



## **PROJET D'AÉROPORT NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES**

**Notre-Dame-des-Landes ne peut être réalisée sans un contrat  
de développement durable préalable à sa mise en service**

Audience auprès de la Mission de médiation relative  
au projet d'aéroport du Grand Ouest

**Mardi 12 septembre 2017**

Ministère de la Transition écologique et solidaire  
244 boulevard Saint-Germain

SEPTEMBRE 2017 – PARIS

## **Préambule**

---

Le cas de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit dans une longue série de conflits aéroportuaires. Depuis la déréglementation du transport aérien au début des années 90 et l'explosion du trafic à l'échelle mondiale, de tels conflits ont vu le jour entre les populations riveraines, les collectivités locales d'une part et les gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes et pouvoirs publics de l'autre. On assiste à l'opposition de deux logiques : celle du développement économique face à celle de la protection de l'environnement. La sensibilité environnementale des riverains est plus forte aujourd'hui et le seuil de tolérance aux nuisances aériennes moins élevé. Les territoires concernés, et donc les densités de population touchées, sont de plus en plus importants.

## **Nantes-Notre-Dame-des-Landes ou la difficile acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport**

---

L'acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport est difficile. En France, il n'est pratiquement pas un projet d'extension (Paris-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry) ou de création d'aéroports (Toulouse, Nantes, troisième aéroport parisien) qui n'a suscité une forte mobilisation des opposants. Ailleurs en Europe éclatent des conflits similaires.

L'article 12 du Grenelle 1 prévoit que toute nouvelle création d'aéroport est possible pour des raisons environnementales et dans le cas de transfert d'activités. Il s'applique uniquement pour Nantes à ce jour. Si le nouvel aéroport voit le jour, les activités de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique seront transférées sur le nouveau site de Nantes Notre-Dame-des-Landes.

La question de transfert de certaines activités (fret tout cargo, charters, ...) se pose aussi pour Paris. A Lyon le projet d'extension de l'aéroport avec la création d'un deuxième doublet de pistes a été suspendu alors qu'à Toulouse le projet de deuxième aéroport toulousain a avorté.

## **Notre-Dame-des-Landes : a-t-on tiré les leçons du passé ? Brève analyse critique du dossier**

---

Si le respect est dû à toute expression sincère, pacifique et démocrate d'opposition au transfert, toutes les procédures ont été discutées et débattues démocratiquement, notamment lors du débat public de 2002 et de l'enquête d'utilité publique de 2008. Ce projet a été validé par la justice dans le respect du droit national ou européen. On recense 178 décisions judiciaires favorable aux défenseurs du projet de transfert de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes. Par ailleurs, le projet a été légitimé par le referendum organisé le 26 juin 2016 lors duquel 55% des habitants de Loire Atlantique ont dit « Oui » à l'Aéroport du Grand Ouest.

Actuellement, le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes est soutenu par les régions Bretagne et Pays de la Loire, quatre départements dont la Loire Atlantique et plus de 50 communes et intercommunalités de l'Ouest.

Comme nous l'avions indiqué lors de notre audition auprès de la Commission du dialogue en mars 2013, il faut saluer la démarche de réflexion concertée menée par le Préfet au moment du lancement des études de faisabilité d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes suite à un débat public (2002-2003) où chacun a pu s'exprimer. Le Préfet avait créé un Comité de pilotage regroupant sous sa présidence les représentants des différents services de l'état et des collectivités concernées dont les maires des communes riveraines. Ce Comité a engagé et suivi les études techniques et la concertation qui ont conduit au choix d'un scénario d'implantation des pistes puis à la mise au point du dossier soumis à enquête publique (fin 2006). Parallèlement, les collectivités territoriales concernées par le projet à l'échelle du Grand Ouest se sont regroupées au sein d'un syndicat mixte d'études.

Ex : le SCOT issu de la loi SRU a donné aux élus les moyens pour organiser de façon concertée et cohérente entre une grande agglomération et des intercommunalités telle que la CCEG l'aménagement de leur territoire afin d'éviter un certain nombre d'aspects néfastes, notamment en terme de développement urbain, transport et développement économique.

