



Association Nantaise Déplacements Environnement  
8, rue d'Aouvours 44000 Nantes  
tél : 02 40 12 49 73 Mail : [ande.nantes@fubicy.org](mailto:ande.nantes@fubicy.org)

**Contribution de L'ANDE  
dans le cadre du débat public sur le projet d'aéroport  
de Notre Dame des Landes**

*Des interrogations demeurent, l'ANDE s'oppose.*

**L'ANDE (Association Nantaise Déplacements et Environnement)** a suivi avec attention les premières réunions du débat public sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Il était d'ailleurs temps, depuis des années que l'on parlait de ce projet, que le débat public ait enfin lieu. On a pu ainsi juger des inquiétudes, des doutes, des refus exprimés par les populations locales, par les associations, depuis trop longtemps tenues à l'écart de ce projet, qui semblait déjà décidé dans les états-majors de nos décideurs économiques et politiques.

Les éléments contenus dans le dossier initial du maître d'ouvrage et les précisions qu'il a apportées lors des premières réunions publiques nous paraissent en l'état **insuffisants pour justifier la décision de réaliser le nouvel aéroport international de Notre Dame des Landes**. La nature des études complémentaires commandées par la commission particulière du débat public souligne l'incomplétude de la réflexion actuelle sur le nouvel équipement. La commission a estimé, trente ans après le lancement des premières études, que le dossier présenté ne répondait pas clairement aux questions suivantes : quelle saturation pour Nantes-Atlantique, et à quel horizon ? Un nouvel aéroport est-il nécessaire ? Si oui, Notre Dame des Landes est-il le meilleur site ? Que faire de l'aéroport de Nantes-Atlantique lors de l'ouverture de Notre Dame des Landes ? Fermeture, comme l'affirme sans détour l'Etat dans le dossier de présentation, maintien d'une piste comme le soutiennent d'une seule voix Jean-Marc Ayrault et André Trillard ?

## **1. Les critiques portées par l'ANDE sur le dossier présenté par le maître d'ouvrage**

### *i) Une estimation de la fréquentation du futur équipement qui nous interroge*

Un des arguments avancés par le maître d'ouvrage pour justifier la création du nouvel équipement est qu'il existerait un potentiel de clientèle permettant d'envisager la création de liaisons régulières entre Nantes et des villes européennes. L'ANDE exprime des réserves sur la viabilité économique à long terme de telles relations. Pour celles qui existent aujourd'hui, Londres et Bruxelles, les informations sur le remplissage des vols ne sont pas fournies dans les documents remis par le maître d'ouvrage. Oubli ? Nous pensons que ces données mettraient en évidence un emport limité. (et ceci vient d'être illustré par la décision récente d'Air-France de suspendre sa ligne Nantes-Bruxelles, qui avait un coefficient de remplissage de 32%...). A moyen terme, le tissu économique local qui connaît un développement sensible sera-t-il à même de fournir la clientèle pour ces liaisons régulières moyen courrier qui reste majoritairement empruntées pour des déplacements professionnels ? Les CCI de Nantes et de Saint-Nazaire font observer, dans leur document intitulé *Nantes Atlantique 2002-2015 Pour choisir la vie*, « une faible présence à l'international des entreprises de la Loire Atlantique ». Seules 1220 entreprises implantées dans le département exportent en 2001 et plus d'une sur deux de ces entreprises exportatrices déclarent avoir une activité internationale de façon occasionnelle. La région des Pays de la Loire est la huitième région exportatrice de France après l'Alsace et la Haute Normandie notamment. Les implantations récentes d'entreprises de services sont-elles à même de faire évoluer cette situation ? Le même document publié par les CCI relève que ce secteur des services « a une croissance essentiellement exogène ». Cela signifie que ce ne sont pas les centres directionnels de ces entreprises de services qui s'implantent sur la métropole nantaise mais des services d'exécution. Ainsi la croissance des effectifs dans le secteur des services n'est pas de nature à entraîner automatiquement une demande en déplacements aériens avec les villes européennes.

L'ANDE tient d'ailleurs à souligner l'absence de prise de position de la direction générale du groupe Air France sur le nouvel équipement. Quels sont ses analyses sur le bassin de clientèle de l'Ouest quant on sait que les recompositions du secteur aérien font du groupe Air France un acteur central pour la viabilité économique du nouvel aéroport ?

Le dossier du maître d'ouvrage est également très critiquable sur le même thème pour plusieurs autres aspects. D'une part, il n'intègre pas la hausse prévisible du prix du kérosène (actuellement sous-taxé), hausse recommandée par la Commission européenne dans son livre blanc sur les transports. D'autre part il ne tient pas compte de l'effet du développement du réseau TGV, qui concurrencera de plus en plus l'avion sur les courtes et moyennes distances.

