

## **Argumentaire pour le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes**

Il s'agit tout en faisant preuve de pédagogie, d'expliciter et de réaffirmer les raisons pour lesquelles nous croyons à ce projet et pourquoi nous le soutenons. Et ainsi, d'apporter des réponses concrètes aux interrogations légitimement exprimées quant à la nécessité, la pertinence et l'utilité du transfert de l'aéroport Nantes - Atlantique vers Notre Dame des Landes.

### **Deux modèles de société s'opposent en effet sur ce dossier :**

- ✓ **Soit le choix d'une croissance responsable, durable et maîtrisée** qui par des décisions raisonnées responsables prépare l'avenir en conciliant la compétitivité, la création d'emplois, avec la protection de l'environnement et du développement durable : un équilibre indispensable.
  
- ✓ **Soit le choix de la régression**, qui prend en otage la question de l'aéroport pour en faire un symbole et engager la métropole nantaise sur la voie du déclin en épousant des concepts dépassés et irresponsables : un sacrifice de l'intérêt général par dogmatisme, le refus de concevoir que les idées de progrès et de modernité puissent se conjuguer avec le développement durable de notre territoire.

Les arguments en faveur de l'aéroport de Notre Dame des Landes sont ici formulés sur la base du triptyque :

- Sécurité,
- Compétitivité,
- Responsabilité environnementale.

**Notre Dame des Landes c'est d'abord une nécessité impérative en termes de sécurité**

**Les habitants concernés par les survols fréquents et à basse altitude de l'agglomération nantaise subissent un niveau important de risques et de nuisances.**

- ✚ **L'aéroport de Nantes – Atlantique est considéré comme un des plus dangereux des aéroports français** en raison de la proximité des zones à forte densité de populations (Sources : Bureau Enquêtes Accident et contrôleurs aériens USAC CGT) et de la complexité des trajectoires imposées côté nord-est en raison du survol du centre ville ; en est témoin l'incident grave du vol de la Louxor en 2003.
- ✚ **L'orientation de la piste conduit à ce que 50 % des vols en atterrissage – soit près de 10 000 avions par an - survolent à basse-altitude le centre-ville de Nantes,** (1 minute seulement avant le « toucher de roues » sur la piste), **la partie nord de Saint Herblain (Sillon de Bretagne), le Bas Chantenay, ainsi que les parties ouest de Rezé et est de Bouguenais.**
- ✚ **Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique concerne plus de 42 000 habitants (zone D)** et risque de dépasser les 50 000 à partir de 3 millions de passagers annuels (trafic 2008 : plus de 2,8 millions de passagers)
- ✚ **Notre responsabilité consiste à protéger les habitants des risques d'accidents et des nuisances engendrées par les survols.** A ce titre, les survols fréquents du Lac de Grand Lieu (classé *Natura 2000*) engendrent un impact environnemental dommageable.

**Notre Dame des Landes, c'est une opportunité unique pour renforcer la compétitivité et l'accessibilité du Grand Ouest**

**Le développement du transport aérien constitue un des vecteurs clés de croissance et de compétitivité entre les grandes métropoles européennes.**

- ✚ **L'aéroport de NDDL représente un enjeu majeur pour la compétitivité et l'attractivité du Grand Ouest dans un contexte de concurrence entre les grandes métropoles.**
  - ✓ A l'échelle européenne et à fortiori mondiale, **la compétition entre les villes aéroportuaires engendre une forte hiérarchisation du territoire** avec d'un côté les villes qui participent aux réseaux et aux échanges européens, et de l'autre, celles qui en sont exclues.
  - ✓ **L'avantage comparatif acquis,** il y plusieurs années, grâce à des **infrastructures de transport performantes comme le TGV,** a permis de développer et de conforter le dynamisme de notre territoire (à 2h de Paris).

