

**UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST**  
**QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE**

Le débat sur le dossier d'aéroport de N.-D.-des-LANDES, démarre sur une profonde incompréhension entre porteurs du projet et opposants; nous avons essayé d'analyser les raisons objectives et subjectives du rejet global du dossier présenté par le Maître d'Ouvrage.

**1<sup>o</sup>- UN TRANSFERT QUI VIENT OU TROP TARD OU TROP TÔT !**

Trop d'erreurs et de retards ont été commis depuis l'arrêté de ZAD en 1974 qui font que le projet présenté dans le dossier en discussion arrive OU TROP TOT, OU TROP TARD !

**11- LE TRANSFERT DE NANTES ATLANTIQUE ARRIVE TROP TARD.**

Responsable d'entreprise à SAINT-NAZAIRE dans les années 60, je suis de ceux qui réclamaient le déménagement de CHATEAU-BOUGON quelque part entre NANTES et SAINT-NAZAIRE . Pratiquement tous les arguments avancés à l'époque ont disparu : les 5/6 heures du trajet St. Nazaire/PARIS, ont été coupé par 2 avec le TGV ; l'immobilisation des appareils par le brouillard, entraînant plusieurs heures de retard au décollage ou à l'atterrissage, n'existe plus avec les progrès des dispositifs d'« atterrissage tous temps », l'accès routier à NANTES ATLANTIQUE s'est considérablement amélioré du fait des ponts, deux voies ou rocades.....enfin le lien -ressenti comme nécessaire à l'époque- pour la complémentarité économique de NANTES / St. NAZAIRE, s'est réalisé par d'autres moyens (coordination des 2 CCI, décentralisation de l'Université, centre de l'industrie lourde à St. NAZAIRE et des services à NANTES.....).

La mission d'expertise du STBA de 1967, pour la recherche du site -hors des critères géographiques, géométriques et géologiques du terrain- confirme bien que les conditions météorologiques, et la localisation entre NANTES et St.NAZAIRE, constituaient à l'époque les facteurs majeurs du choix. Le moins que l'on puisse dire sur la timide comparaison entre le site de N.-D. des L. et GUEMENE PENFAO (1971) c'est qu'elle apparaît plus -ne serait-ce que par la minceur du dossier- comme une note technique que comme une étude charpentée.

Avec le recul on constate que le Maître d'Ouvrage, qui a eu le rare mérite -par Conseil Général interposé- de geler 1225 Ha. de terrain suite à l'arrêté de ZAD de 1974, a vraisemblablement trop tardé dans la prise de décision de délocalisation de « **Château-Bougon** », en laissant s'installer, autour du périmètre choisi à une quinzaine de Km. du Centre de NANTES, un territoire d'urbanisation diversifiée, équilibrée et irréversible, **qu'il n'a pas voulu et/ou pu maîtriser.**

En effet, au lieu d'un transfert rapide, les **gestionnaires de NANTES ATLANTIQUE** se sont livrés pendant 30 ans à une fuite en avant -certes méritoire- pour la recherche d'un seuil de rentabilité inaccessible. Parmi les moyens utilisés : recherche de nouveaux débouchés, efforts de gestion,....des agrandissements successifs très médiatisés de l'aéroport -dont le dernier en 2002 pour une augmentation de trafic voisin de 60 %- qui ont donné à penser aux populations concernées, élus municipaux en tête, qu'on avait renoncé à tout transfert.

Dans ces conditions l'annonce en 2000 du transfert est tombée comme un coup de tonnerre sur une population nombreuse, disséminée dans un réseau d'une douzaine de villes de

**UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST**  
**QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE**

3 à 10 000 habitants, dont les choix étaient précisément motivés par des critères de qualité de vie et de convivialité. Ces citoyens - d'autant plus forts de leur nombre que ce dernier est contesté- sont résolus dans leur opposition à un transfert à N.-D.-des-L., qui a TROP TARDE : les silences, l'inaction, la permissivité du Maître d'Ouvrage ont un prix qu'il faut savoir payer !

