



BIEN VIVRE à VIGNEUX
(association loi 1901)
La Bernardière
44360 VIGNEUX de Bretagne

Membre des Unions :

- **UFCNA** (*Union Française contre les Nuisances des Aéronefs*)
- **UDPN** (*Union Départementale des associations de Protection de la Nature de l'environnement et du cadre de vie en Loire Atlantique*)

Projet d'aéroport pour le « Grand Ouest » .

Situation actuelle et position de l' Association .

1 – HISTORIQUE :

Dès la fin des **années 60** et dans l'euphorie d'une fièvre d'aménagement proposant tours et autoroutes au cœur des villes , un projet d'aéroport intercontinental susceptible d'accueillir le Concorde était envisagé à proximité de la mer (50 à 100 km ! !) , pour limiter les gênes sonores de ce type d'appareil (120 dBA et plus) dans les zones à forte densité de population de la région parisienne en particulier. Cette nouvelle infrastructure devait se substituer à l'actuel aéroport de Nantes Atlantique (NA) qui distant de **10 km** de Nantes devait à brève échéance être saturé et **ne l'est toujours pas (1)** .

Il est à noter que les risques d'incident et d'accident de même que la gêne des riverains de cet aéroport , bien que très réelle et de plus en plus importante , n'ont dans le passé jamais été évoqués par les promoteurs du projet .

Après identification de 18 sites puis première sélection de 9 (2) , 2 sites ont finalement été envisagés sur la base de critères de pur aménagement et de ce fait fortement discutables : l'un à **40 / 50 km** au nord de Nantes près de **Guéméné Penfao** , l'autre également au nord à **17 km** du **centre** de Nantes et **85 km** de Rennes , sur les communes de **Notre Dame des Landes , Vigneux de Bretagne , Grandchamps des fontaines , Treillères** .

Par des méthodes orientées et sur la base **d'études de complaisance** , le site de Notre Dame des Landes a finalement été justifié à posteriori et sélectionné . Ce site était alors peu peuplé , et le trafic aérien à Nantes Atlantique peu intense (années 70 et 80) pour éveiller les craintes , hormis celles des exploitants agricoles menacés d'expropriation .

Durant **35 ans** , le projet « dissimulé » aux populations potentiellement riveraines est resté dans un apparent sommeil , mis à profit par le Conseil Général de Loire Atlantique pour procéder sur le site à des achats massifs de terrains (~ 900 ha) , sur une ZAD aujourd'hui caduque de l'ordre de 1300 ha , bien que les aménagements possibles de ZI et routes puissent

bloquer 2500 ha ou plus (3) . Par ailleurs aucune restriction constructive n'a été imposée à la périphérie immédiate de la ZAD , dont les flancs Est , Ouest et Sud en particulier sont devenus des zones résidentielles de la deuxième couronne de l'agglomération nantaise .

2 – AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE (NA) .

Cet aéroport situé au Sud Ouest de Nantes est limité au Nord par la ville et au Sud par le lac de Grand Lieu , la longueur de la piste est de **2,9 km** orientée sensiblement Nord Sud (pistes 03 , 21) . Il possède une petite piste transversale non utilisée .

Il constitue un risque et une gêne manifestes pour les riverains tant en atterrissage qu'en décollage, de sorte que les nuisances sonores ont été partagées entre le Nord et le Sud avec des survols à très basse altitude de la ville de Nantes en atterrissage (4) . En atterrissage comme en décollage les communes voisines sont survolées : (Rezé , Bouguenais , St Aignan de Grand-lieu , la Chevrolière.....) .

Le trafic de cet aéroport classé **A** est de l'ordre de **1,9 millions** de passagers / an (2001) hors transferts et **1,8 millions** en 2002 (pour une capacité maximale possible affirmée de **4 à 5 millions** de passagers / an (soit 75 000 à 80 000 mouvements commerciaux /an) . 45% des vols sont des vols de petits appareils d'affaires ou d'aéroclubs .

En 2002 le trafic s'effondre avec une baisse de 14 % au premier semestre puis un rétablissement partiel conduisant à une **baisse annuelle de 5,5 %** .

En vols réguliers « affaires » il concerne principalement les clients du Nord de la Vendée (85) de l'Ouest du Maine et Loire (49) et de la Loire atlantique (44) . Son influence « Grand ouest » sur les régions Bretagne , Pays de Loire , Poitou Charente (région NTUS) , se limite aux vols charters vacances dans le sens « émigration ».

