

ACIPRAN

Association Citoyenne

Pour la Réalisation d'un Aéroport international sur le site de Notre-Dame-des-Landes

Association loi 1901
BP 18413 - 44184 NANTES CEDEX 4 - Tél :02-51-86-74-61 - <http://acipran.free.fr> - mail : acipran@free.fr

Qui sommes-nous ?

Le débat public est une innovation majeure en termes de démocratie locale. Il permet en effet à toutes les voix de s'exprimer face à un grand projet comme celui de Notre-Dame-des-Landes. Il nous a toutefois semblé discerner une limite à cette expression : si les opposants, riverains pour la plupart, se sont sentis concernés au point de se constituer en associations, la grande majorité des Nantais, favorable au projet, ne juge pas forcément utile de se joindre au débat. **Faut-il pour autant garder le silence ?**

Notre-Dame-des-Landes est un beau projet, porteur d'espairs et de développements. Il nous est donc apparu indispensable, en tant que citoyens, d'apporter notre pierre à l'édifice et de contribuer à notre tour au débat en exprimant les opinions de la majorité silencieuse.

L'Acipran est une association de citoyens, de tous horizons, de tous métiers, de tous bords politiques, qui croient en la valeur d'un projet fondamental pour l'avenir du Grand Ouest. Il s'agit non seulement de nous ouvrir de nouvelles opportunités, mais aussi de placer nos enfants dans la meilleure position pour vivre dans une région dynamique, performante et ouverte sur le monde.

Notre approche est profondément humaine. Nous ne souhaitons pas en effet nous placer en opposants des opposants. Nous croyons profondément en ce projet mais nous défendons également toutes ses valeurs. Nous ne pourrons pas réussir Notre-Dame-des-Landes sans prendre en compte toutes les aspirations. Le plein succès du projet passe donc à notre avis par son exemplarité, dans ses ambitions, comme dans le respect de tous les riverains.

“Je remarque que les grandes capitales économiques sont toujours situées en bord de mer. Cela doit nous rappeler que Nantes n'a pas seulement une vocation touristique, mais aussi l'ambition d'être un véritable pôle économique pour l'Ouest atlantique. C'est d'ailleurs un rôle qu'elle a déjà tenu dans le passé. Pour cela, il faut que Nantes

possède des voies de communication performantes. Aujourd'hui, les routes existent. Les voies ferrées existent. Seules les liaisons aériennes restent perfectibles. Si Notre-Dame-des-Landes ne se fait pas, nous aurons des problèmes dans le siècle à venir. En ce sens, je pense que nous avons des responsabilités aujourd'hui."

Philippe Perreau

Pourquoi avons-nous besoin d'un aéroport interrégional à vocation internationale ?

Parce que, sur le long terme, le transport aérien est un secteur en croissance.

Qu'il s'agisse de déplacements d'affaires ou de loisirs, l'avion occupe aujourd'hui une place de plus en plus

importante dans notre quotidien. Les nouvelles générations voyagent de plus en plus facilement par avion. On constate donc logiquement une réelle tendance à la croissance sur le moyen terme.

L'évolution du trafic de Nantes Atlantique confirme et amplifie même cette tendance. Malgré la perte de

300 000 passagers sur Paris avec la concurrence du TGV depuis 1988, malgré l'impact de la première guerre du Golfe (il a fallu 3 ans pour retrouver un trafic normal), Nantes Atlantique connaît depuis 10 ans une croissance de son trafic de 6,5 % par an quand la moyenne

européenne se situe à 4 %.

Parce que Nantes et le Grand Ouest méritent un outil de niveau international

Le Grand Ouest est l'une des régions les plus dynamiques du territoire national. Il le démontre quotidiennement, mais son influence devrait s'affirmer dans les années à venir. L'attrait démographique qu'il exerce déjà aujourd'hui en est une preuve évidente.

Le Grand Ouest ne peut se résumer à la Bretagne et aux Pays de la Loire. Il faut à l'évidence y associer la région Poitou-Charentes. Pour donner une idée du poids de ce territoire, il est tout à fait possible de le comparer en termes de population, de surface et de PIB à l'Autriche.

Aujourd'hui, le centre de gravité de l'Europe se déplace vers l'Est. La façade atlantique a donc besoin d'un outil de communication pour garantir son désenclavement. Dans les dernières décennies, le TGV, les autoroutes et voies express ont joué ce rôle vis-à-vis du territoire national. Aujourd'hui, un aéroport moderne est l'outil de désenclavement indispensable de l'Ouest par rapport à l'Europe.

