

Claude Huet
24 rue Foucybourde
35410 Châteaugiron
02 99 37 30 18

Le 5 février 2003

Mesdames, Messieurs.

Lors du Débat public du 21 janvier M. Jean Bergougnoux, le Président, m'a octroyé un temps de parole. Je suis donc intervenu dans le déroulement de la réunion, et j'ai donc donné lecture du document dont la copie est ci-jointe

J'ai retenu l'attention des contradicteurs et obtenu leurs applaudissements.

Si je devais faire une synthèse de cette réunion publique cela serait dans le genre ;

" Peut-être bien que oui ? Peut-être bien que non ? "

- L'opposition semble forte et très déterminée, de plus la longueur des Etudes et des Formalités administratives semblent leur être favorable.

- Le projet NDDL risque de s'enliser de peu en plus et de s'auto-détruire lui-même !

- Par contre, un effet de lassitude est à craindre chez les antagonistes.

Je vous demande donc de bien vouloir insérer dans vos colonnes le condensé des arguments développés en public.

L'argumentation que je propose et les solutions que je suggèrent sont à considérer comme le complément naturel des autres intervenants!

Avec mes remerciements, je vous prie d'accepter l'expression de mes meilleurs sentiments.

Claude Huet

Le concepteur et le fédérateur du projet « ARAIZE »

Le Parc immobilier de la Santé, de l'Éducation nationale, des Universités et de l'Appareil de l'État, sont demandeurs, dans l'extrême urgence pour certains, d'une remise à niveau à défaut d'un renouvellement.

** Les capacités budgétaires, au bord du gouffre, ne sont pas en mesure d'y faire face !

** L'effet cyclique quinquennal de l'Élection présidentielle apporte son lot d'incertitudes.

Ne faut-il pas y voir les effets négatifs de l'excès du Centralisme jacobin, et de la foule de ses défenseurs accrochés à leurs prérogatives et bien logés au chaud, dans les Ministères parisiens ? Là aussi, n'y a-t-il pas lieu, d'ouvrir un espace d'autonomie aux collectivités locales appuyées par des Investisseurs privés, dans le cadre du Droit à l'Expérimentation et de celui de la Subsidiarité.

** L'Expansion n°672 : Février 2003 Une lecture conseillée de cette excellente enquête
« Aéroports : le grand gaspillage »

Je suis Claude Huet de Châteaugiron
(Mes références :Yannick Boulain & Camille Guillemois dans les colonnes d'Ouest France
" Notre Dame des Landes "NDDL" : le projet de l'aéroport du Grand Ouest

Jean Bergougnoux le Président de la CPDP propose d'ouvrir le débat sur quatre sujets de réflexion ?

1 ~ On peut parier de l'opportunité de cet aéroport :

~ Les installations techniques seront à saturation sur Château-Bougon en 2015 / 2020 quand la progression du trafic annuel aura atteint ou dépassé l'estimation de 75 000 mouvements d'aéronefs ou l'équivalence de 4 millions de passagers!

Gouverner c'est prévoir ; tout est dit !

- L'examen du - dossier sécurité - complique très sérieusement la situation. Le survol de l'agglomération nantaise lors des circuits à rapproche ou au décollage est une source de nuisance sonore inévitable !

Cela peut être à la limite du tolérable le jour, la nuit j'en doute !

- ~ La catastrophe du Concorde à Gonesse : une perte de puissance au décollage - Le crash a su éviter, par un heureux hasard, un lieu fortement urbanisé.
- ~ L'aéroport de Nantes Atlantique est porteur de ce risque lors des décollages sur la piste au 030 ° !

** L'anxiété des Nantais durant deux décennies ne sera pas surfaite !

2 ~ On peut parier de la pertinence du site envisagé :

Si, NDDL a pour unique vocation d'assurer le relais de Château-Bougon à l'échéance de 2015/2021.

** La décision unilatérale appartient donc à Nantes et au Bassin de Basse-Loire !
MAIS & SI, ce nouvel Aéroport développe l'ambition de servir le Grand Ouest, un positionnement excentré et le dos à la mer ne semble pas attrayant pour les populations périphériques !
À titre d'exemple : Les Sarthois et les Manceaux ne seront ni favorables ni assidus !

** Une implantation, en équidistance des principales villes chef-lieu de l'Armorique, serait certainement considérée beaucoup plus séduisante !

3 ~ On peut parier de la manière dont l'aménagement sera réalisé :

~ Un chantier évolutif dans un calendrier de 15 ans et plus. Le doute sur le degré de faisabilité semble encore habiter les commanditaires ; ce qui explique la communication à minima sur le sujet. En revanche, ce qui est certain mais surprenant : NDDL s'affranchit d'un jumelage avec le TGV !

