

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

Une première séance s'est tenue dans l'après-midi, entre 14 heures et 18 heures. La seconde, en début de soirée, entre 19 heures et 23 heures. Après plusieurs avertissements, cette seconde séance a été suspendue par Jean Bergougnoux, vers 23 heures, un petit groupe d'opposants au projet empêchant systématiquement, par leurs cris, certains participants à la table ronde d'intervenir.

À l'occasion de ces deux réunions, près de 450 questions écrites ont été remises à la commission particulière du débat public.

Jean-Paul Ourliac, directeur régional de l'Équipement des Pays de la Loire et directeur départemental de l'Équipement de la Loire-Atlantique, Patrick Mouyssset, délégué régional de l'Aviation civile des Pays de la Loire, Marc Michel, directeur départemental de l'Agriculture et de la Forêt et Éric Sesboué, directeur de l'Aviation civile Ouest, ont présenté le projet d'aéroport, avec le concours de Jean Peetson, chargé de mission Notre-Dame-des-Landes à la DDE, de Christian Vinclair, directeur adjoint à

la DDE de Loire-Atlantique et de Muriel Guillet, adjointe au directeur départemental de l'Agriculture et de la Forêt.

Parmi les participants de 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

- des représentants d'associations : Claude Bord, président de l'association Bien Vivre à Vigneux, Joseph Caillaud, président de l'ACIPA, Jean-Paul Minier, président de Solidarités Écologie 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 des chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes et de Saint-Nazaire et membre du CESR des Pays de la Loire, Gilles Cussoneau, 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 et premier vice-président de l'Alfa ACI, André Tameza, directeur du développement territorial de la CCI de Nantes-Saint-Nazaire.

Les questions abordées par le public et les intervenants au cours des trois premières réunions publiques du débat

De nombreux participants aux réunions ont souligné les « insuffisances », les « imprécisions » du dossier du débat. Corinne Lepage, avocate de l'ACIPA, qui a déposé un recours au près du conseil d'État pour obtenir le report du débat public, a demandé, lors de la première réunion de Notre-Dame-des-Landes, le 11 jan-

vier, « 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 expertise complémentaire par un cabinet indépendant.



Corinne Lepage, avocat de l'ACIPA : « Le débat n'est pas mûr » - réunion du 11 janvier 2003 à Notre-Dame-des-Landes.

Le président de la CPDP, Jean Bergougnoux, a confirmé que, sur sa proposition, la Commission nationale du débat public avait décidé le lancement d'une expertise complémentaire. Cette étude sera centrée sur les principales questions qui ont émergé des débats (et, en particulier les prévisions de trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique).

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 Bergougnoux 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 ».



Jean Bergougnoux, président de la commission particulière du débat public : « Les dés ne sont pas pipés » - réunion du 11 janvier 2003, Notre-Dame-des-Landes.

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

Pour les opposants au projet, rien ne justifie actuellement la réalisation d'un nouvel aéroport dans le Grand Ouest. 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-ils, 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 le directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique, Michel Benoît, cette diminution du trafic en 2001 et 2002 est « conjoncturelle ». Elle est liée aux conséquences des attentats du 11 septembre 2001. Michel Benoît a par ailleurs souligné que le trafic de l'aéroport est à nouveau en hausse en décembre 2002. André Tameza, représentant les CCI de Nantes et

Saint-Nazaire, considère, pour sa part, qu'il existe une « forte probabilité » que les études qui concluent sur une prochaine saturation de l'aéroport actuel soient confirmées.

Jean-Paul Minier : « Pourquoi ne pas répartir le trafic sur l'ensemble des aéroports de la région ? ».

Par ailleurs, 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, président de Solidarités Écologie ? « Pourquoi, ajoute-t-il, ne pas développer les autres modes de transport, comme le transport ferroviaire », considéré comme moins onéreux et moins générateur de nuisances sonores ?

Alain Mustière : « *Le nouvel aéroport est essentiel pour le développement de la région.* »

Selon les acteurs favorables au 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, président du CESR, la région et la métropole nantaise « *ne doivent pas être marginalisées par le développement de l'Europe de l'Est* ».

« *Nous devons, tous prendre conscience, précise-t-il, 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. Je pense que cela est notre enjeu commun et c'est cela qu'il est question à travers le projet de Notre-Dame-des-Landes.* » Michel Benoît explique, d'autre part, que « *la construction du nouvel aéroport serait un élément extrêmement positif pour la région en termes d'emplois* ».

Les opposants au projet considèrent, cependant, que les études qui justifient la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes servent des « *intérêts particuliers* » et non l'intérêt général – Claude Bord, président de l'association Bien Vivre à Vigneux, affirme que les études sectorielles, qui ont été versées au dossier du débat, sont des « *études de complaisance* ».

Jean-Paul Minier, milite, quant à lui, pour un développement « *harmonieux* » sur l'ensemble du territoire : « *La construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes créera une métropole nantaise hypertrophiée avec une forte concentration urbaine qui en découlera et le reste autour s'affaiblira.* »

Enfin, Joseph Caillaud s'interroge sur le statut de ce nouvel aéroport : « *Est-ce une plateforme régionale ? Est-ce l'un des éléments du*

3^e aéroport parisien ? »

Claude Bord et Joseph Caillaud : « *Le projet de Notre-Dame-des-Landes est dépassé.* »

De nombreux participants se sont interrogés sur le choix de Notre-Dame-des-Landes et souhaitent que le maître d'ouvrage apporte des éclaircissements sur les critères qui ont présidé au choix du site, notamment en termes d'impacts environnementaux.

Certains opposants au projet, comme Claude Bord ou Joseph Caillaud, 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, d'une part, aurait une superficie insuffisante pour accueillir le futur aménagement et, d'autre part, n'a pas empêché une forte urbanisation autour du périmètre de la ZAD. Le président de l'ACIPA souligne ainsi que les problèmes de nuisances ont été « *très largement minorés* » dans le dossier du débat.

Quel avenir pour l'agriculture locale ?

Les représentants des exploitants agricoles locaux s'inquiètent du devenir de leur profession et des conséquences du projet sur l'environnement et les paysages. Sylvain Fresneau, président de l'ADECA, 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. »



Les agriculteurs manifestent à l'extérieur de la salle de réunion, à Notre-Dame-des-Landes, le 11 janvier 2003.