

## COMpte-REndU DE LA RÉUNION DE VANNES (28 FÉVRIER 2003)

Environ 130 personnes étaient présentes au Palais des Arts de Vannes, pour assister à la septième réunion du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Le débat a duré 2h45 (de 14 heures à 16h45).

Parmi les participants à la table ronde figuraient :

- des élus : **François Goulard**, député-maire de Vannes, président de la communauté d'agglomération de Vannes et président du « pays » de Vannes, **Jo Brohan**, conseiller général et président de la commission des Travaux du conseil général,
- **Jean-François Le Tallec**, président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Morbihan,
- les représentants du maître d'ouvrage : **Éric Sesboué**, directeur de l'Aviation civile Ouest et **Caroline Grandjean-Dupuis**, chef du service aménagement nantais à la direction départementale de l'Équipement (DDE) de la Loire-Atlantique,
- et les représentants des associations.



Réunion à Vannes, 28 février 2003.

D'autres personnalités ont participé aux débats. Citons notamment **François de Rugy**, conseiller municipal Vert et membre de la communauté urbaine de Nantes, **Annick Guillou-Moinard**, conseillère régionale de Bretagne et **Pierre Pavéc**, représentant du

conseil de développement du « pays » de Vannes.

**Jean Bergougnoux**, président de la commission particulière du débat public (CPDP), a souligné que déjà plus de 4500 personnes s'étaient déplacées pour les précédentes réunions, que 5000 interventions ont été recensées sur le site de la CPDP et que 1359 contributions écrites – courriers, lettres T, et e-mail – ont été remises à la CPDP. Ce dossier, consultable sur le site, a permis de poser les questions au maître d'ouvrage. Il a servi à l'élaboration du cahier des charges pour l'expertise complémentaire et à la définition des thèmes des prochaines réunions « thématiques ».

**Éric Sesboué**, directeur de l'Aviation civile Ouest et **Caroline Grandjean-Dupuis**, chef du service aménagement nantais à la direction départementale de l'Équipement de la Loire-Atlantique, représentant le maître d'ouvrage, ont présenté le projet d'aéroport.



Éric Sesboué, directeur de l'Aviation civile Ouest et Caroline Grandjean-Dupuis, chef du service aménagement nantais à la direction DDE de la Loire-Atlantique.

**François Goulard** : « Ce projet d'équipement a une utilité générale et un caractère déterminant pour notre développement futur »

« *Compte tenu de la situation géographique excentrée de la région bretonne et de l'agrandissement de l'Europe vers les pays de l'Est, a déclaré Jo Brohan, il est tout à fait nécessaire d'avoir sur notre territoire des moyens de déplacements et de trafics efficaces* » et ce, afin de favoriser l'économie de la région. **François Goulard** ajoute que le développement des moyens de transports – routier, ferroviaire et aérien – a joué un rôle déterminant dans l'essor économique de la Bretagne. Au regard du coût de ces investissements, le député-maire de Vannes trouve « *normal de s'interroger et de poser des questions pertinentes notamment sur l'utilité de ce projet et sur les solutions retenues en matière de transports et notamment de transports aériens* ».

**Jean-François Le Tallec**, indique, pour sa part, que « *le projet d'aéroport est une chance qu'il ne faut pas laisser passer car il est pertinent* ». Dans le cadre du désenclavement de la Bretagne et dans un contexte d'une Europe à 25, la vocation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, précise-t-il, serait européenne. « *C'est, dit-il, une pièce indispensable au puzzle logistique du Grand Ouest* ». « *Le développement de lignes internationales compétitives ne peut se faire de façon durable que sur une zone de chalandise importante. Or, le potentiel de clientèle est là.* »



De gauche à droite : Jean-François Le Tallec, président de la CCI du Morbihan, Jo Brohan, conseiller général et président de la commission des Travaux du conseil général et François Goulard, député-maire de Vannes, président de la communauté d'agglomération de Vannes et président du « pays » de Vannes.