Les vols **internationaux réguliers sans escale** sont limités à 2 lignes en hiver , Nantes / Londres , Nantes / Bruxelles , avec des taux de remplissage loin d'être optimisés compte tenu des prix pratiqués . A noter que des lignes internationales dont certaines avec escale ont été régulièrement supprimées par exp vers Milan , Düsseldorf , Amsterdam....

En fait cet aéroport est un **bout de ligne** pour la plate-forme de Paris Roissy où l'offre est beaucoup plus importante . L'emport moyen est **faible** , inférieur en moyenne à 40 passagers par vol (supérieur à 100 pour les vols charters , inférieur à 30 pour les vols réguliers affaires) . Vers Paris et ses plates - formes aéroportuaires il est directement concurrencé par le **TGV** (Nantes / Paris 2 h , Nantes / Roissy 3 h et moins dans le futur après réalisation du contournement du Mans et du barreau Massy Valenton au Sud de Paris) .

Le trafic fret est marginal et inférieur à 10 000 tonnes /an , en intégrant le fret passagers .

Enfin cet aéroport est situé à proximité de **EADS** , ex usine Aérospatiale de Nantes , qui l'utilise pour quelques transferts par semaine des pièces d'Airbus entre sites **EADS** . Il comporte dans sa partie Sud Ouest une zone militaire .

Il est entouré de multiples aéroports , **St Nazaire , Rennes , Lorient , Brest , Angers , Ancenis , Poitiers , la Rochelle** (desservie par une low cost) etc dont les capacités ont été

étendues et qui n'entendent pas être remis en cause par son développement , d'autant qu'ils **fonctionnent tous en sous capacité** . Hormis les intérêts financiers de l'exploitant (CCI de Nantes St Nazaire) ces aéroports pourraient utilement être exploités pour délester tout ou partie de Nantes Atlantique , des vols charters (~30 % du trafic passagers) pour lesquels les passagers acceptent des pré-acheminements d'une durée égale ou supérieure à 1 heure .

En terme environnemental Nantes Atlantique est doté d'une commission consultative environnement (CCE) qui en dépit des réserves des associations de riverains , a validé de nouveaux plans d'exposition au bruit (PEB) et de gêne sonore (PGS) qui seront soumis à enquête publique courant 2003 .

3 – PROJET DE SITE AEROPORTUAIRE DE NOTRE DAME DES LANDES (NDDL) :

Au cours de l'année 2000 et sous la pression conjuguée :

- des élus toutes tendances confondues (à l'exception notable des écologistes et des verts)
- du Maire de Nantes partisan inconditionnel du projet ,

le Ministre des transports citait le projet dans les schémas des transports collectifs (octobre / novembre 2000) et donnait son accord pour des études de faisabilité en partie anticipées par le conseil général ,dont :

- *une étude géologique réalisée par la Compagnie Générale de Géophysique , qui questionnée n'a pas répondu (donneur d'ordre non identifié !)*
- *une étude sur les conditions de transfert de NA à NDDL confiée à la Sté Arthur Andersen , achevée en 2000 et dont le Conseil général a tout fait pour freiner la diffusion .*
- *de multiples études d'implantation et de dessertes du site .*

Simultanément , le plan Etat Région (2000 / 2006) autorisait un budget de **10 MF** (1,52 M€) pour les études préliminaires . La DDE et la DRE poursuivaient des travaux jamais interrompus sur le schéma de desserte routière et le STBA travaillait sur l'implantation des pistes au nombre de 2 , généralement orientées est ouest et d'une longueur de l'ordre de **3,6 km** .

En mai 2001 le Ministre des transports adressait au Préfet sa lettre de mission .

De même un projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) pour l'estuaire de la Loire était élaboré et faisait explicitement référence au site aéroportuaire de Notre Dame des Landes : capable dans ses versions préparatoires successives de traiter **7 à 16** millions de passagers puis **6** millions puis **9** millionspour une vocation de liaisons avec les grandes métropoles européennes sans que l'on sache très exactement s'il s'agissait d'un aéroport départemental , régional , interrégional ...international..

Deux structures étaient mises en place :

- un **Comité de pilotage** des études animé par le Préfet de Région et son secrétariat aux affaires régionales (SGAR) , en charge de valider le dossier du débat public .