4 ~ On peut parier des conséquences économiques et environnementales :

- ~ Pour l'environnement, les Associations de Défense seront exhaustives sur le sujet !
- ~ Pour les conséquences économiques, je remarque 3 Aéroports dans le Bassin de Basse-Loire :
 - Saint-Nazaire, une plate-forme technique indispensable pour EADS et Airbus Industries - !
 - Château-Bougon restera ouvert pour les vols de proximité et pour l'Aviation privée et d'affaires !
 - NDDL, devient donc un épiphénomène ponctuel et égoïste en réponse aux exigences du Pays nantais!

- NDDL - le " doublon " en 2015 / 2020 - ne sera pas indolore pour les contribuables de la Loire Atlantique.

** Je présume, chez les Ligériens, une forte réaction sous-jacente de doute et de rejet !

En conclusion :

~ La Bretagne et les Bretons, dans un sursaut de confiance en soi, doivent enflammer l'actualité !

Dans un projet structurant et un gain de temps de dix années.

Le Complexe 3 Axes RAIL -AIR - ROUTE " ARAIZE "

Les Bretons une fois de plus seront à la hauteur de l'enjeu !

[Puisque tout peut être discuté, alors profitons-en ! " M. Jean Bergougnoux nous le confirme !]

* Je vous remercie de votre écoute et je vous donne rendez-vous au : 02 99 37 30 18

Poursuivons le dialogue ! Je vous propose quelques sujets d'interrogations !

Réf : La lettre " Atlantique Presse Information " : l'année économique de l'Ouest (01 / 03)

~ Soutien au T G V " Bretagne " / contre Soutien à l'aéroport nantais: -> A chacun sa priorité ?

1) - Créer un nouvel aéroport à 17 km au nord de Nantes pour - remplacer en 2010/2015 ? - celui de Nantes Atlantique limité par sa capacité de 75 000 mouvements d'avion par an .

Coût estimé 450 Millions d'euros, hors infrastructures routières d'accès.

Les Elus bretons et ligériens réclament " une Interconnexion sud TGV en Ile de France " en site propre

entre Massy (91) et Valenton (94) avec desserte directe d'Orly [pour 2010 ?]

* Cette interconnexion des Gares parisiennes et du Réseau Ferré de France (la toile d'araignée du TGV)

est prévue d'être doublée en version souterraine. [2010 / 2015]

2) - Construire 225 km de lignes nouvelles pour permettre au TGV de rouler à grande vitesse entre Connéré (72) et Rennes, avec une extension sud vers Sablé / Sarthe et des contournements du Mans et de Laval, (le tout d'ici 2010 ?). Coût : 1.5 Milliard d'euros.

* Cette liaison directe, dont le principe avait été approuvé par le précédent gouvernement, se retrouve en compétition sur le plan du financement avec six autres projets TGV France. A qui sera accordée la priorité ?

* À la prévision " optimiste en 2010 " j'en propose, une autre plus réaliste, en 2015 / 2020 !

» Une réflexion s'impose dans le cadre du Droit à l'Expérimentation !

* La construction et la mise à disposition de certains grands équipements ont été confiés en partenariat

financier " Public / Privé ° avec les plus grands Groupes du B.T.P. ! Ce qui vaut " droit coutumier " pour

tes autoroutes à titre d'exemple, ne saurait être refusé au Réseau Ferré de France ou aux Aéroports .

» Est-ce cela l'ouverture du droit à l'exercice de la Subsidiarité ?

- > A/ors, tirons-en profit !

Pour les Bretons, la toute première priorité réside dans l'échéancier du TGV en gare centrale de Rennes et la desserte circulaire de la péninsule armoricaine.

.../...

* Le Parc immobilier de la Santé, de l'Éducation nationale, des Universités et de l'Appareil de l'État, sont

demandeurs, dans l'extrême urgence pour certains, d'une remise à niveau à défaut d'un renouvellement.

** Les capacités budgétaires, au bord du gouffre, ne sont pas en mesure d'y faire face !

** L'effet cyclique quinquennal de l'Élection présidentielle apporte son lot d'incertitudes !

.../...

» Le Sème Aéroport " parisien " est-il une fatalité incontournable ?

* Aujourd'hui, sans doute !

Demain, certainement pas !

» La mise en place de deux réseaux concentriques doit être étudiée en situation palliative :

1 °) Avec ROISSY " Charles de Gaulle " : les principaux aéroports régionaux en boucle:

>ARAIZE >LYON >MARSEILLE >NICE >TOULOUSE >VATRY

AKAIZE : - Le Portail européen des longs courriers transatlantiques !

2°) Avec ORLY: les principaux aéroports locaux en boucle:

> Bordeaux, Brest, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lorient, Montpellier, Mulhouse, Perpignan, Nantes, Poitiers, Rennes, Strasbourg, Toulon, et les autres ... /...

.../...

Mr. Jean Bergougnoux, puisque le Débat est ouvert, pourquoi ne pas (élargir ?

