



## **Projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

Audience – Commission du dialogue

Mardi 12 mars 2013

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement durable

### **CONTRIBUTION**

MARS 2013

## **Introduction**

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.

### **I) 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, les riverains ont réussi à empêcher l'implantation de DHL à Strasbourg (1996). Et il n'est pratiquement pas un projet d'extension (Roissy Charles-de-Gaulle, Lyon Saint-Exupéry) ou de création d'aéroports (Toulouse, Nantes, troisième aéroport parisien) qui ne suscite une forte mobilisation des opposants. Ailleurs en Europe éclatent des conflits similaires, particulièrement au Royaume-Uni (développement d'Heathrow à Londres).

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 puisque les activités de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique seront transférées sur le nouveau site de Nantes Notre Dame des Landes.

Outre ce cas précis, rappelons qu'une initiative a été conduite en juin 2011 et qui proposait le transfert de l'aéroport d'Orly. Il s'agissait d'une proposition de loi déposée par le Député D.Gonzales et qui traitait plus largement de la desserte aérienne dans le cadre du Grand Paris. Suite à cette proposition, une commission stratégique sur l'avenir d'Orly a travaillé pendant un an. Les auteurs du pré-rapport sur l'avenir de l'aéroport de Paris-Orly ont finalement proposé « que le gouvernement fasse savoir clairement que la fermeture de la plate-forme aéroportuaire d'Orly n'est pas à l'ordre du jour » (p.26, Juillet 2012). Le rapport final n'a pas été rendu public à ce jour.

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.

### **II) Notre-Dame-des-Landes : a-t-on tiré les leçons du passé ?**

Il faut souligner 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) 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'Etat 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. 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 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. Risque qui n'a pas été évité puisque la Commission européenne vient de s'inviter dans ce dossier. Parmi les règles que ne respecterait pas l'Etat dans ce dossier, la Commission européenne cite les directives sur les oiseaux, sur l'habitat, sur l'eau et la directive sur l'évaluation des incidences sur l'environnement. Matignon veut donc soigner sa réponse et à jusqu'à la mi-avril pour le faire. 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 terme 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.

### III) **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.

#### **IV) Ville et Aéroport demande la rédaction d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport**

**Pour Ville et Aéroport, la rédaction d'un contrat d'engagement pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation et préalable à sa mise en service est la condition a minima de son acceptabilité.**

Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes à l'horizon 2017 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 Commission du dialogue ne se réduise pas à un simple rappel du projet d'implantation du nouvel aéroport 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.**

Ex : les élus de la CCEG ont voté le 12 décembre 2012 une motion favorable à 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 Etat-Région 2013-2017), et dans les conclusions de la Commission d'enquête qui prévoient sa réalisation à l'ouverture de l'aéroport en 2017. Elle est de plus confortée par une étude récente lancée à l'initiative du Syndicat Mixte Aéroportuaire, qui 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. Les élus de la CCEG demandent 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'ils convient d'évaluer.

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

Le contrat d'engagement demandé par Ville et Aéroport doit reprendre les critères des projets de schémas de services collectifs de transport.

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, l'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.

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'Etat 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.

- *Equilibre 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'inter-modalité 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*

## **Conclusion**

Le contrat d'engagement 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, 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 limitation des vols de nuit.

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 2030, 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. Le projet de Notre-Dame-des-Landes doit également s'inscrire dans cette nécessaire vision d'ensemble.



Afin de pallier l'absence de politique d'anticipation par les pouvoirs publics de la saturation des aéroports existants annoncée à l'horizon 2025 notamment à Paris (cf. rapport thématique de la Cour des comptes « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien », 2008), Ville et Aéroport demande la tenue d'un débat national sur la politique aéroportuaire. Parallèlement, 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).

\*\*\*\*\*

## ANNEXE

### La position des élus de la Communauté de communes

#### Erdre et Gesvres (CCEG)

- **Affirmer que le territoire que l'on veut au travers du schéma de secteur du SCOT de la Métropole Nantes Saint Nazaire**

Tout en intégrant le projet d'aéroport qui s'impose à eux, les élus de la CCEG expriment leur volonté de :

1°) Préserver le cadre de vie du territoire par une gestion durable des milieux agro-naturels

2°) Développer un modèle urbain solidaire et équilibré et préciser en cela que

le projet ne vienne contribuer à accroître la pression foncière en terme d'habitat et en terme d'activités économiques en dehors de celles figurant dans notre propre stratégie de développement.

