

Le Préfet
de la Région Pays de la Loire
Préfet de la Loire-Atlantique

Nantes, le 19 juin 2006

Madame la présidente,

Par un courrier du 29 mai 2006, vous avez bien voulu appeler mon attention sur le projet de création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Depuis de nombreuses années, l'Etat, en liaison étroite avec les collectivités territoriales, recherche la possibilité d'offrir des perspectives durables de développement de l'offre aéroportuaire à l'échelle du grand ouest, tout en limitant les nuisances pour les populations.

L'aéroport de Nantes-Atlantique, dont l'activité est en développement rapide, enclavé dans l'agglomération nantaise, ne permet pas de répondre à un tel objectif. Le plan d'exposition au bruit actuel (PEB) couvre 42 000 habitants et les survols de Nantes sont de plus en plus fréquents. Au-delà de 3 millions de passagers, le PEB devrait être encore étendu et les gênes de toute nature pour une bonne partie de l'agglomération nantaise deviendraient vite intolérables. A cet égard, je vous invite à relire le document préparatoire au débat public élaboré par les services de l'Etat en 2003.

Un débat public de six mois, encadré par une autorité administrative indépendante - la commission nationale de débat public -, s'est déroulé en 2003 sur le projet de transfert de l'activité commerciale de Nantes-Atlantique vers le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes afin précisément de permettre la poursuite du développement aéroportuaire dans un contexte acceptable pour l'environnement. Toutes les sensibilités ont pu s'exprimer au cours de ce débat et l'association solidarités écologie y a elle-même largement participé. A la suite de ce débat, au vu des conclusions de la commission nationale de débat public, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a décidé, par arrêté du 9 octobre 2003, de poursuivre la démarche de création d'un nouvel aéroport comportant deux pistes et pouvant, à terme, répondre à des critères de capacité de 9 millions de passagers au maximum, sur le site de Notre-Dame-des-Landes, entre Nantes et Rennes. Ce projet est commun aux régions de Bretagne et Pays de la Loire et soutenu par les collectivités territoriales de ces deux régions.

Un dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) est en cours de mise au point ; une enquête publique est prévue avant la fin de l'année 2006.

Les collectivités territoriales concernées sont associées à l'élaboration du dossier de DUP à travers un comité de pilotage qui se tient régulièrement.

Dans votre correspondance, vous évoquez la question d'une piste perpendiculaire sur l'aéroport de Nantes-Atlantique ; comme vous le mentionnez, ce sujet n'a été ni soulevé ni débattu dans le cadre du débat public préalable.

Il s'agit d'une idée et non d'un projet et il ne saurait être question de recommencer un débat public qui a déjà eu lieu. Toutefois les quelques indications données permettent d'affirmer qu'une telle orientation ne permettrait pas de répondre aux objectifs fixés.

En effet, la construction de cette nouvelle piste qui resterait enclavée dans la première couronne nantaise entraînerait un impact fort sur des zones urbanisées où il n'a jamais été fait état d'un tel ~~un~~ équipement aéroportuaire. Les populations comprises dans le plan d'exposition au bruit de cette nouvelle piste seraient très supérieures (en tout état de cause au-delà de 10.000) à celles concernées sur le site de Notre-Dame-des-Landes (2 700). De nombreuses expropriations d'entreprises et d'habitants seraient nécessaires ; il faut savoir à cet effet que la zone d'activités D2A serait en particulier touchée ce qui entraînerait le déplacement de plusieurs entreprises, avec en première analyse des coûts induits de plusieurs dizaines de millions d'euros à la charge du projet. La ligne SNCF Nantes-Pornic est également susceptible d'être impactée par ce projet.

Construire une piste dans la zone indiquée imposerait de surcroît de déplacer une partie des installations aéroportuaires, comme le centre de ravitaillement en carburant par exemple, dont les coûts viendraient s'ajouter au coût de création de la piste elle-même.

Une piste transversale, au sud des installations actuelles, entraînerait par ailleurs des temps de roulage des avions au sol très élevés, source d'augmentation des charges de fonctionnement et des délais d'escale, et donc en définitive une perte d'attractivité pour les compagnies sans parler de l'aspect environnemental lié à une consommation de carburant plus importante. Ces inconvénients conduiraient à poser le problème du déplacement de l'aérogare.

Enfin, cette piste, si elle était utilisée seule, ne permettrait pas de répondre aux perspectives de développement aéroportuaire. Il faut rappeler en effet que le nouveau projet doit pouvoir répondre à terme à une capacité de 9 millions de passagers. Il en serait de même pour la capacité de l'aérogare dont les possibilités d'extension sont limitées dans sa position actuelle.

Mais, si l'on veut répondre aux objectifs de capacité, l'exploitation d'une nouvelle piste transversale en complémentarité avec la piste actuelle ne résisterait pas à l'analyse parce que cumulant tous les inconvénients. Elle aboutirait en effet à conjuguer deux niveaux de gêne sonore, le PEB de la piste maintenue et le PEB issu de la nouvelle piste à créer. En second lieu, elle ne permettrait pas de s'affranchir du survol de la ville de Nantes, survol très pénalisant pour l'agglomération. Elle induirait enfin des contraintes particulièrement fortes pour maintenir la sécurité, difficilement envisageable pour un trafic commercial. Si des pistes en croix ont pu être autorisées par le passé, elles posent aujourd'hui de tels problèmes de sécurité, sécurité dont l'exigence n'a rien de commun aujourd'hui avec celle qui était admise par le passé, qu'une autorisation pour ce type d'exploitation apparaît impossible.

Pour autant votre idée souligne la nécessité que nous avons mise en avant d'éviter le survol de la ville de Nantes et qui a conduit précisément au choix du site plus éloigné de Notre-Dame-des-Landes.

En conclusion, sans qu'il soit besoin d'aller plus avant, il est exclu que soit mise en œuvre une solution qui, outre qu'elle ne répondrait pas aux objectifs de capacité et de sécurité, se traduirait par des nuisances pour des milliers de personnes qui, contrairement à celles, beaucoup moins nombreuses, habitant dans ou à proximité de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, n'ont jamais été informées de l'éventualité de la construction d'un nouvel équipement aéroportuaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.



Bernard BOUCAULT

Madame Geneviève LEBOUTEUX
Présidente de Solidarités Ecologie

Allée des Simmonières
Le Roty

44240 La Chapelle-sur-Erdre