

CHAPITRE 1

PREAMBULE

LE MOT DU PRESIDENT

Dès mon élection à la présidence de l'ACIPA en juillet 2001, j'ai proposé que la commission technique devienne progressivement une véritable commission étude avec pour mission de réfléchir à l'ensemble de la problématique posée par un projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes.

J'ai lu avec intérêt cet avant-projet. Il s'agit d'une importante somme de travail, fruit d'une réflexion et d'une démarche d'équipe. Les interrogations de fond sont permanentes et fort pertinentes, en particulier sur le contexte socio-économique de ce mode de transport, qui on le sait, pose de vrais problèmes environnementaux à notre planète, sans omettre l'aggravation prévisible des inégalités Nord-Sud.

A l'ACIPA, nous avons une autre conception du devenir de l'humanité. Cela fut rappelé à notre pique-nique de juin 2002.

Au moment où j'écris ces lignes, un simulacre de débat public a débuté. Il se déroule avec une seule étude fort discutable et sans alternative de sites. De plus, à ce jour, l'utilité d'un nouvel aéroport n'est pas démontrée et nous n'avons aucune information sérieuse quant à sa zone de chalandise, sa vocation et sa dimension. Bref, une mascarade de consultation ! Nous ne serons pas dupes. Et nous ne nous prêterons pas à une concertation de façade, alors que la décision serait déjà prise.

Et c'est là, pour notre action actuelle et future, que le travail de la commission étude sera d'une réelle utilité. Il pourra être enrichi par les débats et questionnements des réunions publiques de janvier. Dès lors, il sera précieux pour le recours de Madame Le page au Conseil d'Etat.

Au nom de l'ACIPA, merci à l'équipe de la commission étude, merci à son Président.

Joseph Caillaud.

BIEN VIVRE A VIGNEUX - BVV

Si le transport aérien est un élément clé du développement économique, le temps n'est plus où l'avion faisait rêver. Sa banalisation, sa démocratisation et l'accroissement consécutif du trafic se sont accompagnés de nouvelles nuisances, inacceptables par les populations victimes. Plates-formes aéronautiques et plates-formes logistiques associées sont ainsi devenues autant de sources majeures de bruit et de pollutions.

Parler d'outil de développement «structurant » en lieu et place de développement «durable » masque alors une incapacité à justifier la pertinence réelle de tels investissements.

Proposer une délocalisation de l'actuel aéroport de «Nantes Atlantique », sur un site en voie d'enclavement dans une CUN qui ne cesse de s'étendre vers le nord, ne peut être une réponse crédible.

Persister dans ce projet serait la marque d'une grande inconséquence que les générations futures seraient en droit de condamner, si les vrais problèmes n'étaient traités :

- quels seront les besoins réels de déplacements à l'objectif des 20/30 prochaines années dans un ensemble « Grand Ouest » à délimiter ?
- quelles réponses pourront être apportées pour les personnes et marchandises (air, rail, routes, voies maritimes) et où se situeront les points de blocage ?
- quels seront les traitements des demandes non satisfaites, valorisant le rapport service sur coût, sans pour autant pénaliser un développement réellement « durable » ?
- une nouvelle plate-forme aéroportuaire sera -t-elle la réponse et à quelle échéance ?
- si oui où, dans un « Grand Ouest » probablement limité aux seules régions Bretagne et Pays de la Loire ?
- à quels coûts, justifiables ou non par des retours économiques à préciser, quantifier et planifier ?
- avec quels financements et structures de gestion, de sorte que des recours réguliers à la puissance publique ne soient pas institutionnalisés, à seule fin d'assurer les investissements et la reprise des déficits d'exploitation ?
- enfin comment seront traitées les contraintes environnementales et le respect du cadre de vie des populations ?

Claude BORD
Président de Bien Vivre à Vigneux

B V V



ADECA

Les agriculteurs à travers leur association l'A.D.E.C.A. créée en 1972, ont réagi très rapidement face au projet d'implantation d'un aéroport à Notre-Dame des Landes.

Dans ce périmètre réservé (Z.A.D.), l'agriculture a continué à se développer malgré le projet. En effet, suite à une enquête réalisée avec la collaboration de la Chambre d'Agriculture, les exploitants ont des moyens de production supérieurs à la moyenne départementale. De plus, les agriculteurs concernés par la Z.A.D. ont un âge moyen inférieur à 40 ans.

Dans ce projet, les infrastructures routières et ferroviaires ont été oubliées et pourraient représenter deux fois la surface de la Z.A.D. ; soit la surface totale de la commune de Notre-Dame des Landes.

Notre association face à ce genre de projet se pose beaucoup de questions :

- quelle est la place de l'agriculture en milieu périurbain Z.A.D. à moins de 20 km de Nantes ?
- combien d'exploitations vont encore devoir subir les nouveaux projets : 2^{ème} périphérique, nouveau pont sur la Loire, voies ferroviaires..., sans compter les zones de loisirs ?
- y-a-t-il une volonté politique forte dans ce département pour conserver le potentiel agricole ?

L'ADECA s'oppose ENCORE ET TOUJOURS à ce projet incohérent, gros consommateur de surfaces agricoles et destructeur du milieu naturel et du cadre de vie.

Sylvain FRESNEAU
Président ADECA