- ✓ **Aujourd'hui, cet atout ne suffit plus**, par sa situation géographique et son infrastructure aéroportuaire au développement limité, **la région du Grand Ouest reste à l'écart des principaux flux et échanges européens.**
  - ✓ **Nantes Atlantique est classé 1er aéroport régional français en déficit de capacités dès 2020** selon la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
  - ✓ **Il est donc de notre responsabilité de retrouver un « temps d'avance »** en se connectant efficacement aux pôles d'échanges européens. En Europe, on constate **un effort généralisé pour moderniser et accroître les capacités des infrastructures aéroportuaires** (Amsterdam, Barcelone, Rome, Francfort, Londres ...)
- ✚ **NDDL c'est l'assurance d'une infrastructure aéroportuaire internationale performante et adaptée à l'échelle du Grand Ouest.**
- ✓ Une dimension interrégionale renforcée : **NDDL est l'aéroport international du Grand Ouest** (Bretagne – Pays de la Loire, Poitou Charente),
  - ✓ Un dynamisme démographique de la façade atlantique : **+ 1 million d'habitants d'ici à 2030,**
  - ✓ Un bassin de chalandise élargi : **6 millions d'habitants** (à moins de 2h de NDDL), et encore plus après connexion au réseau LGV (Future ligne à Grande Vitesse Nantes – Rennes),
  - ✓ **Un doublement du trafic de passagers, voire un triplement du nombre de passagers est prévisible d'ici à 2030** (4 à 5 millions dès l'ouverture), compte tenu du dynamisme de nos territoires,
  - ✓ **Par sa dimension, NDDL offrira des connections quotidiennes aux grands pôles européens du trafic aérien** (Hubbs : Londres, Paris, Francfort, Madrid, Amsterdam) et aux principales grandes villes européennes (doublement des liaisons points à points),
  - ✓ **L'accroissement du trafic aérien est majoritairement porté par l'essor des vols internationaux** (soit 55% du trafic sur Nantes Atlantique, pour un trafic total de 2,8 millions de passagers en 2008), le trafic national de passager étant très largement pris en charge par le réseau TGV.

✚ **Notre Dame des Landes est un indispensable moteur de croissance économique et d'emplois dans le contexte actuel.**

- ✓ Un investissement significatif de soutien et de relance de l'économie locale : **+ de 580 millions d'euros au service de l'emploi, pris en charge pour l'essentiel par des investisseurs privés,**
- ✓ Un investissement public maîtrisé qui pourra bénéficier d'un **remboursement intégral via la clause de « retour à meilleure fortune »** (résultats positifs liés à l'activité partagés entre concessionnaire et financeurs publics),
- ✓ **Près de 4 000 équivalents emplois** qui seront directement générés pendant la durée du chantier (Ratio : 1 emploi / 150 000 € d'investissements),
- ✓ **Entre 1 500 et 2 000 emplois transférés** et à moyen terme entre **4 000 et 6 000 emplois nouveaux** créés sur le site de NDDL (Ratio : 1 000 emplois pour 1 million de passagers),
- ✓ **De 25 à 30 % des emplois** générés par l'activité aéroportuaire seront **pourvus par des actifs locaux** dans le cadre d'un partenariat avec le pôle emploi nantais,
- ✓ La libération d'une centaine d'hectares exploitables sur le site de Nantes Atlantique permettra **de renforcer le pôle aéronautique de l'agglomération nantaise (Airbus, Daher) confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence, créatrices de richesses et d'emplois.**

**Notre Dame des Landes, c'est une responsabilité environnementale assumée qui se traduit par une politique d'aménagement durable.**

***Ce projet s'intègre dans un modèle de croissance équilibrée intégrant pleinement les valeurs d'un développement durable et responsable.***

✚ **NDDL constituera le 1<sup>er</sup> et le seul aéroport français labellisé Haute Qualité Environnementale (HQE) par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable.**

- ✓ **Une performance énergétique voulue comme exemplaire :** bâtiments HQE, véhicules électriques circulant sur la plate forme, temps de roulage des avions optimisés, économies de carburants réalisées, évaluation systématique par des bilans carbonés globaux,
- ✓ **Des prescriptions majeures pour le respect de l'environnement et la biodiversité du site :** état des lieux environnemental, plan agri – environnemental, observatoires de la qualité environnementale, commission consultative, trame verte ...,
- ✓ **Des possibilités spécifiques et innovantes en matière de production d'énergies renouvelables (photovoltaïque)** à développer en partenariat avec le concessionnaire,
- ✓ Un positionnement étudié précisément pour **limiter au maximum les nuisances subies par les populations** : un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui concernera à l'ouverture 845 personnes et au maximum 2700 personnes (contre 42 000 actuellement),