- un **Syndicat mixte d'étude** du projet d'aéroport (Arrêté préfectoral du 23 / 01 / 02 , pilote Région Pays de la Loire) auquel participent les élus et institutionnels des Régions Bretagne et Pays de Loire. Au sein de ce syndicat les élus des communes directement concernées n'ont qu'une voix **consultative** . La **CCEG**(Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres) représentée par son Président aurait une voix **délibérative sur 40** représentants ! ! ! Une place au bureau du syndicat pourrait sous réserve de modifier ses statuts être réservée au Président de la commission aéroport créée au sein de la **CCEG** . Les associations de riverains potentiels n'ont pas été conviées , sauf à participer à une commission consultative dont la fonction n'a pas été précisée .

4 – LA COMMUNICATION :

En dépit d'annonces répétées sur la transparence des débats à venir , un **black out** quasi total s'est initialement institué et la **charte de la concertation** a été **totalelement ignorée** . Les informations se sont faites par voies de médias souvent acquis au projet mais dont l'attitude semble cependant évoluer au fur et à mesure de l'avancement des réunions du Débat Public .

A noter que les élus (Maires) des communes directement concernées parties de la **CCEG** , **affirment ne pas être demandeurs** et se disent pas ou peu informés . Ils auraient cependant eu des contacts réguliers avec les exploitants de l'aéroport de NA , ne serait ce que lors d'un déplacement en groupe à l'aéroport de Lyon Satolas : déplacement qui n'a fait l'objet d'aucun compte rendu dans les bulletins municipaux portés à la connaissance des populations et associations . Leur position évolue cependant lentement , ils rejettent le dossier du débat et les aménagements proposés sans pour autant clairement s'exprimer et se positionner : pour ou contre l'opportunité et le choix du site .

5 – COUT DE L'OPERATION :

Particulièrement imprécis tant dans son évaluation que dans ses possibles imputations , le coût de l'opération initialement cité à 2,7 milliards de francs (~ 0,4 M€) est passé ensuite à 5 milliards (~ 0,8 M€) puis à 20 milliards (~ 3,5 M€) ! ! avec les travaux d'aménagements périphériques , plus rien n'étant impossible ! ! !

- *deuxième périphérique autour de Nantes alors que le premier n'est pas terminé et pose de gros problèmes de bruit (se reporter au projet de schéma des routes du Département (SRD 44) .*
- *nouveau pont de très grande hauteur sur la Loire à l'aval de Nantes .*
- *accès autoroutiers à l'Est et à l'Ouest de NDDL .*
- *ligne TGV à cheval sur 2 régions (peu probable au prix de 10 millions d'€ par km) , Rennes NDDL ou Rennes Nantes alors que la Région peine à traiter le contournement du Mans et le barreau sud Massy Valenton .*
- *liaison train Nantes NDDL par réactivation d'une ligne existante à prolonger ?*
- *etc*

Certains élus commencent à s'inquiéter du **coût de l'opération** et de la crédibilité du montage financier à réaliser , au regard de l'engagement timide à attendre de l'Etat. De plus aucune étude économique réellement crédible , coût et retour d'investissement , n'a été communiquée à l'appui du projet . A noter cependant que récemment une étude **Ernst et Young** datant de 2000 a été diffusée et met en évidence :

- *la nécessité de subventions à hauteur de 30 % à 70% du budget en fonction des hypothèses retenues .*
- *l'intérêt économique (Cash flow actualisé , Résultat net , Trésorerie) de réaliser le transfert de NA vers NDDL ou un autre site , **le plus tard possible** donc vers 2020 / 2030 , après avoir investi 400 à 500 MF (~ 60 à 75 M€) pour étendre la capacité de NA à son maximum , soit 4 à 5 millions de passagers .*

Remarquons que selon certains responsables , les dépenses d'études externes actuelles seraient de 200 000 € !!! (dépenses réelles probablement bien supérieures) auxquelles s'ajouteraient les dépenses internes des services de l'Etat depuis le début du projet (20 000 heures d'études ou plus ? ?) de sorte que la totalité des dépenses engagées à ce jour dépasseraient largement le **million d'€** .

On peut donc s 'étonner à cette occasion du fait qu'aucune comptabilité analytique sérieuse n'ait été mise en place pour accéder aux dépenses réelles internes et externes engagées à ce jour pour le projet .