C'est donc, selon **Jean-François Le Tallec**, une « *alternative nécessaire* » et « *crédible* » à la concentration parisienne. Enfin, l'attractivité de l'Ouest, auprès des investisseurs, nécessite les

attributs d'une grande région tels qu'un pôle de taille internationale articulé entre Nantes et Rennes et un niveau de services aux normes européennes.

**Annick Guillou-Moinard**, conseillère régionale de Bretagne est également favorable au projet et pense qu'il « *est une grande chance pour l'ensemble de la Bretagne* ». Le développement des transports, dit-elle, favorise, sur le plan économique, l'implantation des entreprises, renforce l'attractivité et l'accessibilité sur le plan touristique, et permet d'améliorer la qualité de vie.

**Pierre Pavec**, représentant du conseil de développement du « pays » de Vannes, souligne la nécessité que les moyens d'accès au nouvel aéroport « *soient adaptés à l'attente de la clientèle* ». Il souhaite notamment la mise en place d'infrastructures de raccordements au réseau ferré.

**François De Ruyg**, porte-parole des Verts de Loire-Atlantique : « ***Est-ce que nous voulons un très grand aéroport qui assèche les aéroports voisins ?*** »

Selon **François de Ruyg**, le projet de Notre-Dame-des-Landes est « *loin de faire consensus* ». L'élue Vert met en avant la nécessité de faire des choix en matière d'investissements : soit on décide de développer le réseau ferré qui est actuellement sous-développé entre Nantes et Brest et entre Nantes et Bordeaux, soit on choisit d'investir dans l'équipement aéroportuaire, qui est déjà important dans la région Ouest : « *Est-ce que nous voulons une Bretagne où le développement économique, le développement urbain, la richesse se concentrent dans l'agglomération nantaise, partie Est de la Bretagne ? Est-ce que nous voulons un très grand aéroport qui assèche les aéroports voisins ? Ou est-ce que nous voulons un développement équilibré avec un emploi qui est diffusé sur l'ensemble du territoire ?* ».

**Christian Roy**, membre de Solidarités Écologie, partage ce point de vue et souhaite « *une armature urbaine équilibrée avec plusieurs villes à taille humaine, une agriculture riche au nord de Nantes, et des couloirs verts* » au sein de l'agglomération nantaise.

**François Goulard** considère, néanmoins, que le projet d'aéroport ne se réalisera pas au « *détriment des autres aéroports* ». Quant à la proximité d'aéroports locaux, **Jean-François Le Tallec** estime que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne concurrencerait pas « *frontalement* » celui de Lorient, car il garderait sa vocation de desservir les plates-formes parisiennes et lyonnaises voire celles intermédiaires sur des « *niches particulières* ».

**Éric Sesboué** a, pour sa part, réaffirmé que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes aurait une vocation internationale : des destinations directes sur des grandes villes françaises et européennes, ainsi que des vols moyens courriers – bassin méditerranéen et Afrique du Nord – seraient envisagés. Mais il n'aura pas la vocation d'être un aéroport intercontinental, car, précise-t-il, « *aucune ville française de province ne peut justifier d'un bassin de chalandise suffisant pour accueillir des vols réguliers intercontinentaux* ».

**« Pourquoi la précaution de réserver un large espace non urbanisé autour du futur site, afin de protéger les riverains, n'a-t-elle pas été prise ? »**

Certains intervenants, dans le public, s'interrogent sur les conséquences du futur aéroport, notamment pour les riverains. « *En prévisions de la saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, pourquoi, demandent-ils, la précaution de réserver un large espace non*

*urbanisé autour du futur site, afin de protéger les riverains, n'a-t-elle pas été prise ?* ». Les représentants associatifs considèrent, notamment, que le maître d'ouvrage n'a pas tenu compte d'une urbanisation très développée autour de la ZAD et de la présence d'exploitations agricoles appartenant à de jeunes agriculteurs. **Gabriel Bertrand**, président de l'association OCAAALM (organisation contre les abus acoustiques de l'aéroport sur le littoral menacé), souhaite, pour sa part, connaître « *l'impact réel au niveau de la presqu'île guérandaise et de la région de Vannes* » du projet de Notre-Dame-des-Landes.



**Gabriel Bertrand, président de l'association OCAAALM**