L'Ouest est déjà une région très attractive sur le plan économique, touristique et culturel. Il lui manque juste une infrastructure ambitieuse pour convaincre les compagnies aériennes qu'elles disposeront d'un potentiel suffisant pour amortir leurs lignes et pouvoir négocier des horaires favorables dans les hubs des capitales européennes.

De cette façon, le nouvel aéroport peut devenir une alternative à Roissy et aux autres hubs pour les passagers de l'Ouest qui veulent se rendre dans une capitale européenne ou partir en vacances en vol charter.

Quels peuvent être les bénéfices concrets d'un tel outil ?

Les bénéfices générés par un outil de la dimension et de l'ambition de Notre-Dame-des-Landes sont multiples.

Notre-Dame-des-Landes doit d'abord permettre la création de lignes directes vers un grand nombre de capitales européennes (à ce jour, seul Londres peut être atteinte sans passer par un autre aéroport !). Des lignes comme Munich, Madrid, Milan, Amsterdam et peut-être un jour Varsovie seront nécessaires pour l'activité économique et la compétitivité des entreprises de l'Ouest, tant à l'import qu'à l'export.

Sur le plan touristique, le Grand Ouest dispose également d'un grand potentiel de clients export, qui passent actuellement par Roissy. Mais l'import peut également être développé en s'appuyant sur nos attraits touristiques (littoral, vignobles, châteaux de la Loire, tourisme vert...).

Nantes et l'Ouest bénéficient actuellement d'une aura certaine sur le plan culturel, sur le plan universitaire et sur celui de la recherche. L'aéroport peut contribuer au développement des échanges et des manifestations culturelles de haut niveau organisées dans la région (Les Folles Journées, par exemple).

L'attractivité de l'aéroport doit enfin permettre de convaincre des compagnies étrangères, voire des compagnies low cost, et donc favoriser une concurrence sur les prestations et l'accès à des prix plus raisonnables sur les vols au départ de Nantes.

“Il y a 35 ans, nous avions à Nantes un vol par semaine vers une destination internationale. Aujourd'hui, il existe une trentaine de destinations internationales desservies le plus souvent de façon bihebdomadaire. Cela témoigne d'un développement phénoménal qu'il faut continuer à accompagner. Nous devons aussi valoriser nos atouts. Je sais que les Suédois envisagent aujourd'hui de développer le tourisme sur le thème du golf vers les Pays de la Loire. Nantes Atlantique ne suffira pas demain à accueillir cet afflux de clientèle. De même, il existe à l'export d'énormes champs de développement. Est-il normal, par exemple, que pour les échanges scolaires, nos enfants partent le plus souvent en autocar ? Ne soyons pas timides, les demandes et les opportunités existent.”

Olivier de Bouärd

Pourquoi cet aéroport doit-il être situé à Notre-Dame-des-Landes ?

Le choix de Notre-Dame-des-Landes pour implanter cet aéroport résulte de plusieurs études. Les arguments qui plaident en sa faveur sont nombreux.

Parce que les réserves foncières existent.

Dans la ZAD créée à cet effet, 900 ha ont été acquis progressivement depuis 30 ans par le Conseil Général. Cette situation offre aujourd'hui une opportunité unique en France pour la création d'un site aéroportuaire.

Parce qu'il est bien situé géographiquement

Notre premier constat est que cette nouvelle plate-forme aéroportuaire doit être celle du Grand Ouest. Son implantation ne doit pas seulement être jugée en fonction des deux métropoles que sont Nantes et Rennes mais selon son accessibilité depuis l'ensemble du Grand Ouest. La situation de Notre-Dame-des-Landes est à ce titre particulièrement favorable. À 20 km de Nantes, le futur aéroport augmentera nettement le potentiel de passagers situés à moins de 1 h 30 (c'est la base de calcul habituelle des compagnies aériennes) en incluant

Lorient, Vannes, Rennes, Laval, Le Mans, Angers, Saumur, Cholet, La Roche-sur-Yon, Niort et Saint-Nazaire.

Parce que les infrastructures routières existent déjà

Il est important de constater que le site est particulièrement bien desservi par les routes Nantes – Rennes et Nantes – Vannes. L'implantation de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes permet donc d'éviter les longues procédures liées à la construction d'une nouvelle autoroute ou voie rapide, et tous les traumatismes

– expropriations, impacts... – qui l'accompagnent.

Parce que le succès de cette plate-forme dépend de sa proximité de Nantes...