6 – JUSTIFICATIONS PROPOSEES PAR LES PARTISANS DU PROJET POUR LE TRANSFERT :

Les justifications principales proposées sont celles :

- d'une hypothèse de reprise de la croissance économique , stable et continue ! !
- des réserves foncières du Conseil Général de Loire Atlantique et de choix effectués sur la base de conditions existant il y a **35 ans** , mais aujourd'hui **complètement dépassées** .
- de l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Nantes Atlantique et de sa saturation affirmée à **10 ans** (plus probablement à **20 ans ou 30 ans**) , sur la base de prévisions sur-optimistes qui supposent :
 - *la négation des incertitudes pesant sur l'économie depuis fin 2000 .*
 - *la continuité de la croissance actuelle du trafic de NA , résultant surtout des vols vacances (environ 30 % des passagers) .*
 - *la récupération pour partie du trafic de la région parisienne , pour autant que Cies et clients suivent , ce qui d'une manière assez aberrante revient non pas à diminuer les nuisances mais à les partager : **les mêmes gênes mais pour un plus grand nombre** .*
 - *la non prise en compte des conséquences liées au terrorisme : allongement des temps consacrés aux contrôles , coûts des assurances .*

- *la non prise en compte , de l'effet taxation du kérosène dans un avenir prochain , de l'application de la TVA aux billets et de taxes renforcées pour activités polluantes TGAP .*
- ***l'ignorance de solutions alternatives** , le **TGV** qui sous réserve de contourner le Mans et le sud de Paris par des voies rapides , pourrait reprendre la quasi totalité du trafic aérien Nantes / Roissy (Air France a abandonné Nantes Orly).*
- *Le développement du fret , pour qui , pour quoi ?*
- *.....*

Il faut noter que les données prévisionnelles d'Eurocontrol sont catastrophiques si rien n'est fait pour maîtriser le trafic aérien sur l'Europe , mais même dans cette hypothèse la région de Nantes est épargnée : alors pourquoi vouloir récupérer du trafic si ce n'est pour inverser le raisonnement , faisons un nouvel aéroport et l'on verra ensuite ! ! ! **ce qui évite de se justifier**

7 – LE DEBAT PUBLIC :

En février 2001 **BVV** via l'**UFCNA** procédait à la saisine de la Commission Nationale de Débat Public **CNDP** ..qui acceptait d'ouvrir un débat sur le projet de site aéroportuaire de Notre Dame des Landes , devenu ensuite projet d'aéroport pour le « **Grand Ouest** »

Pour tenir compte des attendus de la loi de démocratie de proximité , la **CNDP** était renouvelée le 7 novembre 2002 par la nouvelle Ministre de l'Ecologie et du Développement durable , Mme **Bachelot** . Son président Mr **Mansillon** était nommé et les membres de la **CPDP** (Commission Particulière de Débat Public) confirmés dans leur fonction , dont le Président Mr **Bergougnoux** .

Après des reports successifs , le débat public démarrait officiellement le 15 décembre 2002 mais dans la réalité le 9 janvier 2003 : il devrait durer 4 mois plus 2 mois pour une expertise complémentaire **demandée par défaut** par les associations et acceptée par la **CNDP** .

Au regard de la loi , le Débat Public ne peut officiellement commencer que lorsque le dossier du débat présenté par le maître d'ouvrage est **complet** , ce que contestent les associations : la décision d'engager le débat ayant été prise sur la base d'un dossier seulement **suffisant** pour débattre .

Ce dossier « luxueux » multiplié à **10 000** exemplaires est également accessible sur le site mis en place par la **CPDP** . Il s'agit d' un **véritable document de manipulation** de l'opinion du lecteur . Il est complété d'études sectorielles (5) qui ne prennent pas en considération les accidents actuels et peut être durables de l'économie . Au delà d'un contenu qui n'honore pas les services de l'Etat y ayant contribué et d'une littérature trop souvent technocratique , ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- *des projections de trafic largement surévaluées à l'objectif 2010 / 2020 .*
- *ces mêmes projections à objectif 2050 toujours surévaluées et présentées sur format timbre poste .*

