

# Contribution au débat public

sur le projet d'aéroport de **Notre-Dame-des-Landes**

# B V V

## BIEN VIVRE à VIGNEUX

Association loi 1901

La Bernardière, 44360 Vigneux-de-Bretagne

### Membre des Unions :

- UFCNA ( Union Française contre les Nuisances des Aéronefs)
- UDPN ( Union Départementale des associations de Protection de la Nature de l'environnement et du cadre de vie en Loire-Atlantique)

## PROJET D'AÉROPORT POUR LE « GRAND OUEST » SITUATION ACTUELLE ET POSITION DE L'ASSOCIATION<sup>1</sup>.

### 1. Historique

Dès la fin des **années 60** et dans l'euphorie d'une fièvre d'aménagement proposant tours et autoroutes au cœur des villes, un projet d'aéroport intercontinental susceptible d'accueillir le Concorde était envisagé à proximité de la mer (50 à 100 km !), pour limiter les gênes sonores de ce type d'appareil (120 dBA et plus) dans les zones à forte densité de population de la région parisienne en particulier. Cette nouvelle infrastructure devait se substituer à l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique (NA) qui, distant de **10 km de Nantes**, devait à brève échéance être saturé et ne l'est toujours pas.

Après identification de 18 sites puis première sélection de 9 sites<sup>2</sup>, 2 sites étaient finalement envisagés sur la base de critères de pur aménagement et, de ce fait, fortement discutables : l'un à 40/50 km au Nord de Nantes près de **Guéméné Penfao**, l'autre également au Nord à **17 km du centre de Nantes et 85 km de Rennes, sur les communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines, Treillères.**

Par des méthodes orientées et sur la base **d'études de com-  
plaisance**, le site de Notre-Dame-des-Landes était finalement justifié a posteriori et sélectionné. Ce site était alors peu peuplé, et le trafic aérien à Nantes-Atlantique peu intense pour éveiller les craintes, hormis celles des exploitants agricoles menacés d'expropriation.

Durant **35 ans**, le projet, dissimulé aux populations potentiellement riveraines, est resté dans un apparent sommeil, mis à profit par le conseil général de Loire-Atlantique pour procéder sur le site à des achats massifs de terrains (environ 900 ha), sur une ZAD (Zone d'aménagement différé) aujourd'hui caduque, de l'ordre de 1 300 ha. Par ailleurs, aucune restriction constructive n'était imposée à la périphérie immédiate de cette ZAD, dont les flancs Est, Ouest et Sud devenaient en particulier des zones résidentielles de la deuxième couronne de l'agglomération nantaise.

### 2. Aéroport de Nantes-Atlantique (NA)

Cet aéroport situé au Sud-Ouest de Nantes est limité au Nord par la ville et au Sud par le lac de Grand-Lieu, la longueur de la piste est de **2,9 km**, orientée sensiblement Nord-Sud (pistes 03, 21). Il possède une petite piste transversale non utilisée.

Le trafic de cet aéroport classé A est de l'ordre de **1,9 millions** de passagers/an (2001) hors transferts et **1,8 million** en 2002 (pour une capacité maximale possible affirmée de **4 à 5 millions** de passagers/an, soit 75 000 à 80 000 mouvements commerciaux/an). **En 2002, le trafic s'effondre avec une baisse de 14 % au premier semestre** puis un rétablissement partiel conduisant à **une baisse annuelle de 5,5 %**. En vols réguliers affaires, il concerne principalement les clients du Nord de la Vendée (85), de l'Ouest du Maine-et-Loire (49) et de la Loire-Atlantique (44). Son influence « Grand Ouest » se limite aux vols charters vacances dans le sens

« émigration ». Les vols **internationaux réguliers sans escale** sont limités à 2 lignes en hiver, Nantes-Londres, Nantes-Bruxelles. En fait cet aéroport est un **bout de ligne** pour la plate-forme de Paris-Roissy, où l'offre est beaucoup plus importante. L'emport moyen est **faible**, inférieur en moyenne à 40 passagers par vol (supérieur à 100 pour les vols charters, inférieur à 30 pour les vols réguliers affaires). Vers Paris et ses plates-formes aéroportuaires, il est directement concurrencé par le TGV. Le trafic fret est marginal et inférieur à 10 000 tonnes/an, en intégrant le fret passager.

