ACIPA

Notre Dame des Landes le 3 / 01 / 2003

CONFERENCE DE PRESSE

NON , RIEN N'EST DECIDE

Malgré les affirmations des porteurs du projet : l'Etat , les élus politiques de droite comme de gauche, les Conseillers généraux et régionaux, la Chambre de Commerce et d'Industrie,

le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes n'est tout simplement pas décidé !!!

Rappelons les propos de Monsieur Jean BERGOUGNOUX dans le cadre du débat public :

….ils (les services représentant l'Etat) vont devoir justifier à la fois la nécessité d'un nouvel aéroport dans l'Ouest, la pertinence de sa localisation à Notre Dame des Landes et la façon dont on le réaliserait …

….si la décision était prise.

Tous les discours quelque soit leur auteur, devraient être exprimés au conditionnel alors que les promoteurs de ce projet , continuent d'employer le futur proche !

Pour exemple, la lettre de la route des estuaires N°13 affirme dès 2001, que le premier avion se posera en 2010 avec un dessin d'artiste montrant le premier module dimensionné pour 6 millions de passagers, avec la caution de Mr.TRILLARD en photo !.

Qui manque de respect à la Démocratie, aux populations et ne tient pas compte des lois de la République ?

Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
ACIPA B.P. 5 44130 Notre-Dame-des-Landes
site web : http://acipa.free.fr ☎ : 02 51 12 13 38 e-mail: acipa.info@free.fr

Thierry LOUIS du Ministère de l'Equipement - Jacques OUDIN, Président de l'Association de la Route des Estuaires - Jean-Pierre TIRE, Secrétaire - Philippe LAUNAY Vice-Président CG de Nantes et Jean-Paul MORTEAU, Vice-Président CG Saint-Nazaire.

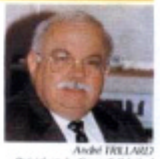
Les ANTENNES

Michel HUNAULT - Olivier GUICHARD

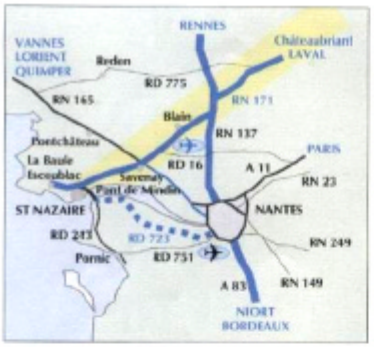
RN.171 - SAINT-NAZAIRE - CHATEAUBRIANT - LAVAL

RN 171 une route pour l'économie

- **LES INVESTISSEMENTS SE POURSUIVENT :** 500 MF au 12ème plan
- **CHÂTEAUBRIANT / NOZAY** = Fin des travaux 2001 **CET AXE PARTICIPERA, AVEC D'AUTRES À CRÉER, À LA DESSERTE DU FUTUR AÉROPORT.**



André TRILLARD Président du Conseil Général de Loire-Atlantique



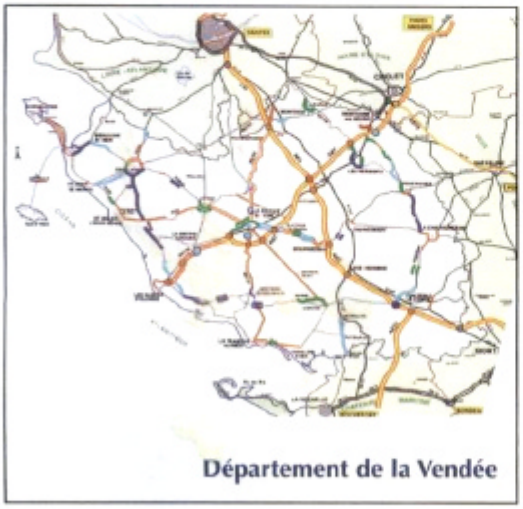
AÉROPORT INTERNATIONAL DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