- *l'aveu de la non **saturation technique** à 2010 de l'aéroport de Nantes Atlantique .*
- *des nombres moyens de passagers par vol (emport) , volontairement augmentés en mixant vols affaires et vols charters .*
- *des zones d'influence commerciale (chalandise) pour le projet de NDDL établies sur des critères subjectifs ou purement simplistes : déplacer de 20 km l'aéroport de NA à NDDL permettrait d'obtenir 20 % de passagers en plus ! ou encore en fonction de la labellisation de NDDL , prétendre en 2020 passer de 4,2 millions de passagers (plus probablement 3,2 à 3,5 au mieux) à 4,8 et même 5,6 ! !*
- *une ignorance de la capacité de développement des moyens de transports concurrents le TGV en particulier .*
- *des évaluations de populations gênées par le bruit , purement fantaisistes : **400 à 600** puis **200 à 300** personnes seulement autour du site de NDDL (les derniers irréductibles ou survivants après que les villages environnants aient été rasés ? ?) . La palme à ce sujet doit certainement être attribuée à la DDE 44 (exécutant du Conseil Général de Loire Atlantique) qui confond volontairement pour minimiser ce chiffre , zone d'indemnisation du PGS et zone réelle de 60km par 10 km (donnée ACNUSA) , laquelle conduirait en fait à **70 000 / 80 000** personnes réellement gênées (à noter que dès 1996 un courrier de Mr Luc Dejoie alors Pdt du Conseil Général de Loire Atlantique signalait dans le cadre de la mission Douffiagues que dans une zone de 40 km par 8 km **30 300** personnes seraient gênées , chiffre à nouveau cité bien que dépassé en raison de l'évolution démographique , dans le document dit « Mission NDDL » de janvier 2002) .*
- *des emprises au sol montrant clairement des débordements de la zone d'aménagement différé initiale (ZAD) , pouvant conduire à des emprises réelles de **2500 ha** et plus .*
- *la disparition de voies de communication existantes et une nouvelle 4 voies liant la RN 137 (Nantes /Rennes) à la RN 165 (Nantes / Vannes Brest) , source certaine de trafic intense si le projet était retenu .*
- *la suggestion de création d'une forêt périurbaine (re-qualifiée espaces boisés probablement moins contraignants en terme d'urbanisme !) , récréative pour les nantais !!! et de forêts dans l'alignement des pistes proposées !!! Avec les empilements de conditionnels habituels propres à ce genre de déclarations de bonnes intentions trop fréquemment sans suite) .*
- *des coûts largement sous estimés , et l'absence de plans de financements sérieux hormis un appel immédiat à subventions .*
- *Etc*

8 – POSITIONS DES ASSOCIATIONS :

8 -1 Associations des riverains de l'actuel aéroport .

Les associations proche de l'actuel aéroport de NA sont assez peu actives , mais les riverains sont représentés au sein de **L'UDPN 44** .

L'UDPN participe à la **CCE** (Commission Consultative Environnement) de l'aéroport de NA , **BVV** également comme membre de **L'UDPN** . Une charte de l'environnement est en rédaction prototype jusqu'en 2005 , mais comme son respect est aléatoire **L'UDPN** à proposé au Préfet de mettre en place un groupe de travail pour rédiger un **arrêté d'exploitation** . A cette fin un document a été proposé en se basant sur ce qui existait à Nice , Lyon , Toulouse ... , en insistant sur la nécessité de limiter les atterrissages dits à vue et d'interdire les vols de nuit .

8 – 2 Associations des riverains de la zone de Notre Dame des Landes .

Ces associations sont au nombre de 4 à s'opposer au projet , il n'existe pas d'association connue qui serait pour !

BVV (Bien Vivre à Vigneux) s'oppose au choix du site proposé , admet sans équivoque que les riverains de Nantes Atlantique soient gênés , mais juge qu'au regard du trafic et de son évolution réellement prévisible il n'y a pas lieu de déplacer l'activité ou l'aéroport avant 2020 / 2030 . De plus et si cet aéroport devait être à vocation internationale au bénéfice des 2 régions Bretagne et Pays de la Loire , **BVV** considère qu'il devrait être situé réellement à **mi chemin entre Nantes et Rennes** , et pour desservir le maximum de population en position centrale de l'aire d'un polygone défini par Nantes , Angers , Laval , Rennes , Ploërmel , Vannes , St Nazaire .

ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes) est d'un avis quasi identique à **BVV** .

