

Contribution au débat public

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

Association Citoyenne Intercommunale des Populations
concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

ACIPA

Internet : <http://acipa.free.fr>

E-mail : acipa.info@free.fr

- Notre-Dame-des-Landes
- Blain
- Bouvron
- Casson
- La Chapelle-sur-Erdre
- La Chevallerais
- Cordemais
- Fay-de-Bretagne
- Grandchamp-des-Fontaines
- Héric
- Malville
- Nort-sur-Erdre
- Saint-Étienne-de-Montluc
- Sautron
- Savenay
- Sucé-sur-Erdre
- Le Temple-de-Bretagne
- Treillières
- Vigneux-de-Bretagne...

Un site inadapté

Bien qu'il se déroule avec une seule étude et un seul site, le débat public a permis la rencontre et l'échange entre les représentants du secteur public et privé et ceux de la société civile. En revanche, **on ne peut que déplorer l'absence des décideurs politiques** : les présidents des collectivités territoriales, les maires des grandes villes, les députés et sénateurs...

Pour notre association, le débat a permis d'ouvrir des perspectives, de suggérer des propositions et de faire connaître nos arguments qui rendent impossible la réalisation d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Dans les années 70, la population s'était déjà mobilisée contre ce projet. Les élus locaux avaient subi des pressions et pour certains conseils municipaux, la décision avait été votée de justesse!... Puis **une longue période silencieuse s'est instaurée laissant penser que le projet était enterré puisque, dans le même temps, aucune mesure n'était prise pour maîtriser l'urbanisation**. Donc, la population de ce qui est devenu la deuxième couronne nantaise a explosé. **De 22 000 habitants en 1970, elle atteint aujourd'hui 80 000**. Cette dynamique de peuplement important et irréversible s'accroît sans cesse. Les projets de lotissements de type pavillonnaire fleurissent un peu partout : Casson, Grandchamp-des-Fontaines, Vigneux-de-Bretagne, Héric, Treillières, Nort-sur-Erdre... Ce sont souvent des jeunes ménages qui choisissent un mode de vie plus rural, plus convivial, adapté à l'équilibre familial et l'éducation des enfants... où en même temps, les terrains sont un peu moins chers. **C'est une réalité qu'il convient de prendre en compte, qui rend désormais impossible la construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, car elle poserait à terme, les mêmes problèmes que l'on veut résoudre en transférant Nantes-Atlantique.**

Une telle infrastructure à seulement 17 km du cœur de Nantes serait une hérésie. Pour exemple, l'aéroport de Blagnac à 8 km de Toulouse serait aussi déplacé. Deux sites sont proposés à plus de 30 km. Le président de cette région Midi-Pyrénées, va encore plus loin, en proposant un site à mi-chemin entre Bordeaux et Toulouse, distantes de plus de 200 km...

Le Président, Joseph Caillaud.

Notre-Dame-des-Landes : une exigence de transpar

Avec 1,8 million passagers en 2002 et une piste dont la capacité est de 4,5 millions passagers, l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas saturé et présente des réserves de capacité. En revanche, le PEB (plan d'exposition au bruit), les nuisances et la crainte d'accidents, de plus en plus mal supportés par les Nantais, pèsent davantage que la saturation future de la piste.

L'ACIPA propose une réflexion qui diffère de celle du maître d'ouvrage, à savoir :

- L'existence d'une zone d'aménagement différé (ZAD) qui remonte à trente ans, ne justifie pas aujourd'hui, la pertinence du site.
- Les réalités démographiques actuelles de la zone concernée, imposent de prendre du recul et de remettre à plat le dossier.
- La croissance des villes pour ce 21^e siècle, ne doit pas se faire au détriment des villes moyennes et des territoires ruraux.
- Un équipement lourd, tel qu'un aéroport, doit être structurant et apporter un plus... pour que la population l'accepte.

Voir plus large

L'étude du dossier du maître d'ouvrage nous permet de mettre en relief plusieurs incohérences :

- **Cloisonnement entre les services de l'État** d'un même ministère, les uns travaillant sur le site de Notre-Dame-des-Landes alors qu'un autre accordait sa conformité à des milliers de permis de construire, contribuant ainsi à presque quadrupler la population.
- **Cloisonnement entre les gestionnaires** des aéroports de l'Ouest, dont chacun se développe sans véritable concertation sur les besoins communs de liaisons nationales ou européennes, entraînant sous ou surcapacités, doublons et gaspillages financiers.
- **Absence ou faible concertation entre secteur public, secteur privé et société civile**, aboutissant à une opposition entre les porteurs du projet arc-boutés sur la possession d'un terrain, et les populations désireuses de protéger une qualité de vie et un aménagement du territoire équilibré.
- **Dossier du maître d'ouvrage** présenté sous forme de « revue publicitaire », **sous-estimant les obstacles et surestimant les urgences**, proposant simultanément le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique et la création d'une plate-forme aéroportuaire pour la région Grand Ouest.
- **Synergie qui reste à trouver**, entre les deux régions les plus intéressées (Pays de la Loire et Bretagne) et non un marchandage : « Vous soutenez notre aéroport, nous défendons votre projet TGV ».