✚ **NDDL sera une véritable plate-forme multimodale avec un maillage renforcé en transports collectifs.**

- ✓ **Une plate-forme multimodale (gateway)** à l'échelle interrégionale permettant de concilier sur un même site l'aérien et le ferroviaire,
- ✓ **Une liaison ferroviaire cadencée Rennes-NDDL-Nantes** permettra l'acheminement rapide des passagers à partir de Rennes (30 minutes), et de la gare de Nantes (15 minutes).

## ✚ Un projet conforme à notre politique d'aménagement durable

- ✓ **Par la définition de règles de préservation des espaces naturels et agricoles autour de la plate forme** (165 ha au nord – est et 113 ha au sud – est, permettant ainsi le renforcement de la trame verte entre l'agglomération nantaise et le site aéroportuaire) ; ces orientations s'inscrivent parfaitement dans le SCoT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire, adopté à l'unanimité en mars 2007,
- ✓ **Le développement d'un réseau de transports collectifs performants et efficaces entre l'agglomération et l'aéroport, desservant le nord-ouest de l'aire urbaine,**
- ✓ **Par une capacité de développement de projets urbains sur des espaces rendus constructibles au cœur de l'agglomération nantaise** (actuellement inclus dans le PEB de Nantes Atlantique : les projets urbains à Rezé, à Saint Aignan de Grand Lieu, à Bouguenais, ainsi que sur l'Ile de Nantes sont en l'état irréalisables), **offrant ainsi une alternative à l'étalement urbain.**

### Conclusion

La nécessité de préparer l'avenir nous impose de ne pas attendre l'arrivée à saturation de Nantes Atlantique pour anticiper le développement démographique, économique et durable de nos territoires.

Depuis 35 ans, la recherche d'une perspective durable de développement d'une offre aéroportuaire à l'échelle du Grand Ouest tout en limitant les nuisances et les risques pour les populations soumises aux survols des habitations a conduit au choix du site de Notre Dame des Landes (1974 : création de la Zone d'Aménagement Différée).

Croire que ce projet est dépassé, inutile voire trop coûteux c'est refuser de regarder l'avenir et s'exposer au risque du repli sur soi, voire à la menace d'une décroissance destructrice d'activités et d'emplois.

Nous avons le devoir et la responsabilité de regarder le monde à la bonne échelle et de prendre toute notre place sur les cartes européennes et mondiales. Situé entre Nantes et Rennes, l'aéroport de Notre Dame des Landes participe aujourd'hui de cette dynamique, que nous avons l'obligation de conforter.

## **ANNEXES - Questions / Réponses**

### **1) Pourquoi ce projet ne fait-il pas l'objet d'une concertation avec les populations ?**

#### **Ce projet est porté par l'Etat.**

Il s'inscrit dans un processus long, ponctué par des étapes de validation et de concertations des différents acteurs (Etat, élus locaux, acteurs économiques, associations) et des populations.

#### **Le projet a fait l'objet d'une information large aux populations**

La mise à disposition de cartes en mairie, diffusion des comptes-rendus des Comités de Pilotage, information des associations, édition de "plaquettes" grand public, site Internet du syndicat mixte de l'aéroport NDDL ... Une cellule d'information téléphonique a également été créée permettant à chacun d'avoir une information personnalisée sur le projet, et d'obtenir, s'il y a lieu, un rendez-vous sur la commune d'Héric, limitrophe du site.

**Le projet NDDL a fait l'objet d'un débat public (Décembre 2002 à mai 2003).** Le Débat public a porté sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Une Commission particulière a été mise en place pour animer et organiser le débat sous la présidence de Jean BERGOUGNOUX. Le compte rendu du débat et son bilan ont été rendus publics en juillet 2003. Les conclusions sont claires : la saturation de l'Aéroport de Nantes-Atlantique à moyen terme, et la nécessité d'y substituer un nouvel aéroport pour Nantes et le Grand Ouest ont orienté le choix du site de Notre-Dame-des-Landes.