Il est entouré de multiples aéroports, **Saint-Nazaire, Rennes, Lorient, Brest, Angers, Ancenis, Poitiers, La Rochelle**, etc., dont les capacités ont été étendues et qui n'entendent pas étre remis en cause par son développement, d'autant qu'ils **fonctionnent tous en sous-capacité**.

### 3. Projet de site aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes (NDDL)

Au cours de l'année 2000 et sous la pression conjuguée des élus toutes tendances confondues (à l'exception notable des écologistes et des Verts) et du maire de Nantes, partisan inconditionnel du projet, le ministre des Transports citait le projet dans les schémas des transports collectifs (octobre-novembre 2000) et donnait son accord pour des études de faisabilité en partie anticipées par le conseil général. Simultanément le plan État-Région (2000/2006) autorisait un budget de **10 MF** (1,52 M€) pour les études préliminaires.

La DDE et la DRE poursuivaient des travaux jamais **interrompus** sur le schéma de desserte routière et le STBA travaillait sur l'implantation des pistes au nombre de 2, généralement orientées Est-Ouest et d'une longueur de l'ordre de **3,6 km**.

En mai 2001, le ministre des Transports adressait au préfet sa lettre de mission.

De même, un projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) pour l'estuaire de la Loire était élaboré et faisait explicitement référence au site aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes,

<sup>1</sup> Ce document est le résumé d'un texte plus complet accessible sur le site internet du débat.

<sup>2</sup> Broons (22), Vitré (35), Notre-Dame-des-Landes (44), Guéméné Penfao (44), Ingrandes (49), Pouancé (49), Montfaucon (49), Seiches-sur-le-Loir (49), Montaigu (85).

capable dans ses versions préparatoires successives, de traiter **7 à 16 millions** de passagers, puis **6 millions**, puis **9 millions** ! Deux structures étaient alors mises en place :

- un **Comité de pilotage** des études animé par le préfet de Région,  
- un **Syndicat mixte d'étude** du projet d'aéroport (arrêté préfectoral du 23/ 01/ 02, pilote Région Pays de la Loire).

## 4. Coût de l'opération

Particulièrement imprécis dans son évaluation autant que dans ses possibles imputations, le coût estimatif de l'opération, initialement cité à 2,5/3 milliards de francs (environ 0,5 million d'€) est passé ensuite à 5 milliards de francs (environ 0,8 million d'€) puis à 20 milliards (environ 3,5 millions d'€) ! Avec les travaux d'aménagements périphériques, plus rien n'étant impossible :

- *deuxième périphérique autour de Nantes, alors que le premier n'est pas terminé et pose de gros problèmes de bruit,*

- *nouveau pont de très grande hauteur sur la Loire à l'aval de Nantes,*  
- *accès autoroutiers à l'Est et à l'Ouest de NDDL,*  
- *ligne TGV Nantes-Rennes à cheval sur 2 régions (peu probable au prix de 10 millions d'€ par km),*  
- *liaison train Nantes-NDDL, par réactivation d'une ligne existante à prolonger (?), etc.*

## 5. Le débat public

En février 2001, **BVV**, via l'**UFCNA**, procédait à la saisine de la Commission nationale du débat public (**CNDP**), qui acceptait d'ouvrir un débat sur le projet de site aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes, devenu ensuite projet d'aéroport pour le « **Grand Ouest** ». La décision d'engager le débat ayant été prise, un dossier « **luxueux** », véritable **document de manipulation**, multiplié à **10 000 exemplaires** était diffusé. Ce dossier était complété d'études sectorielles<sup>3</sup> aux caractéristiques suivantes :

- *des projections de trafic largement surévaluées à l'objectif 2010/2020...2050 !*

- *l'aveu de la non-saturation technique à 2010 de l'aéroport de Nantes-Atlantique,*

- *des nombres moyens de passagers par vol (emport), volontairement augmentés,*

- *des zones d'influence commerciale (chalandise) pour le projet de NDDL établies sur des critères subjectifs ou purement simplistes : déplacer de 20 km l'aéroport de NA à NDDL permettrait d'obtenir 20 % de passagers en plus !*

- *une ignorance de la capacité de développement des moyens de transport concurrents,*

- *des évaluations de populations gênées par le bruit, purement fantaisistes : 400 à 600, puis 200 à 300 personnes seulement autour du site de NDDL (zone réelle de gêne 60 km par 10 km selon l'ACNUSA, laquelle conduirait en fait à 70 000-80 000 personnes),*