Les raisons pour lesquelles le site de Notre-Dame-des-Landes n'est plus pertinent

Le transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes **ne répond pas à l'intérêt général** pour plusieurs raisons d'ordre : administratif, démographique, aménagement du territoire, environnemental et financier. Ces raisons objectives et subjectives condamnent ce projet, tant au regard du respect dû à la population que de la bonne gouvernance.

Sur le plan administratif

Pendant 30 ans les services de l'État, ont fait preuve d'autisme : alors que l'Aviation civile et l'Équipement travaillaient sur l'aménagement du site et de ses accès, le service voisin de l'Urbanisme attestait **la conformité de lotissements et de nombreux permis de construire**. Cette faute inexcusable, légalement condamnable, pourrait conduire à un lourd contentieux, qui, ajouté à d'autres, plomberaient la gestion financière de l'aéroport.

Sur le plan démographique

La densité de population de la zone concernée se situe déjà au niveau des moyennes de la Région, de la Métropole et de l'Europe. Le taux de croissance 1982-1999, avec un développement pavillonnaire, est plus de quatre fois supérieur à la moyenne des Régions Bretagne-Pays de la Loire.

La population qui serait touchée, **de l'ordre de 80 000 personnes**, a été volontairement minimisée par les porteurs du projet. Comment admettre que Beauvilliers, près de Chartres, avec 6 000 habitants et que Chaulnes avec 30 000 habitants, aient été abandonnés pour des raisons politiques, et que nos arguments autrement plus solides, ne seraient pas pris en considération !

La décision de construire un aéroport si proche d'une grande ville entrainerait vers **2040/2050 un doublement de la population actuelle** et pour un trafic cinq fois supérieur à celui de Nantes-Atlantique.

Sur le plan de l'équilibre et du devenir des territoires

Le développement local induit par ce projet d'aéroport, **supprimerait la zone verte** entre la communauté urbaine de Nantes et la deuxième couronne nantaise, accentuant **la progression urbaine** au détriment des villes moyennes et des zones rurales, aggravant d'autant la déprise de ces zones déjà en difficulté. **Nous considérons qu'il faut inverser ce phénomène. Une ville doit s'intégrer et vivre en symbiose avec sa région. Pour nous, c'est l'axe fédérateur de notre opposition à ce projet.**



ence et de responsabilité

Sur le plan des nuisances et de l'environnement

À son apogée, vers 2040/2050, ce projet d'aéroport connaîtrait un trafic de 9 millions passagers par an, ce qui avec deux pistes représenterait soixante mouvements à l'heure (30 décollages, 30 atterrissages). Sans parler des dessertes, ce serait insupportable pour les 150 000 habitants survolés, d'autant qu'ils vivent dehors à la belle saison.

L'environnement naturel du site est reconnu – par l'expertise même du maître d'ouvrage – comme étant constitué **d'un des derniers bocages très préservés du département**. C'est également reconnaître sur le site, la présence de zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique, et d'espèces inventoriées d'intérêt communautaire, telles que décrites dans les conventions internationales et transposées en droit français par l'ordonnance du 11 avril 2001.

Que dire également, du fait de l'orientation des pistes, du survol de sites classés Seveso à l'Ouest, comme de la zone protégée de l'Erdre à l'Est, ou de l'imprécision des schémas de plan d'exposition au bruit. **Les terrains acquis auraient-ils plus d'importance que la qualité de vie, l'environnement et l'équilibre du territoire? Nous serions tentés de le croire!**

Sur le plan financier

Les répercussions de tous ordres sur la population et leurs compensations financières, ajoutées aux incertitudes, non levées par le dossier, sur : la date du transfert, le contexte géopolitique et économique mondial, la mission effective de cet aéroport et son dimensionnement, sa localisation, les dessertes routières et ferroviaires, le maintien annoncé de la piste après le transfert de Nantes-Atlantique, conduiront, à coup sûr, à des dépassements de dépenses insupportables pour l'État et les collectivités.

La déstructuration du Nord Loire est susceptible, à elle seule, de mettre en cause le site de Notre-Dame-des-Landes. Le seul principe de précaution doit inciter le maître d'ouvrage à chercher d'autres localisations...celui de bonne gouvernance, le pousser à reprendre ce dossier pour qu'il contribue à la valorisation de la région Grand Ouest, optimise l'investissement financier global et aboutisse à un consensus!

Une vocation qui reste à définir

Simple transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique ou plate-forme aéroportuaire internationale? Le rapport d'étape de l'expertise en cours, pense qu'un aéroport Grand Ouest serait probablement nécessaire. Ce qui change quelque peu la donne, car les besoins sont différents, tant en emprise au sol qu'en acceptation par le milieu environnemental. **Notre-Dame-des-Landes, initialement choisi pour un transfert de Château-Bougon, n'est plus adapté pour un trafic international important, qui plus est, le placerait à nouveau en lisière de l'agglomération.**

Une décision lourde de conséquences

Les élus politiques et la chambre de commerce et d'industrie, traduisent le besoin de garantir des nuisances les populations actuellement concernées par l'activité de Nantes-Atlantique.