**Le projet NDDL a fait l'objet d'une enquête publique (Octobre au 30 novembre 2006).** Toutes les demandes d'informations et observations du public ont pu s'effectuer sur 25 sites (soit sur des registres prévus à cet effet soit auprès des commissaires enquêteurs dans le cadre de leurs permanences) ou par courrier adressé à M. le Président de la Commission d'enquête.

#### **A l'échelle de Nantes Métropole :**

Le projet de transfert de l'aéroport fait partie du programme électoral municipal et d'agglomération (Proposition n°11 Nantes et Plus « accompagner la décision de l'Etat de construire l'aéroport de NDDL en veillant aux équilibres sociaux, économiques, et environnementaux locaux »).

**Il a fait l'objet de 6 délibérations votées au Conseil Communautaire** dont la dernière du 27 juin 2008, validant le soutien et l'engagement de Nantes Métropole pour le projet, a été adoptée à 89 voix pour, 18 voix contre et 5 abstentions.

## Calendrier prévisionnel du projet

2003	<ul style="list-style-type: none"><li>- Déroulement du Débat public</li><li>- 9 octobre : Arrêté ministériel qui précise le projet et lance sa mise à l'étude</li></ul>
2004	<ul style="list-style-type: none"><li>- 18 février : Arrêté préfectoral de "sursis à statuer"</li></ul>
2005	<ul style="list-style-type: none"><li>- Choix d'un scénario d'implantation des pistes s'appuyant sur un projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB)</li><li>- Mise en place de l'intervention foncière du Conseil général de Loire-Atlantique</li><li>- Projet de périmètre d'intervention de l'Etat ouvrant un droit de délaissement</li></ul>
2006	<ul style="list-style-type: none"><li>- 18 octobre au 30 novembre 2006 : Enquête d'utilité publique</li></ul>
2007	<ul style="list-style-type: none"><li>- 19 janvier : Décret instituant le droit de délaissement de l'Etat</li><li>- 13 avril : Avis favorable de la Commission d'enquête en vue de l'utilité publique du projet</li></ul>
2008	<ul style="list-style-type: none"><li>- 8 janvier : Avis du Conseil d'Etat sur le projet de décret</li><li>- 9 février : Décret d'utilité publique</li><li>- Lancement de la procédure de Délégation de Service Public :<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Appel à candidatures pour habilitation des groupements d'entreprises</li></ul></li></ul>
2009	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Envoi du Dossier de Consultation aux candidats habilités</li><li>- Analyse des offres</li></ul>
2010	<ul style="list-style-type: none"><li>- Désignation du futur concessionnaire</li><li>- Approbation du contrat de concession par décret en Conseil d'Etat</li><li>- Fin de l'intervention foncière du Conseil général de Loire-Atlantique</li><li>- Finalisation des études par le concessionnaire</li><li>- Transfert au nouveau concessionnaire des aéroports de Nantes Atlantique et Saint-Nazaire</li></ul>
2012	<ul style="list-style-type: none"><li>- Début des travaux</li><li>- Enquêtes publiques pour adoption des trajectoires et du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)</li></ul>
2014	<ul style="list-style-type: none"><li>- Insonorisation des logements dans ce qui serait un Plan de Gêne Sonore (PGS) à l'ouverture</li></ul>
2015	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mise en service de l'aéroport</li><li>- Etablissement d'un PGS après l'ouverture</li></ul>
2017	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fin du droit de délaissement de l'Etat</li></ul>

**2) Comment le site de Notre-Dame-des-Landes a-t-il été choisi ?**

**Dans ses premières réflexions sur les « métropoles d'équilibre », l'Etat, à travers le Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de Nantes – Saint-Nazaire (1970), avait noté la nécessité de prévoir un site d'accueil pour un aéroport international au nord de Nantes et identifié le site de Notre Dame des Landes.**