**12- POURQUOI L'IMPLANTATION DU « GRAND AEROPORT POUR L'OUEST » ARRIVE TROP TÔT ?**

Le dossier concerne quelque part une sorte d' « aéroport virtuel » : celui du GRAND OUEST; il présente des courbes de progression commerciale extrapolant les statistiques du seul aéroport Nantais, conduisant à une fréquentation de 7,5 / 9 millions de passagers en 2050. En fait , trois facteurs essentiels manquent pour établir les fondamentaux du nouvel Aéroport - hors une tentative de définition de l'« espace OUEST » considéré- s'il doit se faire :

- a) Si le troisième aéroport parisien ne se fait pas, comme la presse spécialisée le laisse entendre, les surplus de trafic des aéroports parisiens s'orienteront -en fonction de critères commerciaux- sur 2 ou 3 grands aéroports régionaux, au nombre desquels l'aéroport de l'OUEST a toujours été mentionné : ce serait une grave erreur de gouvernance que de donner le feu vert à l'investissement d'un nouvel aéroport sans qu'une décision ait été prise sur ce sujet et que les conséquences pour l'OUEST aient pu être évaluées, ne serait-ce que pour fixer la vocation, ou pas, de la nouvelle infrastructure à l'international, ce qui n'est pas neutre dans le dimensionnement des pistes et le choix de la localisation.
- b) EUROS, ELARGISSEMENT en 2004, CONVENTION, RAPPORTS DE FORCES au plan international.....sont autant de facteurs récents susceptibles de donner à l'EUROPE une consistance sociale, économique, politique dans ce premier quart de siècle: or le dossier ne fournit aucun scénario de l'évolution possible de l'OUEST au sein des transports européens, alors qu'il est prolixe dans les scénarii d'implantation de pistes ! Un pré-dossier a-t-il été présenté à la Commission Européenne?
- c) Définir un grand aéroport pour l'OUEST, n'est pas seulement l'apanage de NANTES ; la méthode consistant à tout décider, sans concertation technique approfondie et régulière avec les autres aéroports de l'OUEST sur les données projetées, est-elle une bonne méthode, puisque d'une façon ou d'une autre chacun sera impliqué dans l'activité de la plate-forme centrale avec des missions -et éventuellement des renoncements- à définir ?  
 Le partage d'infrastructures structurantes de transport, du type : *on est d'accord pour que vous ayez votre TGV en BRETAGNE, mais laissez-nous les mains libres sur l'aéroport en PAYS DE LA LOIRE* , alors que précisément la logique voudrait rapprocher l'aéroport du TGV, constitue-t-elle les prémices d'une méthodologie pour l'établissement de grandes coopérations interrégionales ?

Que dire du silence de fait du POITOU-CHARENTE, ou de la NORMANDIE dans le débat ; cela indique-t-il que ces Régions ne sont pas vraiment concernées par le projet?

La diminution du trafic aérien de ces deux dernières années, la prise en compte de pourcentages de croissance plus réalistes, un aménagement programmé des différents trafics de N.A. -largement analysé par plusieurs associations de riverains- contribueraient à réduire

**UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST**  
**QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE**

l'urgence du transfert. Ces facteurs apporteraient 3 à 5 années supplémentaires pour la reprise du dossier sur des fondamentaux étayés, la recherche sérieuse d'une localisation pertinente et la prise de mesures administratives éventuelles de préemption pour un démarrage réaliste autour de 2015/2020. C'est également au gestionnaire de l'aéroport (ou des aéroports concernés) de prendre les dispositions permettant d'atteindre le butoir qui lui sera fixé pour son exploitation, car il n'est pas interdit de penser que le démarrage d'un Grand Aéroport pour l'OUEST se fera en sifflet (cela a un coût !) pendant plusieurs années avec des trafics issus de plusieurs aéroports locaux.

Pour l'instant ce dossier se révèle insuffisant et donc arrive TROP TOT !

## **2- MYSTIFICATION ENTRETENUE PAR LE DOSSIER PRESENTE.**

*Les nombreux citoyens directement concernés par ce projet*, dans leur bon sens de la « France d'en Bas » se rendent compte de la *mystification* du dossier présenté au «Débat », miracle de la communication publique : ce n'est plus un transfert, mais la création d'une *Infrastructure très importante* (4 fois NANTES ATLANTIQUE) - très mal définie mais vraisemblable – dont il est facile de décrypter, ne serait-ce que par les nombreuses omissions, les effets déstructurant pour eux et pour l'équilibre de leur territoire rempart contre l'urbanisation tentaculaire de NANTES.....alors qu'aucune alternative sérieuse d'implantation, aux risques encore maîtrisables, n'a été étudiée : quelles sont ces omissions ?

