

Contribution au débat public

sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Synthèse des rapports des trois groupes de travail

La commission Aéroport de la CCEG a constitué, en son sein, au début du mois de juillet, trois sous-commissions à l'effet de conduire des travaux préparatoires à la définition, par le Conseil de Communauté, de la stratégie de la CCEG à l'égard de l'engagement et du déroulement du débat public.

Les trois groupes de travail ont mené leur réflexion à partir du document provisoire « Débat public ». Le groupe de travail consacré à la question de la pertinence du choix du site de Notre-Dame-des-Landes a, de plus, réexaminé les études initiales évoquées dans ce document et notamment les études réalisées en 1991 et 1992 par DG Conseil.

En réponse à la question « Dans l'environnement actuel, l'utilité de cet aéroport, dans une logique d'aménagement durable du territoire, est-elle démontrée pour le Grand Ouest ? », il ressort de l'étude des trois arguments avancés dans le document provisoire « Débat public » - les problèmes de sécurité posés par le survol de l'agglomération nantaise, la gestion des nuisances et les contraintes du nouveau Plan d'exposition au bruit, l'évolution du trafic - que ceux-ci sont difficilement contestables.

Le groupe de travail constate que les justifications avancées dans le dossier sont trop imprécises pour permettre de juger du caractère incontournable du déplacement de Nantes-Atlantique et de l'utilité d'un nouvel aéroport pour le Grand Ouest dans une logique d'aménagement durable du territoire. Il est regrettable qu'aucun complément d'information n'ait pu être obtenu de la part des institutions concernées - Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique - avant l'engagement du débat public.

De plus, le dossier « Débat public » n'apporte aucun éclairage sur la vocation réelle à moyen et long terme de la plate-forme aéroportuaire envisagée. Or, il s'agit là d'un élément déterminant pour le choix du site et d'un scénario d'implantation.

Concernant la pertinence du choix du site de Notre-Dame-des-Landes, l'examen détaillé des critères pris en compte dans l'étude réalisée à l'initiative du Conseil Général de Loire-Atlantique, en 1992, par DG Conseil, et de ses conclusions, a amené le groupe à relever l'insuffisance de définition ou de prise en compte de plusieurs critères, pourtant essentiels, tels que l'impact - notamment sonore - sur l'environnement et l'urbanisation autour des sites, l'aménagement du territoire à l'échelle interrégionale, française et européenne, et l'évolution du trafic aérien.



Le caractère ainsi évidemment incomplet et a priori partiel de l'étude de 1992 sur laquelle repose la non remise en cause du site de Notre-Dame-des-Landes par le dossier « Débat Public » qui considère pour acquis ce choix unique, **justifie à lui seul que soit menée par un cabinet indépendant une nouvelle étude multicritères restreinte à quelques sites réalistes** ; ceci non-obstant le fait que le département de Loire-Atlantique ait procédé à l'acquisition de 80 % des terrains constituant la ZAD dite « aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes ».

Rend également indispensable la réalisation d'une nouvelle étude le caractère très discuté de plusieurs justifications avancées dans le dossier « Débat public » quant au maintien du choix du site de Notre-Dame-des-Landes, notamment :

« l'urbanisation limitée sur le territoire de la ZAD » qui est une évidence puisqu'elle a été gelée par le fait même de la création de la ZAD. Ce qui importe, au regard des plans d'exposition au bruit et des plans de gênes sonores, et donc du choix du site d'implantation, c'est l'urbanisation autour de la ZAD. Or, l'on observe une évolution démographique notable **des communes riveraines du site depuis la création de la ZAD (+ 15 000 habitants : +100 %)** ; de plus, une forte progression de la population et de l'immobilier au nord de Nantes est prévisible dans les années à venir, « l'objectif de desserte du Grand Ouest » et en particulier de Rennes, alors que le projet apparaît essentiellement « nanto-nantais ».

Enfin, l'absence de dessertes terrestres à proximité du site de Notre-Dame-des-Landes, et surtout le silence du dossier « Débat public » quant aux prévisions de dessertes routières et ferroviaires, alors même que celles-ci sont essentielles à l'évaluation du site de l'implantation d'un équipement tel qu'un aéroport à vocation internationale, de même que l'inexistence, à ce jour, sauf - de façon du reste non argumentée - à Notre-Dame-des-Landes, de mesures conservatoires préventives en matière d'urbanisation dans les communes entourant la ZAD, renforcent la nécessité d'une nouvelle étude objective sur la pertinence du site de Notre-Dame-des-Landes.

Quant aux scénarii d'implantation, une première lecture du dossier « Débat public » a d'abord conduit le groupe de travail à estimer qu'à condition que la pertinence du projet d'aménager un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes soit démontrée, le principe de l'implantation des pistes dans la partie nord de la ZAD serait le scénario le moins contraignant, sous réserve d'une réorientation

- pour réduire la gêne sur les communes de Casson et de Grandchamp des Fontaines et de l'incorporation du barreau routier dans la partie sud de la ZAD aéroportuaire.

