

Le journal du débat public

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

Les réunions publiques

Les premières réunions publiques du débat se sont déroulées les 9 et 15 janvier 2003 à Nantes, le 11 à Notre-Dame-des-Landes et le 21 janvier à Rennes.

À l'ouverture de chaque réunion, Jean Bergougnoux, président de la commission particulière du débat public, a expliqué les règles et l'objectif du débat. Le maître d'ouvrage (la direction régionale de l'Équipement et la direction de l'Aviation civile Ouest) a, ensuite, présenté le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Une table ronde a



permis aux partisans et opposants au projet d'exposer leurs points de vue. Enfin, le public (par oral ou par des questions écrites) a donné son avis et posé des questions - plus de 1400 questions écrites ont été recueillies.

La presse locale et régionale - et en particulier des quotidiens, des radios et télévisions comme *Presse Océan*, *Ouest France*, *Le Télégramme de Brest*, *Bretagne hebdo*, *TF1-LCI*, *France 3*, *M6*, *TV Breizh*, *France Bleu* et *TV Rennes* - ont " couvert " les réunions et en ont rendu compte. [suite en page 2](#)

JEAN BERGOUGNOUX, président de la commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes :

« Que nul n'ignore les données du problème et que chacun puisse donner son avis. »

Deux mois après son ouverture, le président de la CPDP dresse un premier bilan du débat public et annonce ses prochaines étapes : des réunions dans le Grand Ouest, le lancement d'une expertise complémentaire et des réunions thématiques sur les principaux points de controverse autour du projet d'aéroport.

- Le débat public s'est ouvert le 15 décembre 2002, où en est-il aujourd'hui ?

Jean Bergougnoux. Cinq grandes réunions publiques - à Nantes, à Notre-Dame-des-Landes et à Rennes - ont déjà permis à plus de 3000 personnes de s'informer et de débattre « en direct ». Parallèlement, plusieurs centaines de milliers d'habitants du Grand Ouest ont pu également prendre connaissance des enjeux du débat par l'écho très large qui lui a été donné dans la presse écrite, à la radio et à la télévision, sans compter les 5000 visites sur notre site internet. Cette première phase du débat est maintenant complétée par une série de rencontres organisées dans des métropoles du Grand Ouest et dans d'autres localités qui en ont fait la demande. Nous nous efforçons de faire en sorte que nul n'ignore les données du problème et que chacun puisse donner son avis.

- Certaines réunions publiques ont été houleuses...

J. B. ... Passionnées plutôt ! C'est souvent le cas quand il y a de véritables affrontements d'idées. J'y vois le signe que le débat arrive à son heure et qu'il était indispensable. Au-delà des manifestations de quelques-uns - dont l'inquiétude est réelle et tout à fait légitime -, le débat suscite un autre phénomène, très intéressant, même s'il est moins visible : des questions nous sont posées en très grand nombre, dans les réunions, par internet ou par carte T, dans une proportion rarement atteinte au cours d'un débat public. À ce jour, plus de 1400 nous ont été communiquées, dont la diversité et la précision révèlent l'intérêt suscité par le projet qui est mis au débat et par le débat lui-même. Ces questions sont triées par la commission pour faire apparaître les grandes problématiques qu'elles soulèvent. À toutes, des réponses seront apportées par le maître d'ouvrage, par la commission ou les autres acteurs concernés ; questions et réponses seront versées au bilan du débat¹.

- La commission a lancé une expertise complémentaire. Sur quoi va-t-elle porter ?

J. B. Le débat a fait émerger plusieurs demandes d'information, voire de confrontations d'expertise, sur des thèmes où le dossier du maître d'ouvrage méritait d'être complété ou prêtait à controverse. Deux membres de la CPDP, Pierrette Larivaille et Serge Vallemont ont été chargés d'établir le cahier des charges d'une expertise complémentaire, prescrite et financée par la Commission nationale du débat public. Sur cette base, nous avons consulté plusieurs bureaux d'études indépendants et nous en avons retenu un. Les demandeurs de l'expertise ont été associés à cette phase préalable. Aujourd'hui, l'expertise est lancée ; un comité composé des acteurs - élus, maître d'ouvrage, associations, chambres consulaires - qui ont souhaité participer à cette démarche, en suivra le déroulement ; ses résultats seront connus en avril ; ils seront publiés et versés au débat².

- Trois réunions de travail « thématiques » sont prévues au mois d'avril. Quel sera leur objet ?