Pour un projet d'infrastructure aussi conséquent que l'aménagement d'un aéroport et de sa desserte sur un territoire, on s'attendait à ce que le dossier d'enquête publique fournisse tous les éléments pour éviter les erreurs commises sur des aéroports existants. D'autre part, il eut été opportun que ce dossier fasse un zoom sur le territoire destiné à être impacté afin d'en analyser les caractéristiques et d'en tenir compte. En réalité, le dossier d'enquête publique n'avait pas rempli ce rôle. En privilégiant une approche macro, il est resté centré sur les besoins et les caractéristiques de l'agglomération nantaise.

Quant au volet environnemental, il est clair que l'étude d'impact a été principalement axée et argumentée au stade de l'inventaire sur la préservation du patrimoine naturel pour éviter tout risque de contentieux au regard de la réglementation communautaire. Le dossier d'enquête publique ne comportait pas d'éléments suffisants permettant d'apprécier le véritable impact pour les communes riveraines des mesures compensatoires. Or, celles-ci concerneront en grande partie le territoire riverain de la plate-forme déjà impacté par ses nuisances et elles toucheront la vitalité de l'agriculture du secteur.

Par ailleurs, le dossier d'étude d'impact ne contenait aucune approche des mutations sociologiques apportées par l'implantation d'une telle infrastructure et de leurs conséquences sur les équilibres de ce territoire. De même, aucun état initial de la situation financière du territoire impacté et de sa capacité à assumer ses nouvelles charges ne figurait dans le dossier. Si l'impact économique d'un tel équipement est évoqué en termes de ratios, il n'a été joint au dossier aucune analyse prospective sérieuse permettant aux communes concernées d'anticiper les enjeux et contraintes qui en résulteront pour leur développement. Les élus s'interrogent notamment sur la maîtrise de la pression foncière découlant de cet aménagement.

L'étude d'impact n'a pas fait l'analyse, sur une base comparative, avec des réalisations antérieures d'aéroports, des risques que peut faire peser un tel projet sur l'aménagement du territoire concerné. Les documents d'urbanisme devraient l'intégrer de façon appropriée en termes d'habitat, de paysage, de desserte.

## Le danger de l'extraterritorialité d'un aéroport

---

Malgré leurs indéniables apports économiques pour les aires métropolitaines, les aéroports entretiennent des relations délicates avec les territoires qui les entourent. De ce fait, ils rencontrent un peu partout des difficultés lorsqu'ils entreprennent d'accroître leurs capacités pour répondre à la demande croissante de mobilité. En Europe, nombreux sont les aéroports venus grossir les rangs des cas où les oppositions se structurent et les rapports se tendent et ce, malgré parfois des tentatives de médiation : Amsterdam-Schiphol, Bruxelles-National, Francfort-Rhin-Main, Zurich, .... ainsi que plusieurs aéroports français, tels Roissy-CDG, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence ou l'aéroport d'Orly.

En outre, les contestations des élus et des populations riveraines apparaissent tout aussi vives, tant à l'occasion des projets d'implantations aéroportuaires que de « simples » modifications de couloirs ou trajectoires.

Là où la discontinuité physique a longtemps prévalu, du fait de l'extraterritorialité des décisions et des logiques fonctionnelles sous-jacentes, ces effets et les attentes sociales les concernant relient et mettent en avant d'autres attributs des territoires, donc peut-être d'autres leviers pour construire l'acceptabilité sociale de ces équipements. Certaines mesures concernant l'offre d'emplois ou les dessertes locales de transport, déjà en vigueur autour de nombre de grandes plates-formes, témoignent de cette évolution tendancielle.

Pour bâtir de tels compromis en vue de sortir du seul rapport de force, cette reterritorialisation des aéroports devra vraisemblablement être alimentée et confortée par : une production de connaissances qui renseigne vraiment les effets, positifs comme négatifs, des aéroports sur leurs territoires d'accueil ; une répartition des pouvoirs qui permette d'associer ces nouvelles légitimités à la prise de décision et, notamment, pleinement les régions.

Si l'on parle de nécessaire gouvernance du territoire aéroportuaire, il faut rappeler que la loi sur les communautés aéroportuaires existe (loi du 23 février 2004). Elle demeure imparfaite (ressources et représentation des associations) et il conviendrait de la réviser. Issue d'un excellent rapport du sénateur Legrand en 2003, la communauté aéroportuaire serait un nouveau mode de gouvernance permettant de corriger la position extraterritoriale de l'aéroport et de financer des actions d'accompagnement dans le cadre de ses champs de compétence définis par la loi (urbanisme, transports, emploi, environnement et information). Les communautés aéroportuaires sont notamment « chargées de soutenir des actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale ».