Ainsi, le prolongement de la ligne ouest du TGV au-delà du Mans diminuera les temps de trajet entre les différentes villes de l'Ouest et Paris. De même, la mise en circulation progressive des nouvelles rames « Duplex » sur la ligne TGV Paris-Lyon-Marseille, permettra de former des trains pouvant transporter jusqu'à 1000 passagers, soit l'équivalent de 7 Airbus moyens courriers.

### *ii) Une desserte uniquement routière du nouvel équipement*

En ce qui concerne les différentes liaisons qui assureraient la desserte de Notre Dame des Landes, les choses sont claires : les seules liaisons explicitement prévues sont les liaisons routières, voire même autoroutières, car le dossier parle d'une deux fois deux voies entre la route de Vannes et la route de Rennes. Mais le dossier n'en reste pas là lorsqu'il évoque les liaisons routières. Il évoque « des réflexions pour améliorer le niveau de services des franchissements de la Loire afin de faciliter l'accès des populations du sud de la Loire à l'aéroport ». En clair, il annonce la perspective d'un troisième pont sur la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire, premier maillon d'un deuxième périphérique nantais. Quant aux liaisons ferrées, il est dit peu de choses précises. Le dossier parle « de préserver la possibilité d'une desserte ferroviaire de la plate-forme, susceptible d'offrir une liaison performante pour relier l'aéroport aux gares SNCF de Nantes et des villes des régions Pays de la Loire et Bretagne ». Mais, le président du Conseil Général évoque, dans un premier temps, une simple navette bus entre la gare de Savenay et l'aéroport... On le voit donc, plus que jamais, l'heure sera aux investissements routiers !

Notons que la desserte en transports collectifs n'a pas été oubliée dans le dossier du maître d'ouvrage, même si on parle d'une « mise en œuvre progressive en liaison avec le développement du trafic ». A partir de quel niveau de développement de trafic verra-t-on cette mise en œuvre se faire ? Remarquons que l'aéroport de Nantes-Atlantique, plus proche de l'agglomération, est beaucoup plus facile à desservir par les transports en commun. En plus des liaisons existantes (navette et de la ligne de bus 98), la ligne de chemin de fer pourrait être utilisée, ou le prolongement du tramway à la Neustrie... prolongé jusqu'à Nantes-Atlantique.

### *iii) Un impact sur l'étalement urbain de l'agglomération nantaise sous estimé*

Enfin, la maîtrise de l'urbanisation tout autour de Notre Dame des Landes est pour l'ANDE un enjeu capital. A Nantes comme ailleurs, la péri-urbanisation, l'étalement urbain, ont des conséquences néfastes : constructions de nombreuses voiries, augmentation des distances et des temps de transports, utilisation intensive de la voiture, inefficacité des transports collectifs, mitage de la campagne, destruction d'espaces naturels, imperméabilisation des sols. Cette maîtrise de l'urbanisation est évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage parmi les « mesures d'accompagnement envisagées », par l'organisation d'un « réseau de pôles d'équilibre maillant le territoire », et grâce à la « maîtrise de

l'urbanisation par les SCOT et PLU ». Il nous semble malheureusement, qu'au delà de ces vœux pieux, l'étalement urbain serait inévitable autour du site de Notre Dame des Landes. En effet, à la périphérie de l'aéroport, s'implanteraient logiquement toutes les activités liées au bon fonctionnement du site (fret, hôtellerie, restauration, maintenance, services), reliées les unes aux autres par leur cohorte de dessertes routières. Et, à une si faible distance de notre agglomération, il est inévitable que cette péri-urbanisation gagnera le nord de cette agglomération, augmentant encore l'étalement urbain dont nous souffrons et le déséquilibre de développement territorial entre le sud et le nord Loire.

## **2. La position de l'ANDE et les propositions formulées**

**Les nombreuses insuffisances relevées dans le dossier du maître d'ouvrage nous conduisent à nous opposer à la réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes.** Nous proposons par ailleurs :

i) d'optimiser la gestion de Nantes Atlantique de façon à répondre à d'éventuels futurs problèmes de saturation en concentrant les arrivées et départs de vols charters sur les créneaux creux de la journée et en donnant une priorité aux heures de pointe pour les liaisons régulières,

ii) de prolonger la ligne 2 sud du tramway jusqu'à Nantes Atlantique pour favoriser l'usage des transports collectifs dans l'accès à l'équipement et à la zone d'activités qui est implantée à sa proximité.