J. B. Trois thèmes, qui se dégagent des premières étapes du débat, ont été retenus : faut-il un nouvel aéroport ? si c'est le cas, doit-il être situé à Notre-Dame-des-Landes et quelle en serait la consistance ? si le site de Notre-Dame-des-Landes était retenu, quelles en seraient les conséquences en termes de nuisances, d'impact environnemental et d'activités - je pense notamment aux activités agricoles - dans la zone concernée ? Ces thèmes seront nourris par les différents documents versés au débat, par les questions du public et les réponses qui leur seront apportées et enfin par les résultats de l'expertise complémentaire. Ces réunions ouvertes à tous se dérouleront à Nantes et nous indiquerons prochainement comment s'y inscrire. Un compte-rendu de ces réunions sera établi, publié et versé au bilan du débat. Il sera un des éléments de discussion pour la réunion publique de clôture du débat à Nantes. ●

4 questions sur l'expertise complémentaire,

à **Pierrette Larivaille** et **Serge Vallemont**, membres de la CPDP.

[lire en page 4](#)

¹ Voir en page 4.

² Voir en page 4.

Les réunions publiques (suite de la page 1)

LA RÉUNION PUBLIQUE DE NANTES, PARC DE LA BEAUJOIRE 9 janvier 2003

Entre 1400 et 1500 personnes ont participé au parc-exposition de La Beaujoire à la première réunion du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Le débat a duré plus de quatre heures et s'est déroulé dans un climat " passionné " .

Jean-Paul Ourliac, directeur régional de l'Équipement des Pays de la Loire, Éric Sesboué, directeur de l'Aviation civile Ouest et Patrick Mouysset, délégué régional de l'Aviation civile des Pays de la Loire, représentant le maître d'ouvrage, ont exposé le projet d'aéroport.

Dans le cadre de la table ronde, sont intervenus :

- des dirigeants d'associations : Claude Bord, président de Bien Vivre à Vigneux, Joseph Caillaud, président de l'ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes), Jean-Paul Minier, président de Solidarités Écologie.
- et des acteurs économiques : Alain Mustière, président du CESR (Conseil économique et social régional), Olivier de Bouard, président de Loire Travel International et président du syndicat des agents de voyage pour la région Bretagne - Pays de la Loire, et Philippe Launay, président du groupe ITI.

LES DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES DE NOTRE-DAME-DES-LANDES - 11 janvier 2003

Le 11 janvier, plus de 1600 personnes (environ 1000 à la première réunion à 14h et 600 à la seconde, qui s'est ouverte un peu avant 19h) se sont rassemblées dans la salle des sports de Notre-Dame-des-Landes.

La seconde réunion a été suspendue par Jean Bergougroux, vers 23 heures, un petit groupe d'opposants empêchant systématiquement, certains participants à la table ronde d'intervenir.

Parmi les participants à la table ronde figuraient :

- des élus : Claude Ménager, maire de Vigneux-de-Bretagne, Louis Cercleron, maire de Notre-Dame-des-Landes, Jean-Luc Durand, maire de Grandchamp, Albert Fremont, maire de Casson, Jean Goiset, maire de Nort-sur-Erdre, Émile Savary, maire de Treillières.
- les représentants des associations et Sylvain Fresneau, président de l'ADECA (Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport),
- et des acteurs économiques : Jean-Paul Moreau, vice-président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes et Saint-Nazaire et membre du CESR des Pays de la Loire, Gilles Cussonneau, président du groupe Cussonneau, Jean-Pierre Cahingt, président de l'aéroport de Nantes-Atlantique et président national du cercle de qualité des aéroports, Michel Benoît, directeur des aéroports de Nantes-Atlantique, André Tameza, directeur du développement territorial de la CCI de Nantes-Saint-Nazaire.

De nombreux participants aux réunions ont souligné les " insuffisances ", les " imprécisions " du dossier du débat. Corinne Lepage, ancien ministre, avocate de l'ACIPA, a demandé " la suspension " du débat public, considérant qu'il " n'était pas mûr " et qu'il ne pouvait y avoir de débat sans tous " les éléments nécessaires ". Les opposants au projet demandent la réalisation d'une contre-expertise par un cabinet indépendant.

Jean Bergougroux a confirmé qu'à la demande de la CPDP, la Commission nationale du débat public avait décidé de lancer une expertise complémentaire centrée sur les principales questions qui ont émergé des débats.