## **21- RECHERCHE DE LOCALISATIONS ALTERNATIVES.**

L'étude de 1971 de comparaison du site de N.-D.-des-LANDES avec GUEMENE PENFAO concluait que le choix de ce dernier site se *justifierait seulement dans le cas d'un aérodrome international* : nous avons vu que le dossier ne répondait pas à cette question, mais que c'est une hypothèse possible.

Sur les 24 études préliminaires de la liste fournie par le dossier, trois seulement ne considèrent pas le choix du site comme acquis : en dehors de l'étude de 71 citée, celle DG CONSEIL en 92, et son actualisation par le SETEC en 2002 intitulée *Hierarchisation des différentes hypothèses de localisation d'un aéroport* constituait une recherche d'alternative ; en fait ces deux études n'en font qu'une puisqu'il s'agit d'une étude et de sa réactualisation, et partent d'hypothèses de population et de trafic prévues en 2010, c'est à dire à la date « prévue » pour le transfert de NANTES ATLANTIQUE.

En définissant ces études « de complaisance » un intervenant a probablement voulu signifier leur aspect très subjectif puisque les critères retenus sont chiffrés ou appréciés « intuitivement » par le rédacteur pour classer l'intérêt des localisations proposées. Pour donner une certaine crédibilité à ce travail, un Cabinet doit se contenter de proposer des critères, de synthétiser des informations par analyse documentaire ou visites sur le terrain, pour permettre la notation des critères retenus par une commission « équilibrée » réunie dans cet objectif : rien ne nous laisse penser qu'il en a été ainsi !

De plus le Conseil Général, en confiant à la SETEC une mission d'actualisation pour une étude faite 10 ans plus tôt, a imposé de reprendre les critères et la notation utilisés antérieurement, ce dont s'excuse le cabinet. En effet l'actualisation aurait permis de tenir

**UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST**  
**QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE**

compte d'acquis ou de facteurs prospectifs nouveaux, (nécessité de 2 pistes, origines de zones de chalandises et de trafics nouveaux, évolution des normes d'exposition au bruit.....) ?

S'arc-bouter sur les critères du passé est une manière de ne pas faire éclater le décalage entre les fondamentaux d'hier et ceux de demain, pouvant laisser à penser qu'il fallait que le site choisi antérieurement reste en première position !

## **22- APPRECIATION DES PERSONNES CONCERNEES PAR LES NUISANCES.**

Pour ce que nous avons retenu de nos lectures, 2 appréciations ont été données pour évaluer ce facteur essentiel du nombre de personnes exposées aux nuisances, en particulier sonores :

-le dossier oppose (p. :22) **les 200 à 300 personnes habitant actuellement dans l'emprise du plan de gêne sonore prévu à la mise en service .....aux 5000 à 7 000 personnes qui subirait la même gêne, autour de l'actuel aéroport de Nantes Atlantiques, avec un trafic équivalent.**

- D.G. Conseil, puis la SETEC, dans leur étude de hiérarchisation des sites, proposent **une appréciation de ces nuisances , en considérant le nombre d'habitants d'un périmètre de 27,5 Km. (8 Km. autour d'un point central de la piste) : Pourquoi ?**

Les Plans d'Exposition aux Bruits (P.E.B.) correspondant à chacun des 3 scénarii proposés par le dossier pour N.-D.-des-LANDES sont constitués par des fuseaux bien réguliers, sorte de cas d'école, ignorant complètement les changements de trajectoire des avions, sur leurs destinations finales, en fin de décollage. Le nouveau P.E.B. de NANTES ATLANTIQUE , justifiant l'arrêt de ce dernier, lui, comporte des appendices importants. Comment faire croire à la population que les bruits qui ne sont plus supportables pour les voisinage de N.A., pourraient l'être avec un trafic 4 fois plus important ?

La très officielle ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) retient un rectangle de 60 x 10 Km. pour évaluer les populations concernées, **soit 80 000 personnes pour N.-D.-des-LANDES.** (estimation de 120 à 150 000 probable vers 2050).

## **23- PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX.**

Sans chercher l'exhaustivité, quelques problèmes environnementaux posent de graves questions, dont le simple bon sens devrait conduire à un abandon de la localisation proposée :

a- Le réseau de routes reliant les villages situés autour de la ZAD permet de nombreuses inter connexion entre ces derniers: scolarisation d'enfants, achats, accès à la diversité des services, réunions diverses, loisirs, dont la promenade pédestre et cycliste sur des petite routes peu fréquentées ou des chemins, pour des milliers d'amateurs nantais ou locaux.

