

Originaire du Maine et Loire, nous sommes venus habiter CASSON vers les années 90 et nous y avons fait construire une maison dans un cadre de vie fort agréable (petits vallons, calme). D'ailleurs le logo actuel de notre village représente tout à fait cette tranquillité. En conclusion, c'est un endroit près de Nantes (environ 20kms) où il fait bon vivre.

Cependant, lors de ma demande de permis de construire, nous n'avons **jamais** été informés d'un projet d'aéroport à Notre Dame des Landes et nous en découvrons maintenant les conséquences. Par la présente lettre, je réitère ma question posée lors de la première réunion à la Beaujeoire toujours sans réponse à ce jour :

Pourquoi, une fois le choix du site de Notre Dame des landes décidé, avoir laissé une urbanisation débridée autour du site alors que l'on sait que les nuisances (bruit, pollution...) d'un aéroport vont bien au-delà de sa plate forme ?

Faire de la politique n'est ce pas anticiper l'avenir ? Là, il me semble qu'une première grave erreur a été faite de la part de l'Etat. Ceci m'a été confirmé par la réponse à mon courrier par Jacques Floch député de la Loire Atlantique qui écrit : " Cependant, sachez que je comprends vos préoccupations et que je regrette vivement que les mesures d'urbanisme qui s'imposaient pour ce dossier, à l'état de projet depuis 30 ans, n'aient pas été prises pour cette implantation"

Il est évident qu'aucun principe de précaution n'a été effectué autour du site. D'ailleurs, je m'étonne de voir encore aujourd'hui des maisons en construction dans ces circonstances.

De plus, je suis surpris de la position de la Communauté de Commune Erdre et Gesvres qui certes refusent les scénarios 1300 m nord et 510 m sud, mais qui me semble un peu trop timorée sur le scénario dit 510 m nord quand je constate à la vue des gros traits de votre dossier, que la commune de Casson sera survolée à environ 400 mètres d'altitude pour atteindre les deux pistes en atterrissage. Je ne peux pas comprendre cette position car il est aisé de constater qu'à 10 kms du bout des pistes, des gênes sont importantes et ce ne sont pas les compensations financières pour les habitants et sans aucun doute pour les collectivités territoriales qui régleront les nuisances. De plus, je peux vous confirmer que les nuisances sont réelles à 10 kms au bout des pistes en atterrissage car je travaille à Nantes (un milieu urbain) et je vous affirme qu'au passage des avions, nous sommes en outre obligés de nous taire. Alors vous pouvez imaginer dans un endroit où le calme est présent et avec une perspective de 9 millions de passagers, le préjudice sonore sera intolérable. Vous comprendrez aisément que **nous ne pouvons pas vivre retranchés** dans nos maisons.

De plus, ayant assisté aux premières réunions à la Beaujeoire de Nantes et à Notre Dame des Landes, je ne peux me résigner à me faire **traiter d'imbécile** par M. Thamezat membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes et par M. Mustière président du conseil économique et social. D'ailleurs, nos "invectives" ne sont que le résultat de ce non respect. Il aurait mieux valu avoir un dossier plus crédible : données chiffrées non controversables.....

Vraiment, il est temps de travailler sérieusement car les données de ce dossier sont fausses et des omissions graves sont flagrantes:

- perspectives de trafic erronées à Nantes Atlantique
- non prise en compte des autres aéroports,
- non précision coûteuse des infrastructures ferroviaires et routières,
- pistes hors ZAD,
- non prise en compte de l'avis de la Communauté Européenne qui écrit dans son livre blanc :
 - . les règles d'environnement doivent encourager la recherche de solutions alternatives,
 - . l'intermodalité avec le rail doit favoriser un transfert de capacité et préconise donc de revitaliser le rail,
 - . maîtriser la croissance du transport aérien en repensant la taxation du transport aérien, et négocier la mise en place d'une taxation sur le kérosène d'ici 2004,
 - . lancer une réflexion sur l'avenir des aéroports afin de mieux exploiter les capacités existantes et la vérité des coûts pour les usagers..

A la vue de tous ces éléments :

- 1- Il est **indispensable de faire une étude complémentaire indépendante d'un autre site** par une équipe de personnes compétentes dont la seule pression sera de faire uniquement son travail sérieusement afin de respecter les populations qui ne veulent pas subir les erreurs passées de l'Etat.
- 2- Il faut également donner sa part de travail au citoyen concerné ou représenté car ayant participé à de nombreuses études, je mesure l'importance du choix des critères principaux et de leur poids. L'important, c'est que leur poids soit au moins égal aux porteurs de projet.
- 3- Il me semble également nécessaire de prendre le temps de faire d'autres **expertises complémentaires** :
 - trafic réel à Nantes Atlantique et calcul de perspectives pertinentes en prenant toutes les données économiques
 - respect des directives européennes
 - respect des règles sur l'environnement
 - prise en compte des infrastructures ferroviaires et accès routiers
 - respect des populations et prise en compte de l'éventualité d'un aéroport pour le grand Ouest et **non uniquement pour Nantes** (17kms de Nantes)
 - coût réel du site aéroportuaire et des ses infrastructures.
- 4- A la suite des ces expertises indépendantes, **un autre débat public devra vraiment avoir lieu**. Il vaut mieux prendre son temps et faire des analyses précises que de faire un équipement qui n'est pas du tout utile.

J.-M. MARCHAND
CASSON