Nantes est la ville la plus importante du Grand Ouest et joue à ce titre un rôle moteur. La réussite du projet, l'ouverture de vols réguliers vers les capitales européennes et la poursuite du développement des vols vacances ne peuvent résulter que d'une concentration sur un site unique afin de bénéficier d'un effet d'échelle, et de la proximité d'un grand réservoir de clientèle comme

Nantes. Il faut d'ailleurs remarquer que la création de lignes directes vers l'Europe n'est envisageable qu'à

partir d'une taille critique. Cet aéroport sera le seul sur le Grand Ouest à pouvoir atteindre cette taille critique.

... Et de son accessibilité depuis Rennes

Notre-Dame-des-Landes est situé à environ trois quarts d'heure de voiture de Rennes. S'il n'est pas question de concurrencer l'actuel aéroport rennais sur les destinations intérieures, cette accessibilité satisfaisante depuis Rennes est un atout important pour toutes les destinations européennes. Il offrira en effet aux Rennais une véritable alternative aux plates-formes parisiennes.

Parce qu'il n'y a pas d'autre solution

Il faut 10 ans pour mener les études, définir tous les paramètres et construire un aéroport. Si ce n'est pas à Notre-Dame-des-Landes, ce ne sera nulle part ailleurs.

Pouvons-nous priver nos enfants de cet atout ? Renoncer à cet équipement, c'est renoncer, pour Nantes et le Grand Ouest, à appartenir au monde de demain.

“Je travaille pour une entreprise qui exporte beaucoup vers l'Amérique latine. Même si je comprends très bien que l'on ne puisse pas développer des liaisons aussi lointaines, il est très pénalisant de devoir passer par Bordeaux pour se rendre à Madrid. Il faut vraiment penser à l'avenir : l'ouverture de liaisons directes est essentielle. Il est évident que la proximité d'un aéroport et de lignes internationales est un argument déterminant pour le choix d'un site industriel.”

Harold Castro

CE QUE NOUS DEMANDONS:

Les habitants concernés n'ont pas à faire les frais du manque d'information qui a prévalu dans certaines communes. Pourquoi les maires ne sont-ils pas intervenus ? Depuis 1992, Alain Mustière et Denis Batard, alors respectivement président de la CCI et président de l'aéroport, ont informé les maires des communes concernées. Pourquoi avoir laissé la construction des habitations se développer malgré tout ? Ceux qui ont construit et se sont installés en confiance ne doivent pas pour autant être pénalisés.

Le Conseil Général de Loire-Atlantique doit aujourd'hui s'engager. M. André Trillard, président du Conseil Général, s'est engagé en faveur du projet. Nous lui demandons aujourd'hui de prendre clairement position vis-à-vis de tous les riverains :

- Qui sera concerné par les nuisances ?**
- Qui doit être exproprié ?**
- Comment seront indemnisés ceux qui souhaitent déménager ?**

L'Acipran demande au Conseil Général de s'engager sur des principes d'indemnités “justes” ainsi que sur des garanties au cas par cas vis-à-vis des riverains concernés. La transparence est urgente, pour faire cesser la confusion.

Nous interpellons également le Conseil Général sur l'importance de la réalisation d'un 2^{ème} franchissement de la Loire à l'Ouest de Nantes. La fermeture de Nantes Atlantique et le déplacement de l'activité aéroportuaire vers Notre-Dame-des-Landes ne doivent en effet pas pénaliser les entreprises et les habitants de la Vendée pour qui la proximité d'un aéroport international est un élément fondamental. Il est donc particulièrement urgent de se pencher sur la réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire.

Exigeons la mise en place d'écrans végétaux

Il est urgent de prévoir dès aujourd'hui la mise en place d'écrans végétaux, notamment au nord de l'emprise du futur aéroport, afin de limiter au maximum l'impact phonique.

Ces plantations doivent être programmées immédiatement et réalisées rapidement, afin d'être efficaces dès l'ouverture de l'aéroport.

Défendons le projet d'un aéroport exemplaire

Nous croyons fermement que ce projet peut nous donner une occasion unique de concevoir un aéroport exemplaire sur le plan de l'environnement, une référence mondiale en termes de fonctionnalité et d'intégration dans le site.

ACIPRAN avril 2003

Je souhaite adhérer à l'ACIPRAN

Mme M. Mlle

Nom :Prénom :

Adresse :

..... CP :

..... VILLE :

Tél. :FAX : Portable :

.....
E-mail :

Cotisation simple 5 euros

Date

et signature obligatoires

Cotisation soutien à partir de 10 euros

Cotisation réduite 2 euros (étudiants et demandeurs d'emploi)

(Chèque à libeller à l'ordre de l'ACIPRAN)

L'ADHESION NE DEVIENT DEFINITIVE QU'APRES L'ACCEPTATION PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION ET RECEPTION D'UN RECEPISSE.