- **Réclamer de l'Etat que les mesures compensatoires agro-environnementales soient exemplaires et que l'Etat apporte la preuve que ce qui est prévu est en total adéquation avec le Droit européen et pour cela réponde aux réserves de la commission d'enquête Loi sur l'eau.**

Questionnement des élus sur cette adéquation compte tenu de la destruction par le projet de deux sites de bassin versant.

- **Obtenir de l'Etat le respect de ses engagements (dossier des engagements de l'Etat)**
- **Obtenir la desserte en transport collectif ferroviaire du territoire (tram-train Nantes/Treillières/AGO)** conformément aux recommandations de la commission d'enquête et de la DUP (compensation majeure pour le territoire)
- **Obtenir un nouveau plan d'aménagement financier pour pallier le retard d'équipement du territoire avant l'arrivée de l'aéroport** (projet accord cadre en cours doit aboutir avant septembre 2013 ; avances sur recettes fiscales : dispositif doit être enclenché dès maintenant)
- **Obtenir une réelle étude d'impact du projet sur le territoire aéroportuaire au travers d'une analyse prospective en cours (conclusion juin 2013)**. Il convient dans le cadre de l'analyse prospective d'exprimer notamment les scénarios de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels.
- Obtenir la fin d'une zone de non droit (ex ZAD occupée de manière illégale et condamnée par les élus de la CCEG)

Si le projet doit être abandonné, cela doit se faire sur la base d'une inadéquation juridique avec le Droit à l'environnement mais pas sous la pression d'activistes qui n'ont rien à voir avec ce projet et qui bafouent le droit

\*\*\*\*\*

### **La position de la commune de Bouguenais**

Le positionnement officiel de la municipalité de Bouguenais est plus que jamais de voir le transférer l'aéroport Nantes Atlantique au Nord de Nantes, transfert soutenu par les régions Bretagne et Pays de la Loire, quatre départements dont la Loire Atlantiques et plus de 50 communes et intercommunalités de l'Ouest.

Particulièrement touchés par les impacts de l'aéroport Nantes-Atlantique (situé à Bouguenais) sur l'agglomération nantaise et particulièrement le Sud-Loire, Bouguenais rappelle que ce transfert constituait une chance pour la commune.

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. Il est aussi rappelé que la commune a organisé un débat public local suivi d'un vote en Conseil municipal le 10 juin 2010, où, par 25 voix « Pour », 2 « Abstentions » et 6 « Contre », la municipalité s'est prononcée très majoritairement pour ce transfert nécessaire au besoin de notre territoire.

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 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 aux bruits c'est 16000 habitants qui seront logés sur 6000 logements évitant 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, tout 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, transport...).

Le site actuel arrivant à saturation (les derniers chiffres de trafic et la progression rapide et continue depuis 10 ans le démontrant), La ville de Bouguenais rappelle la nécessité de recouvrer la sérénité face aux problèmes de sécurité et de nuisances sonores liées au survol à très basse altitude de notre agglomération et tout particulièrement sur Bouguenais ou Saint-Aignan-de-Grandlieu ( 52 000 mouvements/an d'avions sur Nantes Atlantique à mettre, d'ailleurs, en balance avec une petite centaine de vols/an seulement pour AIRBUS si celui-ci décidait d'utiliser la piste actuelle) .

Nombre de citoyens bouguenaisiens veulent pouvoir compter sur nous et soutiennent ce transfert, qui profitera à tout le Grand Ouest.

Solidaire des élus du Sud-Loire et de la Métropole, le conseil municipal de Bouguenais tient à faire part de sa détermination à soutenir l'Aéroport du Grand Ouest car « il n'y a pas d'alternative possible » sinon à mettre en difficulté nombre de projets majeurs de développement.

\*\*\*\*\*