LE PREMIER AVION SE POSERA EN 2010

Les études et procédures sont lancées depuis AVRIL 2001

Le premier module sera dimensionné pour 6 millions de PAX

A87 - ANGERS - LA ROCHE-SUR-YON - LES SABLES D'OLONNE



Département de la Vendée

A.87 ANGERS - CHOLET - LA ROCHE-SUR-YON

Déclarée d'utilité publique le 12.09.96 - Travaux concédés à ASF
Mise en service prévues
- Angers/Cholet sud : début 2002
- Cholet sud/Les Essarts : début 2004
- Les Essarts/La Roche-sur-Yon : Printemps 2005

A.87 LA ROCHE-SUR-YON - LES SABLES D'OLONNE

Réalisation inscrite aux contrats de Plan :
- XIe Plan : 1994/1999
- XIIe Plan : 2000/2006
- La section La Roche-sur-Yon/La Mothe-Achard (y compris le doublement de la déviation de la Mothe-Achard) a été mise à 2x2 voies
- La mise à 2x2 voies de la section La Mothe-Achard/ Les Sables d'Olonne a démarré avec l'objectif d'une mise en service en 2003

Afin d'aborder le débat public en connaissance de causes, l'ACIPA a demandé à sa Commission Etude de préparer un dossier technique servant de support au discours politique de l'Association défendant un Aménagement durable du Territoire bénéfique aux populations et mettant en évidence les erreurs, les manques, et parfois les mensonges du dossier officiel du Maître d'ouvrage.

Les sujets développés permettent de:

-Démontrer qu'il n'y a pas urgence à décider du transfert de Nantes-Atlantique (La saturation n'est pas pour 2010 !)

-Mettre à profit ce laps de temps pour remettre tout à plat et faire une réelle et véritable étude objective et indépendante sur le besoin d'un nouvel aéroport dans le Grand Ouest réalisée par un cabinet n'ayant aucun lien de près ou de loin avec les autorités de tutelle. L'ACIPA a demandé et proposé en mai 2002 et juillet 2002 à la Commission Particulière de Débat Public un cahier des charges pour une étude devant répondre aux questions fondamentales :

-Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest de la France ?

-Dans l'affirmative, quels seraient les positionnements possibles ?

-Evaluer et critiquer la pertinence du site de Notre Dame des Landes.

Aucune réponse positive, si ce n'est une proposition d'expertise '' au rabais ''
(Une telle étude nécessitte au minimum un an de travail et devrait être réalisée avant tout débat public afin de permettre une comparaison objective entre plusieurs choix de solutions)

-Rétablir la vérité en ce qui concerne les populations concernées par l'ensemble du projet en tenant compte de l'évolution démographique, du nombre de logements, du taux de chômage, des évolutions sociologiques, des projets d'orientation des pistes

-Expliquer tous les problèmes d'environnement et les conséquences prévisibles (Bruits, gêne sonore, pollutions induites, destruction d'espaces naturels et d'espèces protégées par convention internationale)

-Les effets sur l'agriculture et l'avenir pour les agriculteurs dont l'âge moyen est moins de 40 ans

-Mettre en évidence les conséquences de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires sur la région et de l'emprise d'un tel aéroport très supérieure à celle annoncée (ZAD actuelle) nécessitant de nouvelles acquisitions foncières indispensables pour satisfaire les normes de la DGAC/ST Bases aériennes !

-Commenter la politique de la Commission Européenne des Transports favorable aux solutions alternatives et au transfert de capacité vers le rail.

-Poser les questions les plus pertinentes

Le dossier s'intitule

Le Dossier des 80000 citoyens

Toute la Vérité

Pourquoi ce titre ?

Parce que la zone à considérer, telle qu'elle est définie par L'ACNUSA (60 km x 10 km) représente bien 80000 personnes dont les communes ont un clocher à l'intérieur.
Tous les arguments avancés et les chiffres produits proviennent de documents officiels incontestables dont les sources sont DGAC, ACNUSA, INSEE, etc… Toutes les preuves sont en notre possession malgré une rétention de l'information à l'égard des Associations !