Depuis la dernière grande décision de politique aéroportuaire en France, à savoir l'extension de l'aéroport de Roissy CDG (1997), les mesures d'accompagnement prises pour le territoire aéroportuaire ont eu des effets limités (emploi, formation, environnement, etc.).

Il serait opportun que le gouvernement révisé cette loi.

## **La privatisation des principaux aéroports français est une erreur**

---

Afin d'éviter le « crash » du transport aérien français, il faut porter un œil attentif aux nouveaux aéroports privatisés que sont Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur. De la même façon, le cas du nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes dont Vinci serait le futur concessionnaire doit être regardé de près. **Sur ce point, Ville et Aéroport demande le maintien d'un actionnariat public majoritaire au sein des différentes sociétés aéroportuaires à travers un pacte d'actionnaires.** Les collectivités locales concernées et la CCI doivent être liées par un pacte d'actionnaires et il est essentiel que les grands aéroports privatisés continuent d'être contrôlé par la puissance publique.

L'aéroport constitue en effet un outil vital pour la dynamique économique régionale et il joue un véritable rôle de service public pour le transport des personnes et des biens de plusieurs régions. Le développement de ses activités ne peut se concevoir que dans une approche globale du territoire, avec toujours à l'esprit la prise en compte des conséquences environnementales de la croissance du trafic.

**Pour rappel, l'inquiétude est grande lorsque l'on voit l'échec de la concertation avec les élus locaux dans le cadre des privatisations des aéroports de Lyon et Nice.** A Lyon, les collectivités locales (Région, département) se sont opposées à la privatisation (sauf la métropole de Lyon) au motif de la légalité de la procédure. Les conséquences de ces privatisations sur le développement des plateformes sont tout aussi inquiétantes : ex : doublement annoncé du trafic aérien et création d'un hub de fret pour le sud de l'Europe à Lyon. Quant à Toulouse-Blagnac, on a assisté en 2016 à un nouveau round judiciaire lié à des divergences de vues entre les acteurs publics et les nouveaux actionnaires chinois sur le sort que compte réserver Casil Europe au pactole de 67 millions d'euros né de la gestion publique précédente. Les nouveaux actionnaires souhaitent en puiser une bonne partie pour la distribuer en dividendes. Les actionnaires publics souhaitent plutôt la réserver à des investissements futurs.

**L'état qui se désengage en cédant ses parts à des opérateurs privés doit prendre toute la mesure du danger que la privatisation de ces grands aéroports régionaux existants ou à créer représente face aux intérêts environnementaux et sanitaires des territoires aéroportuaires concernés.** Face à ce danger, il faut de réelles garanties pour que les intérêts économiques privés et étrangers des futurs actionnaires ne s'imposent pas au détriment de la qualité de vie des populations riveraines. **Cela passe par des contrats d'engagement ou contrats de développement durable négociés et signés par l'ensemble des parties prenantes sur l'ensemble des volets (environnemental, économique et social).**

**Certes l'état demeure propriétaire de l'infrastructure en tant qu'autorité concédante de l'aéroport mais a-t-il encore la main sur les orientations de développement à long terme ?** On peut légitimement en douter. Sur Paris, dans le cadre de la privatisation annoncée des aéroports Paris-CDG et Paris-Orly, la pression sera très forte.

## **Si Notre-Dame-des-Landes doit être réalisé, Ville et Aéroport demande la rédaction d'un contrat d'engagement ou contrat de développement durable préalable à sa mise en service**

---

Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Faute de quoi on retrouvera les problèmes que l'on a connus pour les aéroports parisiens.

Ville et Aéroport demande que la Mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest ne se réduise pas à une simple mission d'apaisement qui fasse uniquement l'analyse des solutions alternatives à l'implantation du nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

**1°) Pour cela, il est essentiel qu'elle apporte d'une part des réponses concrètes visant à renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines.**

Il est essentiel de prévoir la création d'une desserte en tram-train reliant la gare de Nantes à Notre-Dame-des-Landes et passant par le pôle Treillères / Grandchamp-des-Fontaines.