Dans notre monde stressé, à proximité d'un très grand centre urbain, avec une population locale importante, peut-on concevoir aujourd'hui l'emprise d'un immense domaine grillagé et des problèmes induits : suppression de nombreuses liaisons, création d'un « barreau » d'accès et de liaison aux autoroutes, gênes sonores de tous niveaux, réduction des possibilités de communication -au sens propre et figuré- de tout un territoire ? Après Johannesburg, pensez-vous que des citoyens conscients de leurs responsabilités accepteront un « chancre » tout près d'eux qui diminuera drastiquement la qualité de vie acquise ?

**UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST**  
**QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE**

b- Alors que l'obligation du contournement de l'espace protégé du Lac de GRANLIEU constitue une des raisons données à l'abandon du site de N.A., on est frappé par l'inconséquence dans ce domaine d'un des scénarii de localisation des pistes placées dans l'axe des Plaines de Mazerolles, sur l'ERDRE site classé et protégé. Plus largement on voit mal comment l'espace vert naturel exceptionnel entourant l'ERDRE, entre SUCE et NORT, pourrait être épargné par les nuisances (vibrations sonores, rejets de Kérosène.....) apportées par un aéroport dont le centre se situerait à une dizaine de Km. ?

c- un élu de la Presqu'île GUERANDAISE a fait valoir le danger représenté par le complexe chimique de DONGE et du terminal Méthanier de MONTOIR –classés Sévézo- qui se trouvent dans l'axe des pistes ; qu'arriverait-il dans le cas d'un incident potentiel, dont la probabilité n'est pas négligeable, au cours des centaines de mouvements d'avions ? Le simple principe de précaution ne conduit-il pas à éviter des risques aussi dramatiques ?

Ce sont ces omissions et erreurs bien identifiées pour masquer l'importance de la population concernée et les risques encourus, qui révoltent les riverains et jettent le discrédit sur l'ensemble du dossier : la colère est d'autant plus forte que tous les « porteurs du projet » font passer pour un simulacre le débat engagé, en médiatisant largement le fait que la décision de transfert serait déjà prise, corroboré par des études de lancement d'aménagements routiers.

### **3- APRES L'EXPERTISE DU DOSSIER .**

La remise du dossier provisoire, il y a 3 mois, a permis de mesurer le décalage du dossier d'avec les réalités: le transfert de NANTES ATLANTIQUE à N.-D.-des-LANDES, qui aurait pu avoir lieu dans la quinzaine d'années suivant l'arrêté de ZAD, arrive trop tard. La création d'un Grand Aéroport pour l'OUEST apparaît prématurée du fait de l'insuffisance des études et de l'absence d'alternative au site unique en débat. Si la demande faite par l'ACIPA d'une expertise du dossier avant le débat, du fait des graves lacunes rapidement apparues aux personnes ayant procédé à l'analyse du dossier, avait été acceptée: le débat aurait probablement été plus serein !

A ce constat s'ajoute une présentation tendancieuse des réalités qui amène à penser que le nouvel aéroport ne se fera pas à N.-D.-des-LANDES.

Le Maître d'Ouvrage aurait tort de s'arc-bouter maintenant sur une localisation, choisie près d'un demi siècle (1965) avant la date proposée pour le transfert de NANTES ATLANTIQUE (2010/2015), sur des critères différents, en bordure d'une zone d'urbanisation dont le peuplement important pourra éventuellement être un peu freiné, mais certainement pas stoppé.

Sans préjuger des résultats de l'expertise, les « *architectes* » de ce projet sensible pour la **GRANDE REGION EUROPEENNE DE L'OUEST** doivent se remettre au travail, définir les fondamentaux à partir de vrais besoins, de la cohésion et des solidarités régionales requises délaissant les rivalités du dernier quart du siècle -période des études de localisation- élargissant ainsi leurs horizons aux perspectives de la mi XXI<sup>e</sup> siècle -apogée de l'aéroport projeté- afin *de ne pas se tromper d'époque, donc de localisation et de moyens de communication, avec les graves conséquences qui en résulteraient tant pour les habitants, l'économie régionale.....et l'argent du contribuable.. ?*

***UN GRAND AEROPORT POUR L'OUEST  
QUESTIONS / RAISONS OBJECTIVES ET SUBJECTIVES DE REJET DU DOSSIER PRESENTE***