Cette étude comporte 11 chapitres selon le sommaire ci dessous :

SOMMAIRE

1- Préambule

Joseph CAILLAUD - Président de l' ACIPA
Claude BORD - Président de Bien Vivre à Vigneux
Sylvain FRESNEAU - Président de l'ADECA

2- Historique- Contexte socio-économique du transport aérien

3- De la saturation annoncée et affirmée à l'analyse '' Vérité '' de la saturation

4- Communes et Populations concernées

5- L'environnement

6- L'agriculture

7- Les infrastructures routières et ferroviaires

8- L'Europe

9- Questions

10- Conclusion

11- Lexique

Ce document a été réalisé par l'ensemble des membres

de la Commission Etude de l'ACIPA

avec la contribution de

BIEN VIVRE A VIGNEUX

et de

ADECA

NOTE DE L'ACIPA : Les documents cartographiques, graphiques, tableaux , etc ont été réalisés par la Commission Etude ACIPA avec la participation de BVV, à partir de documents officiels disponibles. Ils sont la propriété de l'Association et ne pourraient être diffusés sans l'autorisation du Bureau de l'ACIPA

18/12/2002

Le mot du Président

Dès mon élection à la présidence de l'ACIPA en juillet 2001, j'ai proposé que la commission technique devienne progressivement une véritable commission étude avec pour mission de réfléchir à l'ensemble de la problématique posée par un projet d'aéroport sur le site de NDDL.

J'ai lu avec intérêt cet avant-projet. Il s'agit d'une importante somme de travail, fruit d'une réflexion et d'une démarche d'équipe. Les interrogations de fond sont permanentes et fort pertinentes, en particulier sur le contexte socio-économique de ce mode de transport qui, on le sait, pose de vrais problèmes environnementaux à notre planète, sans omettre l'aggravation prévisible des inégalités Nord-Sud. A l'ACIPA, nous avons une autre conception du devenir de l'humanité. Cela fut rappelé à notre dernier pique-nique de juin 2002.

Au moment où j'écris ces lignes, un simulacre de débat public a débuté. Il se déroule avec une seule étude fort discutable et sans alternative de sites. De plus, à ce jour, l'utilité d'un nouvel aéroport n'est pas démontrée et nous n'avons aucune information sérieuse quant à sa zone de chalandise, sa vocation et sa dimension. Bref, une mascarade de consultation !.. Nous ne serons pas dupes. Et nous ne nous prêterons pas à une concertation de façade alors que la décision serait déjà prise.

Et c'est là, pour notre action actuelle et future, que le travail de la commission étude sera d'une réelle utilité. Il pourra être enrichi par les débats et questionnements des réunions publiques de janvier. Dès lors, il sera précieux pour le recours de Madame Lepage au Conseil d'Etat.

Au nom de l'ACIPA, merci à l'équipe de la commission étude, merci à son Président.

Joseph Caillaud.

Si le transport aérien est un élément clé du développement économique , le temps n'est plus où l'avion faisait rêver . Sa banalisation , sa démocratisation et l'accroissement consécutif du trafic se sont accompagnés de nouvelles nuisances , inacceptables par les populations victimes . Plates-formes aéronautiques et plates-formes logistiques associées sont ainsi devenues autant de sources majeures de bruit et de pollutions .

Parler d'outil de développement « structurant » en lieu et place de développement « durable» masque alors une incapacité à justifier la pertinence réelle de tels investissements .

Proposer une délocalisation de l'actuel aéroport de « Nantes Atlantique » , sur un site en voie d'enclavement dans une CUN qui ne cesse de s'étendre vers le nord , ne peut être une réponse crédible .

Persister dans ce projet serait la marque d' une grande inconséquence que les générations futures seraient en droit de condamner , si les vrais problèmes n'étaient traités :

- quels seront les besoins réels de déplacements à l'objectif des 20 / 30 prochaines années dans un ensemble « Grand Ouest » à délimiter ?