ADECA (Association de Défense des exploitants agricoles) c'est la plus ancienne des associations s'opposant au projet qui risque si il était maintenu de supprimer 1500 à 2500 ha d'exploitations agricoles et de droits à produire (lait , viande) associés .

SOLIDARITE ECOLOGIE est opposée au projet et à la création de toute nouvelle plateforme , considérant que les aéroports de l'ouest sont suffisamment sous exploités pour que l'on puisse y répartir la croissance du trafic à venir .

9 – POSITIONS DES ELUS :

L' attitude des élus , Maires des 12 communes regroupées au sein de la **CCEG** a au cours du temps été assez variable voire **ambiguë** . Ils ont cru pouvoir bénéficier de la taxe professionnelle et autres avantages fiscaux , sans percevoir l'ensemble des nuisances associées . Rappelés à la réalité par les associations et leurs administrés ils commencent à être plus critiques au moins sur le dossier du débat public , mais ne se prononcent pas clairement pour ou contre le choix du site , en repoussant toujours l'expression de leur position à l'achèvement du débat public .

Le Conseil Général et le Conseil Régional poussent le projet même si l' unanimité n'est pas assurée au sein de chacun .

Le Président de la CUN , partisan du projet est également Député de la zone sud contiguë du site de Notre Dame des Landes .

Le Conseiller général local dont le territoire d'élection inclut le village du Temple de Bretagne (dans l'alignement possible des pistes) attend également la conclusion du débat public pour se prononcer .

Tous sans exception soutiennent le Débat public et la demande d'étude / expertise complémentaire formulée par les associations , ce qui tendrait à démontrer la pertinence des actions de celles ci et leur capacité d'anticipation !

10 – ACTIONS EN COURS :

Les associations ont toujours affirmé que le dossier du débat n'était pas complet et n'autorisait pas comme le prévoit la loi de démarrer le débat . La **CNDP** en a jugé autrement en fixant la date officielle de démarrage du débat au 15 décembre 2002 .

Considérant que le dossier était insuffisant et « **non complet** », l'une des associations l'**ACIPA** (la plus importante / **2700** membres) a engagé une action auprès du Conseil d'Etat en s'associant les services du cabinet d'avocats **Huglo Lepage** (ex Ministre de l'environnement) : but faire annuler la date officielle de démarrage du débat public pour permettre la reprise d'études neutres **financées par les porteurs de projet** (Etat et collectivités locales) :

*la loi est très précise sur le financement de ce type d'étude , si la demande d'étude est formulée avant le démarrage officiel du débat officiel son coût est à la charge du porteur de projet qui aura disposé de 10 MF soit ~ **1,5 M€** (gros budget) , si cette demande est formulée alors que le débat a commencé le coût est à la charge de la **CNDP** (petit budget ~ **50 000 €**) .*

Les 5 premières réunions plénières du débat public (Nantes , Notre Dame des Landes , Rennes) se sont déroulées dans un climat lourd de contestation avec la participation systématique et massive d'environ 1000 à 1500 personnes (450 / 500 à Rennes) , **fortement motivées contre** le projet .

11 – SYNTHÈSE ET POSITION de l'ASSOCIATION **BVV (Bien Vivre à Vigneux) .**

BVV association de défense de l'environnement et du cadre de vie , soutient toute mesure visant à maîtriser les nuisances directes ou indirectes induites par le transport aérien . En particulier elle observe , que le survol de la Communauté urbaine de Nantes et de plusieurs communes à sa périphérie, de même que la localisation de son aéroport de Nantes Atlantique , introduisent des risques majeurs en terme environnemental et de sécurité .

BVV ne s'oppose donc pas par principe et **sous réserve que le besoin en soit clairement démontré et l'échéancier justifié** , à la démarche qui vise à transférer sur d'autres sites , existants ou à créer , tout ou partie de l'activité de cet aéroport . Pour autant elle exige que soient respectées les contraintes environnementales et la protection des populations , tant pour ce qui concerne le bruit , que les pollutions par les produits de combustion de toutes origines (aéronefs , équipements de plate-forme , circulation routière induite) et fluides de service .

BVV attire cependant l'attention sur les **réponses simplistes** qui pourraient être apportées , par le choix de solutions , qui anticiperaient l'identification des **besoins réels** de déplacements à l'horizon 2020 et au delà , et ignorerait toutes **solutions alternatives** .