**En 1974**, les pouvoirs publics ont décidé de créer, par arrêté préfectoral, une **Zone d'Aménagement Différée (ZAD) de 1 225 ha**. Le département de Loire Atlantique se porte acquéreur des terrains nécessaires répartis sur 4 communes (Notre Dame des Landes, Vigneux de Bretagne, Grandchamp des Fontaines, et Treillères)

**En 1992**, une étude multicritères menée par l'association inter consulaire de la Loire-Atlantique et actualisée en 2002 par le Conseil Général compare 9 sites répartis sur l'inter région, en sus de Notre-Dame-des-Landes et de Guéméné Penfao : Broons (22), Vitré (35), Ingrandes (49), Montfaucon (49), Pouancé (49), Seiches (49) et Montaigu (85). **C'est le site de NDDL qui a été jugée comme le plus pertinent.**

**Le Débat Public de 2003** a également réexaminé cette question et conclu à la nécessité de prévoir le transfert de Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes, confirmant les études antérieures sur la pertinence du site.

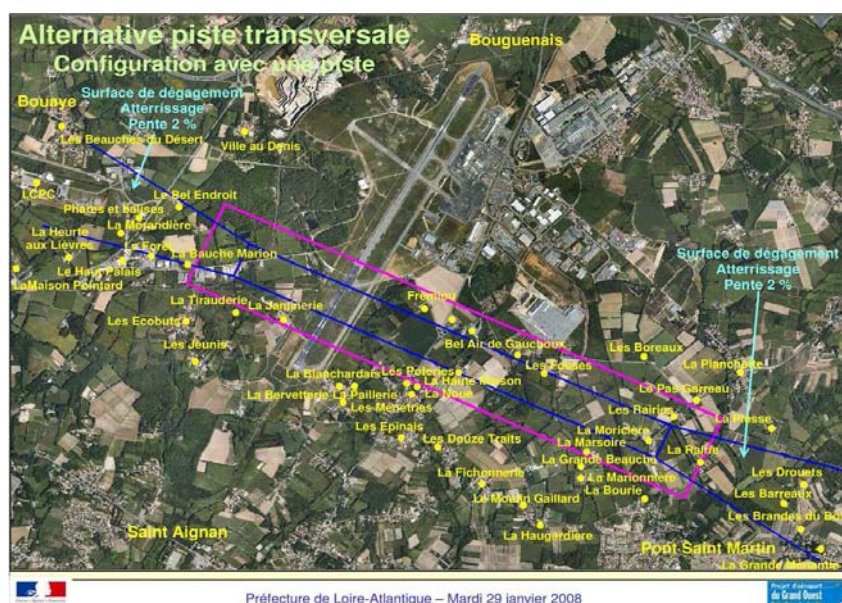
### 3) Pourquoi la solution d'une nouvelle piste transversale sur le site de Nantes Atlantique n'a-t-elle pas été étudiée ?

**Cette option a été étudiée objectivement, par le Conseil général d'abord, et par l'Etat ensuite.** La construction d'une nouvelle piste, orientée est-ouest pour éviter le survol du centre - ville de Nantes, **ne réglerait ni le problème de la sécurité ni celui des nuisances subies par les populations de l'agglomération.** De plus, elle **engendrerait un coût tout à fait comparable à celui de NDDL.**

En effet, dès 3,5 M de passagers (le trafic actuel étant de 2,8 M), le PEB devrait être augmenté de 10 000 habitants supplémentaires, soit au final **une couverture de nuisances concernant plus de 52 000 habitants.**