- quelles réponses pourront être apportées pour les personnes et marchandises (air , rail , routes , voie maritimes) et où se situeront les points de blocage ?

- quels seront les traitements des demandes non satisfaites , valorisant le rapport service sur coût , sans pour autant pénaliser un développement réellement « durable »?

- une nouvelle plate-forme aéroportuaire sera -t-elle la réponse et à quelle échéance ?

- si oui où , dans un « Grand Ouest » probablement limité aux seules régions Bretagne et Pays de la Loire ?

- a quels coûts , justifiables ou non par des retours économiques à préciser , quantifier et planifier ?

- avec quels financements et structures de gestion , de sorte que des recours réguliers à la puissance publique ne soient pas institutionnalisés , à seule fin d' assurer les investissements et la reprise des déficits d'exploitation ?

- enfin comment seront traitées les contraintes environnementales et le respect du cadre de vie des populations ?

Claude BORD
Président de Bien Vivre à Vigneux

Les agriculteurs, à travers leur association l'A.D.E.C.A. créée en 1972, ont réagi très rapidement face au projet d'implantation d'un aéroport à NOTRE DAME DES LANDES.

Dans ce périmètre réservé (Z.A.D), l'agriculture a continué à se développer malgré le projet. En effet, suite à une enquête réalisée avec la collaboration de la Chambre d'agriculture, les exploitants ont des moyens de production supérieurs à la moyenne départementale. De plus, les agriculteurs concernés par la Z.A.D ont un âge moyen inférieur à 40 ans.

Dans ce projet, les infrastructures routières et ferroviaires ont été oubliées et pourraient représenter deux fois la surface de la Z.A.D; soit la surface totale de la commune de NOTRE DAME DES LANDES.

Notre association face à ce genre de projet se pose beaucoup de questions :

- quelle est la place de l'agriculture en milieu périurbain ZAD à moins de 20km de Nantes ?
- combien d'exploitations vont encore devoir subir les nouveaux projets : 2ème périphérique, nouveau pont sur la Loire, voies ferroviaires …, sans compter les zones de loisirs ?
- Y-a-t-il une volonté politique forte dans ce département pour conserver le potentiel agricole ?

L'ADECA s'oppose ENCORE ET TOUJOURS à ce projet incohérent, gros consommateur de surfaces agricoles et destructeur du milieu naturel et du cadre de vie.

Sylvain FRESNEAU
Président ADECA

CHAPITRE 2

Contexte socio-économique et historique

Ce chapitre rappelle l'évolution du transport aérien au début du 21 ème siècle, les conséquences d'une libéralisation , les événements et leurs conséquences avec la nécessité de le repenser globalement compte tenu de sa mutation quantitative et qualitative.
Différence avec les autres pays, rôle croissant des pouvoirs locaux, avantages étonnants, conséquences dues à l'élargissement européen, telles sont les pistes de réflexion.

De 1944, début d'une activité aérienne avec l'armée US sur le site de NDDL à la présentation du cadre des schémas multimodaux de transport collectif en 2000, qui suscite des ambitions régionales étonnantes…..mais développe également une prise de conscience des populations qui se regroupent en Associations fortement motivées contre ce projet complètement inadapté.