Mais un examen plus approfondi des plans reproduits dans le dossier « Débat public » a révélé des incohérences entre ces plans dont il résulterait que l'implantation d'une partie des pistes serait

réalisée en dehors de la ZAD dans le scénario « nord-510 m » ce qui rend celui-ci inacceptable tel qu'il est présenté dans ce dossier.

Pour le groupe de travail, les deux autres scénarii présentés dans le dossier « Débat public » doivent être totalement écartés en raison des gênes qui en résulteraient pour les populations.

Positionnement de la CCEG à l'égard du débat public

Conclusions de la Commission Aéroport et propositions de résolutions

De l'ensemble des rapports remis par les groupes de travail de la Commission Aéroport, **il ressort, pour le Conseil communautaire, que le dossier soumis au débat public présente des lacunes et qu'il est, à divers égards, peu réaliste dans ses arguments et justifications.**

Les éléments portant sur la pertinence du site sont notoirement insuffisants et ne répondent pas aux inquiétudes des populations ayant trait aux impacts, sur l'environnement, de l'aménagement et de l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire elle-même, mais aussi des infrastructures routières et ferroviaires que le dossier ne traite pas et n'insère pas dans un contexte de politique générale des transports.

De plus, la vocation du projet (aéroport pour le Grand Ouest ou aéroport de délestage des plates-formes parisiennes) n'est pas clairement affichée alors qu'elle conditionne le choix du site et d'un scénario d'aménagement.

Dès lors, les élus de la CCEG réitèrent leur demande que soit réalisée une étude complémentaire objective - donc menée par un organisme dont l'indépendance par rapport au porteur et aux défenseurs du projet soit clairement établie - pour **démontrer la pertinence du choix - vieux de plus de trente ans - du site de Notre-Dame-des-Landes, avec des justifications et arguments adaptés aux nouvelles réalités et prenant en compte à cet effet :**

- l'évolution démographique et immobilière autour du site envisagé,
- l'aménagement du territoire : situation excentrée au regard des évolutions géopolitiques prévisibles – super région Grand Ouest, développement complémentaire et concerté des agglomérations de Nantes et Rennes, désertification de certaines zones de l'Ouest,
- les effets sur l'environnement et le cadre de vie,
- l'impact sur le développement durable du territoire et en particulier sur l'agriculture,
- une approche globale d'aménagement faisant figurer les dessertes routières et ferroviaires ainsi que les zones d'activités.

Concernant les scénarii d'implantation, le scénario 510 m sud et le scénario 1300 m sont totalement écartés par les élus de la CCEG en raison des gênes qui en résulteraient pour les populations.

Quant au scénario 510 m nord, les incohérences mises en évidence par la superposition des cartes contenues dans le dossier « Débat public » entachent la crédibilité de ce dernier et conduisent les élus de la CCEG à refuser ce scénario tel qu'il est actuellement proposé.

Rappelant que le document préparatoire au débat public doit être accompagné, comme la loi le prescrit, des documents prévus dans la liste des études à produire en vue du débat public, ils soulignent que **les perspectives de**

tracé des infrastructures tant routières que ferroviaires devront impérativement être présentées au débat public pour répondre aux interrogations les plus immédiates des populations concernées. Cela suppose bien évidemment que soit clairement identifiée au préalable la vocation de la plate-forme aéroportuaire projetée.

Les élus de la CCEG doutent que les éléments apportés par le maître d'ouvrage au dossier du débat public permettent à ce dernier de se dérouler en toute transparence et objectivité.

Ils rappellent que la finalité du débat public doit être de recueillir de la manière la plus large possible les réactions, contre-propositions, expertises complémentaires et contradictoires, ainsi que des explications plus précises du porteur du projet sur ses intentions et les alternatives réalistement envisageables.

Enfin, les élus de la CCEG demandent à être associés au déroulement du débat public en tant que partenaires responsables, représentant les populations concernées par le projet aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes et rappellent les questions transmises à de nombreuses reprises à M. le Ministre de Robien, M. le Préfet et M. Bergougnoux en constatant qu'à ce jour, au début du débat, il n'y a été apporté aucune réponse :

- **Dans l'environnement actuel, l'utilité de cet aéroport dans une logique d'aménagement durable du territoire est-elle démontrée ?**
- **Le site actuel de Notre-Dame-des-Landes est-il toujours justifié et le plus pertinent pour accueillir une telle infrastructure 30 ans après sa désignation ?**
- **Dans la perspective d'expertises complémentaires à mener sur le projet, quelles études comptez-vous lancer, auprès de quels organismes indépendants et par quels moyens ?**

commission particulière du débat public
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Édité par la commission particulière du débat public
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes,

3, rue d'Alger, 44100 Nantes
Tél. 02 51 84 50 20 - fax 02 51 84 50 20

information@debat-aeroport-nantes.org
www.debat-aeroport-nantes.org

Directeur de la publication : **Jean Bergougnoux**,
président de la commission particulière du débat public

Conception/réalisation: *Moser, Malt et Associés*
Création graphique : Sabine Eichler
Impression : Chirat - Publié à 10 000 exemplaires.