Joseph Caillaud, président de l'ACIPA, s'est publiquement interrogé



sur le " bien-fondé " du débat public et " l'indépendance " de la commission particulière du débat public. Jean Bergougroux lui a répondu que " les dés n'étaient pas pipés " et que la décision d'implanter un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes n'était pas " jouée d'avance " .

L'aéroport Nantes-Atlantique est-il en voie de saturation ?

Les prévisions de croissance du trafic d'ici 2020 de l'aéroport Nantes-Atlantique, présentées dans le dossier du débat et les études sectorielles, sont contestées. Rien n'indique, disent les opposants, que l'aéroport de Nantes-Atlantique sera saturé d'ici 2010-2020, d'autant, font-ils remarquer, que le trafic, pour les années 2001 et 2002, a diminué.

Pour Michel Benoît, cette diminution du trafic en 2001 et 2002 est " conjoncturelle " et liée aux conséquences des attentats du 11 septembre 2001. André Tameza considère qu'il existe une " forte probabilité " que les études qui concluent sur une prochaine saturation de l'aéroport actuel soient confirmées.

Si la saturation du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique était réellement avérée, " pourquoi ne pas répartir le trafic sur l'ensemble des aéroports de la région ", notamment entre Nantes et Saint-Nazaire, demande Jean-Paul Minier.

Alain Mustière : " Le nouvel aéroport est essentiel pour le développement de la région. "

Selon les partisans du projet, cette infrastructure est " essentielle " pour le développement de la région. Le nouvel aéroport doit permettre à la région d'être " un espace compétitif ". Ainsi, pour Alain Mustière, la région et la métropole nantaise " ne doivent pas être marginalisées par le développement de l'Europe de l'Est " .

" Nous devons, précise-t-il, tous prendre conscience que nous ne pouvons pas accepter d'être le cul-de-sac de l'Europe. Mais plutôt la porte d'entrée. Nous devons être dans un espace économique et humain compétitif sur le plan européen et ouvert sur le monde. Michel Benoît explique, d'autre part que " la construction du nouvel aéroport serait extrêmement positive pour la région en termes d'emplois " .

Certains opposants au projet, considèrent que le site de Notre-Dame-des-Landes est aujourd'hui " inadapté ", que le projet est " dépassé ". Ils font ainsi référence à la ZAD (Zone d'aménagement différé qui aurait une superficie insuffisante pour accueillir le futur aménagement et n'a pas empêché une forte urbanisation autour du périmètre de la ZAD.

Quel avenir pour l'agriculture locale ?

Les représentants des exploitants agricoles s'inquiètent du devenir de leur profession et des conséquences du projet sur l'environnement et les paysages. Sylvain Fresneau considère ainsi que le nouvel aéroport détruirait " *un grand nombre d'emplois* " dans le secteur agricole. Julien Durand, exploitant agricole et membre de l'ADECA, refuse, pour sa part, que " *des hommes et des femmes soient déracinés* " et " *expropriés* ". " *Les paysans et les paysannes, dit-il, sont par tradition des aménageurs de l'espace, et vous, les aménageurs, des déménageurs. Il n'existe pas de pays sans paysages et paysans.* "

Enfin, selon la confédération paysanne de Loire-Atlantique, " *si le projet se mettait en place, l'élevage disparaîtrait entre Nantes et l'aéroport (...). Le développement durable, ce n'est pas ça* ".

LA RÉUNION PUBLIQUE DE NANTES, CITÉ DES CONGRÈS - 15 janvier 2003

Plus de 1000 personnes se sont retrouvées à la Cité des congrès de Nantes pour participer à la quatrième réunion du débat public. Le débat a duré près de cinq heures (entre 19 et 24 heures).

La table ronde réunissait :

- des élus : Claude Ménager, maire de Vigneux-de-Bretagne et Louis Cercleron, maire de Notre-Dame-des-Landes,
- les représentants des associations,
- et des acteurs économiques : Jean-François Moulin, premier vice-président de la CCI de Nantes, Yves Calippe, membre de la commission infrastructures du CESR, Georges Drouin, président de " Ouest Atlantique ", président fondateur de Ouest logistique, président de LTS Love France.