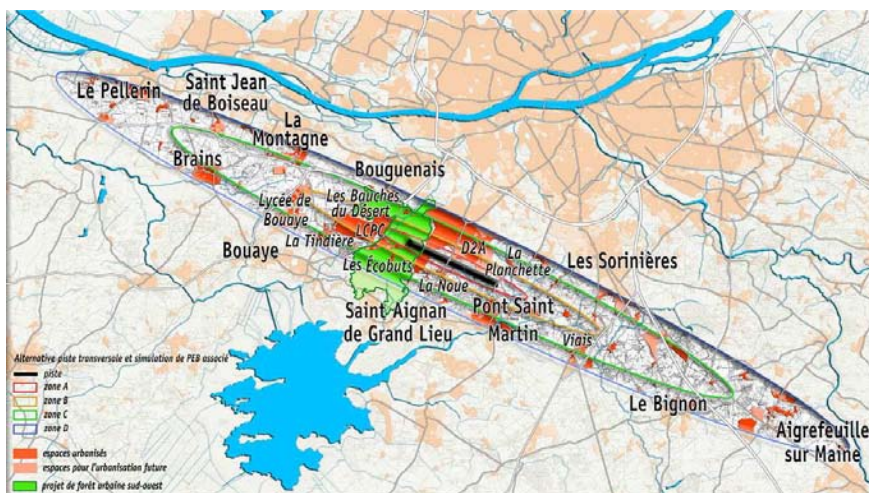
**Au-delà de la construction d'une seule piste proprement dite (coût : 80 M€), avec son emprise et ses surfaces de dégagement, le repositionnement de tout l'aéroport en fonction de la nouvelle piste engendrerait les implications suivantes :**

- ✓ **l'acquisition de 564 hectares de terrain supplémentaire**, alors que rien n'a été préparé pour cela (coût 40 à 50 M€) ;
- ✓ **la suppression de vingt à trente villages et lieux-dits** entre Bouaye, Bouguenais, Saint-Aignan et Pont-Saint-Martin ; et le rachat de **500 à 700 maisons** (coût : 100 à 175 M€) ;
- ✓ **les impacts sur les zones d'activités de La Forêt et D2A** à Bouguenais et Saint-Aignan. D'importantes entreprises (Point P, Hyper U...) seraient à exproprier et à déplacer (coût : 80 M€) avec des risques élevés de perte des emplois.
- ✓ **les reconfigurations importantes sur les infrastructures existantes :** les installations de service (aérogare, tour de contrôle, météo, avitaillement) devraient également être déplacées autour de la nouvelle piste (145 à 160 M€).
- ✓ **les temps de roulage des avions et donc la consommation de carburants seraient augmentés**, ne permettant pas d'optimiser les trajectoires par rapport aux zones habitées, ni de réduire sensiblement les temps de roulage des avions au sol et donc les émissions polluantes et sonores associées.



Ainsi, **le coût d'un repositionnement complet de l'aéroport autour d'une seule piste orientée est-ouest** (alors que NDDL en prévoit deux pour absorber davantage de trafic, réduire la pollution et les nuisances), est évalué par le Conseil général et l'Etat **entre 450 et 570 M€,** soit un coût proche de celui de NDDL.

Au-delà de ce montant, **la voie ferrée Nantes-Pornic et la RD 85** en direction de Saint-Aignan **devraient être soit coupées, soit déviées.**



**Au final, la création d'une nouvelle piste sur le site de Nantes Atlantique, si elle est techniquement possible, produirait comparativement plus de nuisances pour les populations, plus de coûts financiers et ce pour une qualité de service moindre.**

#### **4) Que va devenir le site de Nantes Atlantique ?**

A l'ouverture de la plate forme de Notre Dame des Landes, l'ensemble des trafics commerciaux de Nantes Atlantique seront transférés sur le nouvel aéroport.

La libération d'une centaine d'hectares exploitables sur le site de Nantes Atlantique permettra de **renforcer le pôle aéronautique de l'agglomération nantaise** (Airbus, Daher) **confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence.**

**Notre territoire dispose effectivement de nombreux atouts en la matière qu'il convient de renforcer :**

- **le siège du pôle de compétitivité EMC2** consacré aux matériaux composites,
- **le Technocampus** la plateforme de Recherche & Technologies dédiée à l'ensemble de la filière composite (de la conception à l'industrialisation des pièces)
- **les deux usines Airbus** pionnières dans la construction du futur A 350 (qui ont généré 750 millions € d'investissement).

