligne Grande Vitesse) Nantes-Rennes de l'ordre de 2 milliards d'euros. Et pour quel trafic ? Le risque est réel de voir ces dessertes ferrées rester dans les cartons... ou de les prévoir à l'échéance des 55 ans de la concession ! En tout état de cause, le Groupe Vinci n'y tient pas puisque l'équilibre économique est, en partie, basé sur les parkings payants de l'aéroport. Comme à Nantes-Atlantique.

#### Question 8 : Quel impact aura ce projet sur son environnement ?

Les terres agricoles de bonne qualité seront amputées de 2 000 ha, soit près de 10 ans des surfaces dédiées à l'urbanisation dans le SCOT (schéma de cohérence territoriale). Quelle belle promotion de l'agriculture périurbaine ! Les compensations ne changeront pas cette perte.

#### Question 9 : Que deviendra Nantes-Atlantique après 2017 ?

Avant de libérer les 320 hectares mentionnés, il faudra condamner la piste actuelle de Nantes-Atlantique, ce qui fragilisera Airbus dont, à ce jour, aucune des usines n'existe sans piste attenante. Les multiples déclarations contradictoires sur l'avenir de ces équipements montrent que l'évidence n'est pas de mise. Airbus, en planifiant des rationalisations à venir de ses unités de productions, ne manquerait pas de pointer cette

singularité. En général, en matière de délocalisation il n'y a pas de morale !

#### Question 10 : Quelles retombées pour Nantes et sa région ?

Les retombées économiques annoncées dans l'article sont surprenantes : l'aéroport de Notre Dame des Landes générerait, en dehors de sa construction, plus de deux fois plus d'emplois qu'il y en a actuellement à Nantes-Atlantique, pour la même capacité calée à l'ouverture à 4 millions de passagers. Ça tient du miracle de la multiplication des pains ! En réalité, cette dépense d'argent public, même dissoute dans des emprunts à 30 ans, serait contre productive. Loin d'être «*un projet clé pour l'avenir du territoire*», la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes risque bien d'être un frein pour l'attractivité du territoire : l'éloignement et l'absence de liaison ferrée rendraient difficiles l'accès à Notre Dame des Landes, et, surtout, les charges financières dévolues aux collectivités locales seront revues à la hausse, notamment par l'activation de l'Article 92 «*Clause de paysage*» du décret du 29 décembre 2010, qui précise explicitement que les parties (Vinci et la collectivité publique) devront se revoir en cas de «*modification substantielle d'une infrastructure aéroportuaire*» située dans un rayon de 200 km. Rennes, Angers, Ancenis, Dinard, Lorient vont sûrement dire merci ! Il est vrai que, pour la plupart, elles sont gérées par ... Vinci !

**Conclusion :** En matière d'objectivité, à l'évidence la rédaction du magazine municipal aurait pu mieux faire, y compris en donnant la parole aux premiers concernés que sont quand même les habitants de Notre Dame des Landes et de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres et leurs élus locaux ! Le magazine municipal aurait pu (aurait dû) être un vecteur du nécessaire débat démocratique et citoyen sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Il n'en est hélas rien. Mais à trop vouloir prouver.....

<http://www.alternatifs44.com>  
contact : [44@alternatifs.org](mailto:44@alternatifs.org)