Le président de l'ACIPA reproche aux élus de ne pas suffisamment " *monter au créneau* " dans le cadre du débat. Jean-Paul Minier évoque un " *manque de confiance* " envers les décideurs politiques qui veulent imposer le projet " *par la force* ". " *Ces élus bafouent le débat public. Ils bafouent la démocratie.* "

Patrice Chéreau, vice-président de la commission des infrastructures et des transports du conseil régional des Pays de la Loire annonce la décision de la Région d'organiser, au terme du débat public, un " *vaste débat* " pour permettre une prise en compte de l'ensemble des points de vue exprimés sur le projet.

Le président de la CPDP rappelle que " *rien n'est décidé d'avance* " et que le débat garde donc " *tout son sens* ".

Joseph Caillaud souligne la nécessité de mener un développement " *harmonieux* " sur l'ensemble du territoire : " *L'aéroport pose la réflexion sur le futur de notre région, de notre métropole.* " Cet aménagement ne doit pas conduire à une " *dévitilisation* " des territoires ruraux.

Pour Yves Calippe, ce projet est " *indispensable* " pour le développement économique de la région. Michel Quimbert, président du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire considère, quant à lui, que le nouvel aéroport est un " *élément structurant* " du territoire, nécessaire pour répondre à une augmentation du trafic. Georges Drouin va également dans ce sens : un nouvel aéroport est nécessaire pour " *promouvoir le territoire* " et " *attirer de nouveaux investisseurs* ".

La direction de l'Aviation civile précise qu'une répartition du trafic sur l'ensemble des aéroports de la région, et, en particulier sur l'aéroport de Saint-Nazaire, ne constitue pas une " *alternative au projet de Notre-Dame-des-Landes* ". Celle-ci ne répondrait pas, compte tenu notamment de la libéralisation du marché de l'aérien,

à une saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique. " *Ce ne sont pas les aéroports qui créent le trafic. C'est la clientèle.* "

Les Verts de la région considèrent, eux, que le rail et l'avion demeurent concurrents. Ils souhaitent que le transport ferroviaire, " *moins coûteux et moins polluant* ", soit, dans ce cadre, privilégié.

LA RÉUNION PUBLIQUE DE RENNES, HALLE MARTENOT 21 janvier 2003

Près de 450 personnes étaient réunies à la Halle Martenot de Rennes pour assister à la cinquième réunion du débat public. Les débats ont duré plus de quatre heures (de 19 à 23 heures).

À la table ronde figuraient :

- des élus : Marie-Joseph Bissonnier, président du conseil général d'Ille-et-Vilaine, Ambroise Guellec, vice-président du conseil régional de Bretagne, Jean Normand, vice-président de la communauté d'agglomération de Rennes, Hervé Bréhier, conseiller général de Loire-Atlantique,
- des acteurs économiques : Yves Le Goumerez, membre du CESR de Bretagne, Jean-Claude Hillion, président de la CCI de Rennes, Philippe Launay, de la CCI de Nantes, le général Fleury, ancien président d'Aéroports de Paris, Serge Michel, délégué régional de Réseau Ferré de France,
- les représentants des associations.

À travers le projet de Notre-Dame-des-Landes, " *le sort des Ligériens et des Bretons est tout à fait lié* ", affirme Ambroise Guellec. " *Pour les Bretons, dit-il, le projet est important voire essentiel.* " " *La desserte du territoire, poursuit-il, est quelque chose de vital.* " Pour Jean-Claude Hillion, les " *territoires de l'Ouest sont trop éloignés* " du cœur de l'Europe, d'où la nécessité de réaliser des efforts de plus en plus importants en matière de politique de transports pour " *contribuer au désenclavement de ce territoire* ".

Par ailleurs, souligne le président de la CCI de Rennes, le projet d'aéroport n'entrerait pas en " *concurrence avec la plate-forme aéroportuaire de Rennes* ". Même constat pour Jean Normand pour qui le projet constitue un élément " *du développement et du désenclavement de l'Ouest* ". Enfin, pour Marie-Joseph Bissonnier, " *nous sommes là pour préparer l'avenir des générations qui vont suivre* ". Selon Jean-Paul Minier, cette nouvelle infrastructure va " *attirer des entreprises au profit de Nantes mais aux dépens de Rennes* ".

Claude Bord considère également que le site de Notre-Dame-des-Landes est " *trop éloigné de Rennes et de la Bretagne* "



pour constituer l'un des éléments de son développement. " Notre-Dame-des-Landes ne pourrait en aucun cas couvrir toute la région (...) pas plus que le Grand Ouest ".