## **5) Pourquoi vouloir développer un mode de transport qui n'a pas d'avenir et qui est polluant?**

Dans un contexte d'intensification des échanges mondiaux, la progression du trafic aérien s'est fortement accélérée ces dernières années (croissance de 35% sur les 5 dernières années).

**La responsabilité du trafic aérien en termes d'émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) est très relative :**

**A l'échelle mondiale, la production de GES imputable au trafic aérien représente seulement 2,6% des émissions totales.**

Alors que les émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'activité humaine représentent 26,6 Mds de tonnes, la part liée aux transports est de 3,9 Mds de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit 15% – **la part du transport aérien est de 2,6% soit 680 millions de tonnes**

**A l'échelle nationale, sur les 471 Mt de GES produits en 2006, le transport aérien représentait 4,7 Mt de GES, soit 1% des émissions.**

En comparaison, **le transport routier représente une part bien plus importante des émissions de GES avec 130 Mt en 2006, soit 27,6% du total.** Pour un trajet de 1000 km, une voiture émettra 31,2 kg de CO<sub>2</sub> contre 38,7 kg par passager pour l'avion (source éco - comparateur ADEME)

Croire que le transport aérien n'a pas d'avenir en raison de l'épuisement des ressources pétrolières c'est méconnaître les capacités d'adaptation et d'innovation de l'industrie aéronautique.

**Les efforts des industries aéronautiques pour réduire la part des émissions de GES est déjà en marche et se poursuivra.** En 50 ans la consommation des avions de ligne a été réduite des 2/3 grâce aux améliorations technologiques et optimisations d'exploitations : baisses des consommations de carburant (de 4,5 à 3 L aux 100 km / passagers), temps de roulage optimisés, appareils plus légers, capacité d'emports accrue ...). **L'engagement des compagnies aériennes étant de neutraliser l'empreinte carbone du secteur aérien d'ici à 2020 et de réduire les émissions de GES de 50% d'ici à 2050.**

Toutes les industries de l'aéronautique investissent dans des programmes de recherche et de développement pour **développer des sources nouvelles d'énergie** : moteurs à hydrogène, piles à combustibles, carburants de substitution à base de gaz naturel, biomasse, huile d'algues, produits végétaux non concurrents des productions alimentaires... **Certains vols expérimentaux fonctionnent déjà avec 50% de carburants alternatifs.**

## 6) Pourquoi veut -on détruire la nature avec ce projet ?

**C'est faux.**

Les 1 000 ha acquis depuis 35 ans pour le projet d'aéroport sont à mettre en perspective avec les 900 ha d'espaces naturels à protéger acquis par le département de Loire - Atlantique.

L'état du site de NDDL est largement dû au fait que son statut de réserve pour un projet aéroportuaire l'a protégé de la périurbanisation des dernières décennies. Par ailleurs, le choix du site a largement été guidé par son faible potentiel agricole (acidité des sols et pauvreté minérale, basse végétation composée de bruyères et d'ajoncs)

**L'aéroport NDDL sera le 1<sup>er</sup> aéroport HQE de France et conformément aux orientations de notre SCOT, le respect de l'environnement naturel du site fait partie des obligations majeures auquel le projet d'aéroport et son exploitant devront se soumettre.**

**Les impacts du projet d'aéroport sur l'environnement du site** (la biodiversité, l'eau, faune, la flore, les habitants naturels) ont fait l'objet d'études spécifiques reconnus par Ministère de l'Ecologie et du Développement durable des Territoires.

**Un plan de gestion agri - environnemental a été mis en œuvre couvrant une superficie de 13 000 ha.** Il poursuit un double but : celui de protéger l'environnement du site et d'assurer les fonctions d'observation et de suivi des évolutions du site.

**La préservation d'espaces naturels protégés** : 165 ha au nord - est de l'emprise (Flûteau nageant, Piment royal), la préservation de 113 ha au sud - est du site assurent une double fonction écologique et agricole.

**Le maintien de l'état naturel du site** (le traitement global et sur site des eaux pluviales et usées, la création de mares, reboisement, déplacement d'espèces...) ainsi que **la création d'Observatoires et de suivi de la qualité et des évolutions environnementales** (eaux, bruit, air, santé...).