- *des emprises au sol montrant clairement des débordements de la ZAD initiale, pouvant conduire à des emprises réelles de 2 500 ha et plus,*

- *la disparition de voies de communication existantes et une nouvelle 4 voies reliant la RN 137 (Nantes-Rennes) à la RN 165 (Nantes-Vannes-Brest), source certaine de trafic intense si le projet était retenu,*

- *la suggestion de création d'une forêt périurbaine ! 5 000 ha !*

- *des coûts largement sous-estimés, et l'absence de plans de financements sérieux, hormis un appel immédiat à subventions.*

## 6. Synthèse et position de l'association BVV (Bien Vivre à Vigneux)

BVV, association de défense de l'environnement et du cadre de vie, soutient toute mesure visant à maîtriser les nuisances directes ou indirectes induites par le transport aérien. En particulier, elle observe, que le survol de la Communauté urbaine de Nantes et de plusieurs communes à sa périphérie, de même que la localisation de son aéroport de Nantes-Atlantique, introduisent des risques majeurs en termes environnemental et de sécurité.

BVV ne s'oppose donc pas par principe, **sous réserve que le besoin en soit clairement démontré et l'échéancier justifié**, à la démarche qui vise à transférer sur d'autres sites, existants ou à créer, tout ou une partie de l'activité de cet aéroport. Pour autant, elle exige que soient respectées les contraintes environnementales et la protection des populations, tant pour ce qui concerne le bruit que les pollutions par les produits de combustion de toutes origines (aéronefs, équipements de plate-forme, circulation routière induite) et fluides de service.

BVV attire cependant l'attention sur les **réponses simplistes** qui pourraient être apportées, par le choix de solutions, qui anticiperaient l'identification des **besoins réels** de déplacements à l'horizon 2020 et au-delà, et ignoreraient toutes **solutions alternatives**.

**BVV affirme que plus de 30 ans après les premières déclarations, le projet de site aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes est totalement inadapté**, notamment en raison :

- du développement non contrôlé durant 3 décennies de l'urbanisation à proximité du site,

- des exigences environnementales et de cadre de vie des populations, de la présence d'exploitations agricoles dynamiques, et des droits à produire associés,

- de la proximité de la CUN (**17 km du centre de Nantes**) et des risques d'enclavement à moyen terme du site proposé,

- de la proximité de multiples aéroports régionaux non saturés, de la non réponse à la fonction interrégionale affirmée (Bretagne Pays de la Loire),

- de la condamnation au Nord du site, de l'autonomie de développement de certains pôles d'équilibre (voir DTA), dont l'absorption par le « Grand Nantes » serait accélérée,

- de l'exemple peu probant d'un développement socio-économique attendu, que n'a pas su entraîner l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique. ■

### SIGLES UTILISÉS

- **ACNUSA** : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

- **BVV** : Bien vivre à Vigneux (association)

- **CNDP** : Commission nationale du débat public

- **CPDP** : Commission particulière du débat public

- **CUN** : Communauté urbaine de Nantes

- **DDE** : Direction départementale de l'Équipement

- **DRE** : Direction régionale de l'Équipement

- **DTA** : Directive territoriale d'aménagement

- **NA** : Nantes-Atlantique (aéroport)

- **NDDL** : Notre-Dame-des-Landes (projet de site aéroportuaire)

- **STBA** : Service technique des bases aériennes.

- **TGV** : Train à grande vitesse

- **UDPN** : Union départementale de protection de la nature de l'environnement et du cadre de vie de Loire-Atlantique

- **UFCNA** : Union française contre les nuisances des aéronefs

- **ZAD** : Zone d'aménagement différé

commission particulière du débat public  
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Édité par la commission particulière du débat public  
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes,

3, rue d'Alger, 44100 Nantes  
Tél. 02 51 84 50 20 - fax 02 40 71 69 72

information@debat-aeroport-nantes.org  
www.debat-aeroport-nantes.org

Directeur de la publication : Jean Bergougnot,  
président de la commission particulière du débat public

Conception/réalisation : Moser, Malt et Associés

Impression : Lartigot, mars 2003.

<sup>3</sup> Suite à une demande pressante auprès de la CNDP, toutes les études ont été communiquées (décembre 2002) aux associations qui les ont, en urgence, analysées dans le détail avant le démarrage officiel du débat public fixé au 15 décembre 2002 ou, par défaut, avant la réunion du 9 janvier 2003.