Cette ligne figure dans de nombreux documents d'aménagement du territoire (Scot, Schéma de secteur, Plan État-Région 2013-2017), et dans les conclusions de la Commission d'enquête qui prévoient sa réalisation à l'ouverture de l'aéroport. Elle est de plus confortée par une étude qui avait été lancée à l'initiative du Syndicat Mixte Aéroportuaire. Celle-ci atteste de sa faisabilité, de sa rentabilité économique et de son importance pour garantir un niveau de desserte en transports collectifs performant sur le territoire aéroportuaire. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

**2°) D'autre part, la question environnementale doit être examinée au bon niveau. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit.** C'est l'une des conditions d'acceptabilité d'un tel projet. Il faut déterminer préalablement à celui-ci la limitation des vols de nuit selon le principe de subsidiarité qui prévaut et au regard du droit au sommeil et dans le cadre d'une nuit de huit heures consécutives conformément à la définition qu'en donne l'Organisation mondiale de la santé et l'Union européenne (Directive 2002/49). Sur le volet environnemental, les élus de la CCEG demandent des mesures compensatoires exemplaires, compte tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants.

**3°) Enfin, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. Ville et Aéroport demande à l'Etat un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décemment et dans les meilleures conditions de nouvelles populations.**

**4°) La question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée. C'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant.** Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

Ex : création de 5000 emplois sur le secteur sud nantais, levée du PEB existant et conséquences sur l'urbanisme, etc.

**Il s'agit d'une opportunité économique et sociale**, car cela permettra d'accueillir de nouvelles entreprises et confortera les activités existantes, notamment les extensions pressenties d'Airbus et l'arrivée de l'IRT Jules Verne, entraînant, ainsi, une dynamique forte en termes d'emplois pour la commune de Bouguenais et le Sud-Loire. Dans un premier temps c'est 5000 emplois qui sont attendus après le départ de l'aéroport. Par la levée du plan d'exposition au bruit (PEB) c'est 16 000 habitants qui seront logés sur 6 000 logements évitant ainsi la consommation de l'espace agricole correspondant.

**C'est aussi une opportunité environnementale**, car cela permettra une meilleure utilisation des espaces suburbains, en stoppant l'étalement urbain tout en répondant à la nécessité de logements de proximité, en réaffirmant une politique volontariste d'aménagement de son territoire communal équilibrée entre espaces naturels et agricoles fortement soutenus, zones économiques en devenir et zones urbaines desservies par les services (écoles, commerces, transports,...).

Le site actuel arrivant à saturation (les derniers chiffres de trafic et la progression rapide et continue depuis 10 ans le démontrant), **les élus des communes riveraines de l'aéroport existant rappellent la nécessité de recouvrer la sérénité face aux problèmes de sécurité et de nuisances sonores liées au survol à très basse altitude de l'agglomération nantaise** et tout particulièrement sur Bouguenais ou Saint-Aignan-de-Grandlieu.

# **Le contrat d'engagement ou de développement durable doit reprendre les critères des projets de schémas de services collectifs de transport**

---

A ce titre, il doit ainsi comporter un chapitre « Aménagement du territoire et développement local » :

## **Impact sur l'emploi et les activités**

Selon les tendances déjà constatées ailleurs, le nouvel aéroport entraînera en moyenne la création de 1000 emplois par million de passagers transportés, directement liés à l'aéroport. S'y ajoutent les emplois indirects: entreprises attirées par la proximité de l'aéroport, activités entraînées par le développement urbain induit par l'aéroport. Ces emplois indirects sont souvent situés en dehors de la plate-forme elle-même. Au total, on escompte de l'ordre de 4000 emplois directs et indirects par million de passagers transportés. Le nouvel aéroport devra notamment être conçu comme un vecteur du développement local, en partenariat actif avec les collectivités locales: emploi, formation, soutien aux projets locaux, mais aussi organisation de l'accueil des logements, des activités et des équipements qui accompagneront sa réalisation puis son exploitation. Sur ce chapitre, il faudra veiller à la qualité des emplois proposés et éviter l'écueil des emplois précaires (peu qualifiés), du développement de la sous-traitance observés sur d'autres plates-formes.