**L'ensemble de ces mesures de préservation environnementales représente un coût net de 41 M€.**

- Il a également été acté, suite au débat public, **qu'un état des lieux environnemental à la charge de l'exploitant serait exigé avant tout démarrage des travaux.**
- La constitution d'une **commission consultative de l'environnement**, sous l'égide du préfet étant chargée du contrôle et du suivi des préconisations.
- **Le volet agricole n'a pas été omis par le projet.** Par la création de la Zone d'Aménagement Différée (ZAD) dès 1974, **le maintien en l'état du site bocager a été possible.**
- **La concertation avec les agriculteurs** a été organisée dans le cadre d'un « groupe de réflexion professionnel » avec les collectivités, les associations (ADECA), et la Chambre d'Agriculture 44.
- La mise en place d'un suivi individualisé de chaque exploitant a conduit à **l'indemnisation de 47 exploitations impactées directement par le projet et la recherche systématique de solutions adaptées selon les demandes.**

## 7 bonnes raisons de soutenir le transfert de l'aéroport de Nantes

**1. L'accessibilité aérienne du territoire est un facteur majeur de développement économique et d'attractivité.** Dans la compétition que se livrent les grandes métropoles pour renforcer accueillir des entreprises, des touristes et des emplois, nous devons mettre tous les atouts de notre côté si nous voulons continuer à exister et à créer des richesses et des emplois.

**2. Création du 1<sup>er</sup> et unique aéroport français labellisé Haute Qualité Environnementale.** Le projet d'aéroport s'inscrit totalement dans les exigences environnementales figurant dans le SCOT métropolitain (performance énergétique exemplaire avec un bilan carbone optimisé, préservation de l'environnement et de la biodiversité, plan agri - environnemental, trame verte observatoires, production d'énergies renouvelables...)

**3. Une réelle prise en compte de l'agriculture.** C'est la démarche d'acquisition foncière engagée depuis 30 ans par les pouvoirs publics qui a permis de « geler » 1000 hectares de terres, terres qui sont loin d'être toutes cultivées et de la meilleure qualité. Les agriculteurs déplacés seront indemnisés et relocalisés sur des parcelles qui seront pérennisées comme étant à destination agricole. Entre l'agglomération nantaise et le futur aéroport, l'agriculture et la coupure verte seront défendues et maintenues.

**4. Un survol régulier et permanent de l'agglomération nantaise n'est ni responsable ni défendable.** Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique recouvre plus de 42 000 habitants ; 10 000 avions par an survolent à basse-altitude le centre-ville de Nantes (1 minute seulement avant le « toucher de roues » sur la piste) ; des nuisances environnementales se concentrent sur le site classé *Natura 2000* du Lac de Grand Lieu, il convient donc d'y mettre un terme par ce transfert.

**5. Le développement de l'agglomération nantaise est lié au transfert de Nantes Atlantique.** La libération d'une centaine d'hectares utilisables sur le site de Nantes Atlantique doit servir au renforcement du pôle aéronautique de l'agglomération nantaise (Airbus, Daher) confortant le rôle économique majeur des filières d'excellence en termes d'emplois et de richesses créées. Par ailleurs, les projets urbains des communes du Sud Loire (Rezé, Saint Aignan, Bouguenais...) et celui de l'Ile de Nantes sont bloqués par le PEB actuel.

**6. Le trafic aérien n'est pas le 1<sup>er</sup> responsable des émissions de Gaz à Effets de Serre (1% des émissions nationales).** Croire que le seul levier de la lutte contre le changement climatique passe par l'aérien n'est pas réaliste. Tous les leviers doivent être activés aussi bien dans les différents modes de transports que pour l'habitat (deux secteurs responsables de 80% des émissions de Gaz à Effet de Serre).

**7. L'investissement public n'est pas sacrifié au service des intérêts privés.** Sur le projet, l'investissement public sera maîtrisé, il pourra bénéficier d'un remboursement intégral via la clause de « retour à meilleure fortune » (résultats positifs liés à l'activité partagés entre le concessionnaire et les financeurs publics).

