



**Les différentes études tablent sur 3,9 à 4,2 millions de passagers en 2020. Une augmentation de la fréquentation que ne pourrait pas absorber l'actuel aéroport Nantes-Atlantique. : Photo Arnaud Jaffré**

## Pourquoi le nouvel aéroport reste d'actualité

**Le gel des infrastructures aéroportuaires annoncé lors du Grenelle de l'environnement menace-t-il le projet de Notre-Dame-des-Landes ? Probablement pas. Explications.**

### L'aéroport de Notre- Dame des Landes est- il menacé ? Qu'en pensez-vous ?

« *Nous n'augmenterons plus de façon significative les capacités routières et aéroportuaires.* » La petite phrase de Jean-Louis Borloo, prononcée à la sortie du premier débat du Grenelle, mercredi après-midi, a suscité l'inquiétude des partisans de la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes et levé de nouveaux espoirs parmi ses détracteurs (lire nos éditions d'hier).

Hier, le ministère de l'Écologie se voulait toutefois rassurant : « *Notre-Dame-des-Landes est un projet très important sur le plan environnemental. Il ne devrait pas être menacé* », confiait ainsi un membre du cabinet du ministre. Et ce pour quatre raisons majeures.

La saturation du trafic à Nantes-Atlantique

La fréquentation de l'aéroport Nantes-Atlantique est en hausse constante. En 2005, le trafic a fait un bond de 12 % pour atteindre 2,16 millions de passagers.

Et les différentes études tablent sur 3,9 à 4,2 millions de passagers à l'horizon 2020. « *Les solutions d'aménagement des structures existantes sont insuffisantes pour pallier la saturation* », estiment les défenseurs de Notre-Dame-des-Landes.

Un argumentaire qui, pour les Verts et les autres opposants, « *ne tient pas la route : il existe des solutions alternatives, notamment la création d'une nouvelle piste à Nantes-Atlantique.* »

La sécurité

Le 21 mars 2004, vers 1 h 20, un avion de Luxor Air, avec une centaine de passagers à bord, survole le centre de Nantes à 130 mètres d'altitude.

La catastrophe est évitée de justesse. Mais chaque jour, ce sont des dizaines et des dizaines d'appareils qui survolent l'agglomération nantaise et des zones d'habitat denses.

C'est là un « *élément essentiel* » pour les élus partisans du projet mais « *un argument pas sérieux* » pour ses détracteurs : « *Si la sécurité pose problème à Nantes-Atlantique, il ne faut pas rigoler avec ça, il faut fermer l'aéroport.* »

Les nuisances sonores

Elles font l'unanimité. La question a été au centre du débat public. En poursuivant l'exploitation de Nantes-Atlantique, 63 000 riverains seraient affectés par le bruit, selon les normes du plan d'exposition au bruit (PEB). Les normes en vigueur entraînent des contraintes lourdes qui entraveraient l'urbanisation et le développement de l'agglomération nantaise. Le député Vert François de Rugy en convient : « *C'est « la » porte de sortie pour justifier la poursuite du projet...* »

Le consensus politique

À l'exception des Verts et des quelques associations et élus géographiquement concernés par l'implantation du nouvel aéroport, les partis politiques et les collectivités territoriales (État, Région, Département, Nantes Métropole, CCI, etc.) ont tous donné leur aval. Et notamment un ancien président de la Région, aujourd'hui Premier ministre.

Pierre-Marie Hériaud

Presse-Océan