Des activités traditionnelles peuvent toutefois être perturbées, par exemple dans l'agriculture: prélèvement de terres cultivées, le cas échéant remise en cause ou déplacement d'industries de transformation.

Les établissements de la Défense Nationale sont nombreux dans les régions concernées. La modification des conditions d'usage de l'espace aérien aura à leur égard des conséquences qu'il convient d'évaluer: gêne à l'activité, et dans certains cas, incompatibilité avec le transport aérien.

## **Réseau des villes existantes**

Le développement de la plate-forme induit l'implantation, alentour, des équipements et des logements nécessaires à l'accueil des personnels et de leurs familles, ainsi que des entreprises. La construction de l'aéroport créera de l'emploi pour les riverains de l'aéroport, mais de nombreux autres employés viendront d'ailleurs, y compris durant toute l'exploitation de l'aéroport. Un nombre important choisira vraisemblablement à terme de s'implanter dans la région.

L'état devra proposer aux collectivités locales concernées un partenariat actif, dans le respect de leurs compétences, pour que ce développement soit pleinement maîtrisé, et qu'il s'appuie en priorité sur le milieu existant. Une armature urbaine préexistante facilitera cet accueil.

## **Équilibre territorial et inscription dans l'Europe**

La France doit jouer à l'échelle de l'Europe ses meilleurs atouts, et doit en même temps tirer du dynamisme européen un réel bénéfice. La localisation future doit donc optimiser les



échanges avec l'Europe, non seulement pour la région choisie mais aussi pour l'ensemble du bassin parisien. L'intermodalité des déplacements est un atout important: la saturation du transport aérien en Europe rend particulièrement attractives les solutions alternatives, notamment le rail.

Autre chapitre de ce contrat d'engagement : « la navigation aérienne »

Ce critère, essentiel pour le nouvel aéroport et la sécurité, se décompose en deux aspects bien distincts :

### **Insertion dans le « ciel » actuel**

L'occupation actuelle de l'espace aérien est variable selon les secteurs. Le secteur le plus sollicité par l'aviation civile est le triangle Londres, Bruxelles et Paris. Pour les activités militaires, des secteurs sont réservés, en permanence ou non, et induisent des contraintes pour les vols civils.

Pour chaque site, il faut donc d'abord considérer si l'insertion d'un nouvel aéroport y est possible, puis quelles difficultés, plus ou moins importantes, sont à résoudre pour la réaliser. A titre d'exemple, la concertation avec les autorités des pays voisins est plus ou moins facile selon les sites, compte tenu de la plus ou moins grande pression déjà enregistrée sur les "routes du ciel".

### **Incidence sur la capacité**

Le nouvel aéroport devra se voir garantir un nombre de mouvements qui corresponde à la capacité recherchée.

### **Les potentialités de la desserte terrestre**

La desserte terrestre concerne aussi bien les passagers que les employés de la plate-forme: il faut aussi pour ces derniers prévoir un accès convenable, par transports collectifs de préférence, ou par route.

La desserte terrestre doit donc garantir une liaison ferroviaire entre le futur site aéroportuaire Nantes-Notre-Dame-des-Landes et l'agglomération nantaise. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. Cela représente certes un poids important en coût de construction, comme en coût d'exploitation, mais un temps de parcours attractif doit être assuré.

### **Pertinence dans l'économie du transport aérien**

Le nouvel aéroport doit évidemment être attractif pour les passagers et les compagnies, ce qui s'analyse à partir de plusieurs facteurs :

- la zone de chalandise : nombre de clients potentiels dans un périmètre donné, mesuré en fonction de son accessibilité,

- l'attractivité pour les compagnies : aucune politique publique n'a aujourd'hui le pouvoir de contraindre une compagnie à offrir un service de transport aérien ; les qualités de l'aéroport devront être compatibles avec les attentes des compagnies, leur stratégie concurrentielle, leur politique commerciale
- les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports : c'est aussi une autre facette de la concurrence entre compagnies
- la compétitivité internationale : dans un contexte de saturation, le nouvel aéroport doit se trouver à un nœud de communication intermodal majeur
- Contexte physique
- surfaces disponibles, relief, dégagements
- sous-sol, ressources en eau

### **Contexte environnemental et prise en compte du développement durable**

- impact sur les populations

L'importance numérique de la population présente aujourd'hui dans un périmètre de site élargi doit être prise en considération, comme le nombre de personnes qui, autour de l'aéroport, seront gênées par le bruit, quelles que soient les mesures de protection mises en œuvre. Les contraintes de bruit susceptibles de gêner la population doivent être réduites au strict minimum, l'orientation du tracé des pistes en sont un élément décisif.