Sans mettre en cause le besoin à terme d'un transfert de cet aéroport, il peut être repoussé à 2018/2020, par des aménagements de fonctionnement, pour limiter les nuisances, à engager rapidement.

Le maître d'ouvrage disposerait alors d'une marge de temps, permettant de sortir de l'incertitude actuelle et de reprendre les études, avec des alternatives de sites, sur des « termes de références » prenant en compte les évolutions, économiques, environnementales et enjeux futurs : personne n'étant capable actuellement, de hasarder des pronostics quant aux orientations géopolitiques mondiales.

Prendre une décision d'une telle importance pour le moyen et long terme est un acte réfléchi – donc difficile – courageux, mais qui devient inefficace, voire dangereux, si des mesures continues de contrôle de sa faisabilité sur le terrain ne sont pas mises en place.

On peut comprendre que le maître d'ouvrage et ses services, comme les politiques, arrivés si près du but aient du mal à changer d'horizon alors qu'ils n'avaient aucun doute jusque-là sur la solution.

Nous leur demandons d'avoir le courage et la clairvoyance de repartir sur des bases renouvelées.

Nos propositions

Compte tenu des solutions ouvertes par le débat public, et sur la base d'une plate-forme commune avec les associations et les élus du Nord Loire qui le souhaiteraient, nous faisons à la CPDP et au ministre des Transports les propositions suivantes :

1) Le gouvernement décide, un moratoire de trois années pour la prise de décision du transfert de Nantes-Atlantique prévisible à l'horizon 2018/2020. Cette période serait consacrée à la recherche de sites potentiels et à une réflexion sur les besoins futurs qui intégrerait les autres moyens de transport, en y associant les représentants du public, du privé et de la société civile du Grand Ouest.

2) Pendant ce moratoire, en parallèle avec les mesures recherchées à Nantes-Atlantique pour satisfaire l'adéquation « capacités d'accueil/limites de nuisances », une concertation serait engagée avec les aéroports du Grand Ouest, pour leur permettre de s'adapter aux perspectives de trafic aérien de leurs zones de chalandise, en complémentarité avec les autres moyens de transport, comme à celles ouvertes par la création éventuelle d'un aéroport international Grand Ouest.

3) Un échéancier rigoureux établi dès 2003, fixerait les dates et délais des études et des prises de décisions. Un comité de suivi serait constitué, à l'instar de celui mis en place pour l'expertise complémentaire.

Comparaisons de populations avec les autres projets aéroportuaires

Source : DUCSAI

Sites	Nbre d'habitants	Situation
VATRY *	27 500	Châlons s/M
HAGEST	64 400	Amiens
CHAULNES	36 500	Amiens
JUVINCOURT	30 000	Reims
BERTAUCRY	36 250	Reims
BEAUVILLIERS	37 200	Chartres
GRANDES LOGES	30 100	Reims
MONTDIDIER	41 900	Amiens

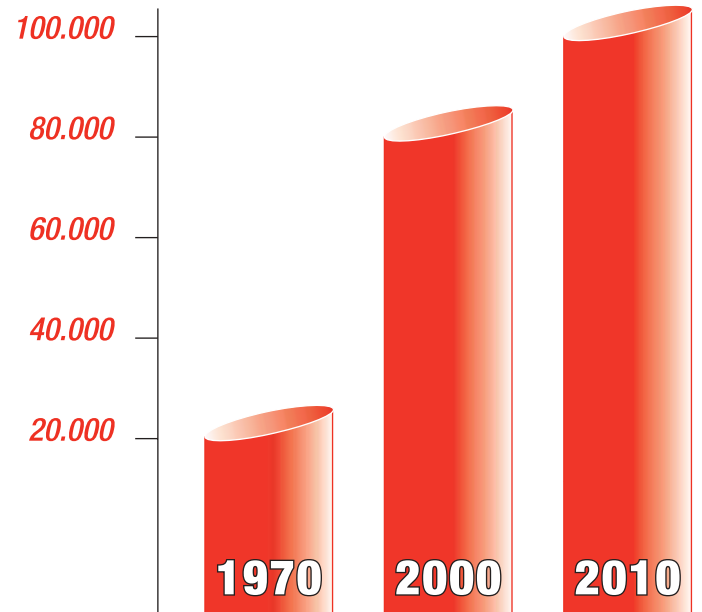
* Zone A non prise en compte car aéroport déjà existant (source DUCSAI).

Notre-Dame-des-Landes	Nbre d'habitants	Situation
Scénario 1	72 395	Nantes
Scénario 2	75 644	Nantes
Scénario 3	83 641	Nantes

Soit une différence de
200 à 230 %
par rapport au site retenu de Chaulnes

Évolution de la population dans la région de Notre-Dame-des-Landes

Nombre d'habitants



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 40 71 69 72

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

Impression : Lartigot, avril 2003.