*> Un champ d'investigations, de comparaisons pour une meilleure décision !

*> A votre bonne convenance dans un prochain dialogue complémentaire et constructif !

Le 21 janvier 2003

Notre Dame des Landes : Le Président ouvre le débat sur quatre sujets de réflexion ?

1 ~ On peut parler de l'opportunité de cet aéroport :

~ Les installations techniques de Château-Bougon seront à saturation en

2015/20 quand le trafic annuel aura atteint ou dépassé l'estimation des 4 millions de passagers ! Le survol de l'agglomération est une source de nuisance sonore inévitable et d'un risque aggravé qui ne peut être ignoré !

2 ~ On peut parler de la pertinence du site envisagé :

~ SI, NDDL a pour unique vocation d'assurer le relais de Château-Bougon à l'échéance de 2015 / 2020;

** La décision unilatérale appartient donc à Nantes et au Bassin de Basse-Loire !

- MAIS & SI, ce nouvel Aéroport développe l'ambition de servir le Grand-Ouest, un positionnement excentré et le dos à la mer ne semble pas attrayant pour les populations périphériques !

** Une implantation, en équidistance des principales villes chef-lieu de l'Armorique, serait certainement considérée beaucoup plus séduisante !

3 ~ On peut parler de la manière dont l'aménagement sera réalisé :

- Un chantier évolutif de 15 ans et plus. Le doute sur le degré de faisabilité habite les commanditaires.

En revanche, ce qui est certain mais surprenant : NDDL s'affranchit d'un jumelage avec le TGV !

Pourquoi ? Le site NDDL n'est pas adapté à un " éventuel raccordement aux Réseaux ferrés " !

On peut parler des conséquences économiques et environnementales :

~ Pour l'environnement, les Associations de Défense seront exhaustives sur le sujet !

~ Pour les conséquences économiques, je remarque 3 Aéroports dans le Bassin de Basse-Loire :

- Saint-Nazaire, une plate-forme technique indispensable pour EADS et Airbus Industries - !

- Château-Bougon restera ouvert pour les vols de proximité et pour l'Aviation privée et d'affaires !
NDDL - le " doublon " en 2015 / 20 - ne sera pas indolore pour les contribuables de la Loire Atlantique.

~ Soutien au T G V " Bretagne " / contre Soutien à l'aéroport nantais: -> A chacun sa priorité ?

1) - Un aéroport à 17km au nord de Nantes : Coût estimé 450 M ?

Hors infrastructures routières d'accès.

2) - Construire 225 km de lignes nouvelles TGV entre Connéré et Rennes, avec une extension sud vers Sablé / Sarthe et des contournements du Mans et de Laval, (le tout d'ici 2010 ?).

Coût : 1.5 Mds ?.

* À la prévision " optimiste en 2010 " j'en propose, une autre plus réaliste, en 2015 / 2020 !
Cette liaison directe, dont le principe avait été approuvé par le précédent gouvernement, se retrouve en compétition sur le plan du financement avec six autres projets TGV France.

À qui sera accordée la priorité ?

» Les Elus bretons et ligériens ont obtenu l'interconnexion des Gares parisiennes et du Réseau Ferré de France avec desserte d'Orly et de Roissy en 2010 pour le réseau en surface, à doubler pour le souterrain

Une réflexion s'impose dans le cadre du Droit à l'Expérimentation !

* La construction et la mise à disposition de certains grands équipements ont été confiés en partenariat financier " Public / Privé " avec les plus grands Groupes du B.T.P. !

Ce qui vaut " droit coutumier " pour les autoroutes à titre d'exemple, ne saurait être refusé au Réseau Ferré de France ou aux Aéroports .

Est-ce cela l'ouverture du droit à l'exercice de la Subsidiarité ?

- Alors, tirons-en profit !

Pour les bretons, la toute première priorité réside dans l'échéancier du TGV en gare centrale de Rennes et la desserte circulaire de la péninsule armoricaine

.../...

Puisque le Débat est ouvert, pourquoi ne pas (l'élargir ?

-> Un champ d'investigations, de comparaisons pour une meilleure décision !

-> A votre bonne convenance dans un prochain dialogue complémentaire et constructif !

- La Bretagne et les Bretons, dans un sursaut de confiance en soi, doivent enflammer l'actualité !
Dans un projet structurant et un gain de temps de dix années.

Le Complexe 3 Axes RAIL -AIR - ROUTE " ARAIZE "

- Le Portail européen des longs courriers transatlantiques !

Le 3^{ème} Aéroport " parisien " est-il une fatalité incontournable ?

- Aujourd'hui, sans doute ! Demain, certainement pas !

La mise en place de deux réseaux concentriques doit être étudiée en situation palliative :

1 ° Avec ROISSY " Chartes de Gaulle " : les principaux aéroports régionaux en boucle.

2 ° Avec ORLY : les principaux aéroports locaux en boucle.