- ✓ des procédures plus transparentes et mieux concertées pour les « couloirs aériens »
- ✓ l'instauration d'un couvre-feu nocturne
- ✓ Obtenir une réelle étude d'impact du projet sur le territoire aéroportuaire au travers d'une analyse prospective

Il convient dans le cadre de l'analyse prospective d'exprimer notamment les scénarios de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels et de définir la capacité environnementale de l'aéroport.

- ✓ Obtenir la fin d'une zone de non droits (ex : ZAD occupée de manière illégale et condamnée par les élus de la CCEG)

## Conclusion

---

Le contrat d'engagement ou de développement durable du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. **Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale type communauté aéroportuaire, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.**

**Il appartient au gouvernement de prendre des engagements clairs en matière de desserte ferroviaire de ce futur secteur aéroportuaire ainsi que sur la question d'une interdiction ou à défaut d'une limitation des vols de nuit entre 22h et 06h.**

On observe aujourd'hui sur le futur territoire aéroportuaire une véritable guerre d'usure condamnée par les élus des communes concernées et par la population elle-même car la ZAD est occupée de manière illégale par des activistes qui n'ont rien à voir avec ce projet et qui bafouent le droit.

**Dans ce contexte, il appartient au gouvernement de préciser comment le futur aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit s'intégrer dans un système aéroportuaire français aujourd'hui déséquilibré entre Paris et la Province.**

Face au doublement annoncé du trafic aérien à l'horizon 2035, la politique aéroportuaire française doit reposer sur une vision globale à l'échelle nationale qui pourrait être un véritable atout d'aménagement du territoire et de développement économique. Une telle réorganisation plus équilibrée du réseau aéroportuaire national et parisien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. Dans le même temps, la gouvernance doit évoluer pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables : c'est la communauté aéroportuaire. **Le projet de Notre-Dame-des-Landes doit également s'inscrire dans cette nécessaire vision d'ensemble.**

**On voit qu'il existe aujourd'hui deux approches du transport aérien et du rôle que l'on veut lui voir jouer dans notre société.** La première pose de lourdes questions telles que le financement de capacités en permanence non contraignantes, et aussi la question de l'acceptabilité sociale d'un développement quasiment affranchi de contraintes intrinsèques puisque malgré les progrès réalisés ces dernières décennies et ceux encore à venir le transport aérien génère des nuisances sonores et atmosphériques préjudiciables pour les riverains des aéroports. La deuxième convient d'admettre qu'il n'y a pas nécessairement la possibilité de développer les aéroports de façon illimitée et ainsi de mettre en œuvre des mécanismes de gestion des contraintes auxquelles doivent alors faire face les opérateurs. Il est clair que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions favorisée notamment par un taux d'empont moyen qui a atteint son seuil nous conduirait à l'horizon 2035 à 1,7 million de mouvements annuels vers ou depuis la France contre 1,24 million aujourd'hui.

**Tous ces éléments d'analyse prospective confirment la nécessité d'un schéma aéroportuaire national qui traduira les grandes orientations de l'État.** La possibilité d'un « crash » du transport aérien français existe si l'on reste dans cette imprévision et si rien n'est fait pour anticiper la saturation annoncée du système aéroportuaire dans son ensemble. L'absence de vision stratégique est à l'opposé d'une politique de développement durable du transport aérien. Elle risque de porter préjudice aux trois piliers du développement durable : l'économie du transport aérien, l'environnement et tout ce qui touche aux conditions de travail des personnels (volet social).

Enfin, le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports a estimé que « l'Europe ne pourrait pas faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires » : elle indique que le doublement du trafic tous les dix à quatorze ans est probable et souligne que la création de nouvelles plates-formes est une condition essentielle, alors que pourtant les projets de nouveaux aéroports ont été peu nombreux (Lisbonne, Berlin, Paris).

\*\*\*\*\*