CHAPITRE 3

De la saturation annoncée et affirmée à l'analyse VERITE de la saturation

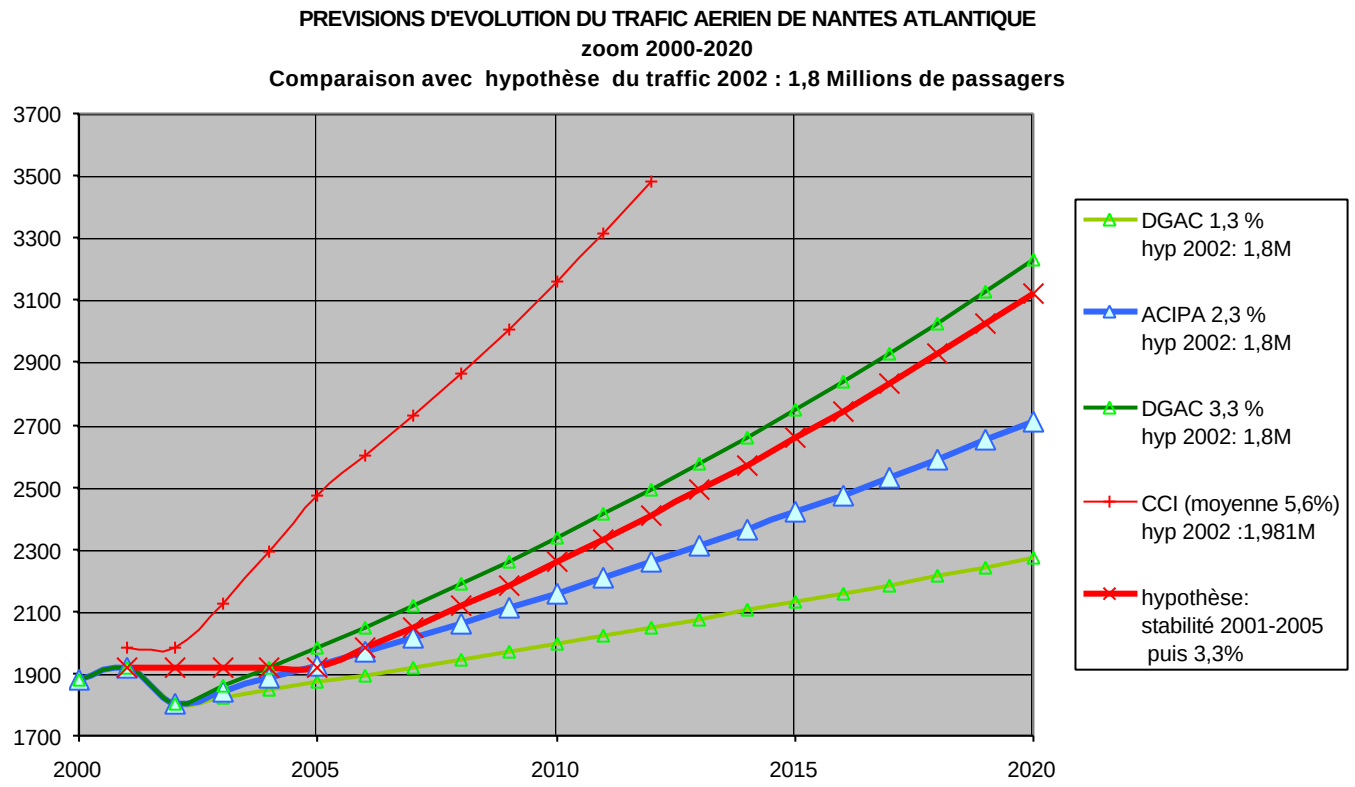
La démonstration de la non saturation de Nantes Atlantique, basée sur la réalité des chiffres fournis par les organismes officiels, donne le temps nécessaire à la réalisation d'un dossier sérieux, au contraire de celui présenté au Débat public, qui offrira des choix, des solutions alternatives, des conclusions qui éviteraient aux décideurs politiques des prises de position prématurées et partisanes.

Tous les dossiers présentés par le Maître d'ouvrage montrent un optimisme démesuré des résultats du trafic en déphasage total avec les chiffres actuels tels que nous les connaissons au 30/11/2002 :

- **Au 30 novembre 2002 , plus de – 6,34 % par rapport à la même date en 2001 !**
- **Sur une année mobile de 12 mois, 1800000 pax au 30/11/2002 contre 1953000 pax au 30/11/2001 !**

Pourquoi vouloir passer en force et dire qu'en 2010 le trafic sera de 3000000 pax ce qui voudrait dire que le taux de croissance serait de 7 % en moyenne sur 8 ans !!!! en partant des résultats actuels, bien sùr.