BVV affirme que **plus de 30 ans après les premières déclarations , le projet de site aéroportuaire de Notre Dame des Landes est totalement inadapté** , notamment en raison :

- du développement non contrôlé durant 3 décennies de l'urbanisation à proximité du site ,
- des exigences environnementales et de cadre de vie des populations ,
- de la présence d'exploitations agricoles dynamiques , et des droits à produire associés .

- de la proximité de la CUN (17 km du centre de Nantes) et du risque de renforcement de son déséquilibre Nord / Sud
- des risques d'enclavement à moyen terme du site proposé , dans une CUN élargie .
- de la proximité de multiples aéroports régionaux non saturés et dont les capacités ont été récemment étendues (Rennes , Angers...) ,
- de la non réponse à la fonction interrégionale affirmée (Bretagne - Pays de la Loire) ,.
- de la condamnation au nord du site , de l'autonomie de développement de certains pôles d'équilibres (voir DTA) , dont l'absorption par le « Grand Nantes » serait accélérée .
- de l'exemple peu probant d'un développement socio-économique attendu , que n'a pas su entraîner l'actuel aéroport de Nantes Atlantique .

(1) – l'OREAM (Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine) proposait en 1973 les projections de trafic suivantes à Nantes Atlantique : 2,5 millions de passagers / an en 1990 , 6 millions de passagers /an en 2000 . Ces chiffres sont à comparer au trafic actuel de l'ordre de 1,8 million fin 2002 pour une plate-forme dont la capacité de traitement pourrait être étendue à 4 / 5 millions de passagers / an .

(2) – Broons (22) , Vitré (35) , Notre Dame des Landes (44) , Guéméné Penfao (44) , Ingrandes (49) , Pouancé (49) , Montfaucon (49) , Seiches sur le Loir (49) , Montaigu (85) .

(3) – En 1996 le Conseil Général de Loire Atlantique par la voix de son Président s'exprimait dans le cadre de sa réponse au questionnaire Douffiagues : « La ZAD à vocation aéroportuaire a été créée au bénéfice du Département de LA . Sa superficie est de 1225,5 ha . De nombreux terrains agricoles à proximité pourraient également être utilisés si nécessaire » « les riverains proches , élus et majorité des populations , ont une approche favorable au projet sur ce thème » (personne ne se souvient d'un quelconque accord donné sur le sujet !)

(4) – Il existe des règlements administratifs de nature à rassurer les populations si l'on se réfère au code de l'aviation civile art. R 131.1 : « Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible , même en cas d'arrêt du moyen de propulsion , en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public . » .

(5) - Suite à une demande pressante auprès de la CNDP , toutes les études ont été communiquées (Décembre 2002) aux associations qui les ont en urgence analysées dans le détail avant le démarrage officiel du Débat Public fixé au 15 décembre 2002 ou par défaut avant la réunion du 9 janvier 2003 .

Sigles utilisés :

- **ACIPA** Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre dame des landes .
- **ACNUSA** Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires .
- **ADECA** Association de défense des exploitants concernés par le projet d'aéroport .
- **BVV** Bien vivre à Vigneux (Association) .
- **CCE** Commission consultative environnement .
- **CCEG** Communauté de communes d'Erdres et Gesvres .

- **CCI** Chambre de commerce et d'industrie .
- **CNDP** Commission nationale de débat public .
- **CPDP** Commission particulière de débat public .
- **CUN** Communauté urbaine de Nantes .
- **DDE** Direction départementale de l'équipement .
- **DRE** Direction régionale de l'équipement
- **DTA** Directive territoriale d'aménagement .
- **NA** Nantes atlantique (aéroport) .
- **NDDL** Notre dame des landes (projet de site aéroportuaire)
- **NUTS** Nomenclature des unités territoriales statistiques .
- **PEB** Plan d'exposition au bruit .
- **PGS** Plan de gêne sonore .
- **SGAR** Secrétariat général aux affaires régionales .
- **SRD** Schéma des routes du Département .
- **STBA** Service technique des bases aériennes .
- **TGAP** Taxe générale pour activité polluante .
- **TGV** Train à grande vitesse .
- **TVA** Taxe à la valeur ajoutée .
- **UDPN** Union départementale de protection de la nature de l'environnement et du cadre de vie de Loire Atlantique .
- **UFCNA** Union française contre les nuisances de aéronefs .
- **ZAD** zone d'aménagement différé .
- **ZI** zone industrielle .