Geneviève Chignac, conseillère régionale socialiste des Pays de la Loire regrette, quant à elle, " les lacunes du dossier du débat public " sur les questions de l'interrégionalité et de la coopération entre les agglomérations de Rennes et de Nantes.

Un compte rendu des réunions publiques est disponible sur le site web de la commission particulière : www.debat-aeroport-nantes.org ; on trouvera également sur le site le texte intégral des interventions aux réunions, quand elles ont été transmises à la commission sous forme de fichiers informatiques word.

4 questions à

PIERRETTE LARIVAILLE et **SERGE VALLEMONT**, membres de la commission particulière du débat public (CPDP), sur l'expertise complémentaire.

Deux membres de la CPDP, **Pierrette Larivaille**, ingénieur, ancien chef de la mission environnement à la direction générale d'EDF, commissaire-enquêteur dans les Yvelines, et **Serge Vallemont**, ingénieur général des Ponts et Chaussées, ancien directeur du personnel et des services au ministère de l'Équipement et des Transports, ont été chargés de définir le cadre de l'expertise complémentaire, d'en établir le cahier des charges et d'en piloter le déroulement.



- Pourquoi cette expertise complémentaire ?

Pierrette Larivaille et Serge Vallemont. La Commission nationale du débat public, sur proposition du président de la commission particulière, appuyée par un certain nombre d'associations, a décidé d'engager une expertise complémentaire. Cette décision a été prise compte tenu des réactions et interrogations du public, et de l'appréciation portée sur le caractère controversé de certains points du dossier du maître d'ouvrage.

- Quelle démarche a été suivie pour lancer cette expertise ?

P.L. et S.V. La rédaction du cahier des charges et la sélection de quatre bureaux d'études ont été menées en tenant informés ceux qui avaient demandé l'expertise. Nous ne disposons que de deux mois pour effectuer cette expertise. Nous avons donc centré l'expertise sur des questions précises liées aux principaux thèmes de controverse. Nous nous sommes assurés qu'aucun des bureaux consultés ne travaillait ni n'était en relation avec le maître d'ouvrage et qu'il était donc dans les meilleures conditions pour donner un avis en toute indépendance. Le 31 janvier dernier, nous avons auditionné les trois bureaux d'études ayant remis une

offre, et proposé à la CNDP de retenir la société Cosynergies Associés comme étant celle présentant les meilleures garanties tant du point de vue des compétences que du niveau d'expertise. La commission lui a remis l'ensemble des documents et études disponibles et l'a mis en contact avec les principaux acteurs susceptibles de lui apporter des informations.

- Concrètement, quelles questions ont été soumises aux experts ?

P.L. et S.V. Nous leur avons demandé une analyse critique de trois aspects du dossier du maître d'ouvrage. D'abord, nous souhaitons des éclaircissements sur les prévisions de développement du trafic aérien (à l'horizon 2010, 2020 et 2030), avec une analyse des différents modes de déplacement (rail, route, avion) dans le Grand Ouest. Nous leur avons ensuite demandé d'examiner les possibilités offertes par les différents aéroports de l'Ouest et, enfin, de reprendre l'étude de comparaison des différents sites envisageables. Parallèlement, on demandera au maître d'ouvrage de compléter son dossier afin de répondre aux questions posées par les participants au débat public.

- Quand le résultat de l'expertise sera-t-il connu ?

P.L. et S.V. Un premier rapport d'étape portant sur les perspectives de croissance du trafic aérien et les réponses possibles pour y satisfaire sera versé au débat lors de la réunion thématique prévue le 1er avril. Le rapport définitif de l'expertise sera rendu public le 15 avril.

LES QUESTIONS DU PUBLIC

À la date du 17 février 2003, la commission particulière du débat public avait reçu 1436 contributions écrites au débat, 1154 ayant été recueillies lors des réunions publiques, les autres par internet ou par courrier. La commission les a classées par thèmes, avant de les transmettre au maître d'ouvrage et aux autres acteurs concernés pour qu'une réponse leur soit apportée.

Les questions, commentaires ou prises de position ont été regroupés autour des thèmes suivants :

- l'organisation et la conduite du débat,

- la nécessité d'un nouvel aéroport,
- le choix du site,
- le projet,
- les nuisances,
- les conséquences en termes d'aménagement du territoire.

Le recensement de ces contributions est d'ores et déjà consultable sur le site web de la CPDP :

www.debat-aeroport-nantes.org

Les réponses des acteurs concernés viendront progressivement compléter ce dossier "questions-réponses".