Extrait du Dossier ACIPA



Les taux de croissance annoncés par les experts de la DGAC proviennent d'un rapport du Conseil Economique et Social diffusé dans le magazine des Chambres de Commerce et d'Industrie de juillet 2002.

Par ailleurs ce chapitre traite également d'un comparaison entre aéroports français et d'une analyse du potentiel du bassin de clientèle du Grand Ouest tenant compte de la spécificité de Nantes-Atlantique avec deux trafics différents :

<u>Vols réguliers commerciaux</u> (sur 11 mois 2002) : **67 % de pax (55 % haute contribution pour 75% du chiffre d'affaire)**
85 % des mouvements
Emport moyen : 38 pax/aéronef

75% de la clientèle vient de Loire-Atlantique (65 %) et de Vendée (10 %)

<u>Vols vacances</u> (sur 11 mois 2002) **33 % de pax**
15 % des mouvements
Emport moyen : 124 pax/aéronef

100 % de la clientèle vient du Grand Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charente, Basse-Normandie)

C'est plus un projet nanto-nantais qu'un projet régional !

CHAPITRE 4

Communes et populations concernées

Ce chapitre passe en revue :

- **l'évolution du nombre de logements (+ 120 % sur la zone concernée comparée à 66 % pour les deux régions Bretagne Pays de la Loire)**
- **le projet s'inscrit dans un secteur démographique très dynamique de la périphérie nantaise, les nouvelles zones périurbaines pavillonnaires**
- **le projet s'inscrit dans un secteur où le taux de chômage est largement inférieur à la moyenne du Grand Ouest**
- **les communes concernées par l'orientation des pistes : 28 (clochers seuls dans la zone définie par L'ACNUSA) mais près de 40 par l'ensemble du projet)**

les populations concernés par l'orientation des pistes : 80000 personnes
le nombre de foyers touchés par l'orientation des pistes : entre 26000 et 32000 selon que l'on se réfère aux définitions ACNUSA ou DUCSAI
la comparaison entre le projet de NDDL et les 8 sites retenus pour le 3 ème aéroport (NDDL représente 200 à 230 % d'habitants de plus que Chaulnes !!!! toutes choses comparables)
densité de la population et évolution du nombre d'habitants des communes concernées par le plan de gêne sonore
les composantes d'un aéroport selon la DGAC , le manque d'éléments sur le plan de servitudes aéronautiques
le portrait d'un aéroport extrait du dossier DUCSAI sur les 8 projets du 3 ème aéroport

CHAPITRE 5

L'environnement

Le cahier d'acteurs présenté par BVV explique le PEB et le PGS, la pollution de l'air avec les effets induits sur la santé et justifie que le projet de NDDL est totalement inadapté.
Les pollutions atmosphériques, du sol et de l'eau ne sont pas oubliées
Une partie importante de ce chapitre traite des enjeux environnementaux en mentionnant les erreurs, les omissions et mensonges du dossier relatifs au paysage, à l'agriculture, à l'hydrologie, aux secteurs d'intérêt floristique, aux zones d'intérêts entomologiques, à l'aspect cynégétique et piscicole.
En définitive, il n'y a plus de concept de développement durable dans la réalisation du projet si ce n'est la destruction des milieux naturels et du cadre de vie.
La contribution d'un naturaliste de terrain confirme en termes d'espaces naturels le plus mauvais choix pour un tel projet !

CHAPITRE 6

L'agriculture

Quelques données chiffrées, l'incidence sur l'agriculture locale et les agriculteurs dont l'âge moyen est moins de 40 ans

CHAPITRE 7

Les infrastructures routières, ferroviaires et les emprises nécessaires

Avec ce projet, 9 communes se trouvent privées de relations directes entre elles. Ce sont des coûts supplémentaires de déplacement pour les habitants (de 1000 € à2400 € par an)
L'emprise actuelle du projet (980 ha acquis) ne permet pas l'implantation de 2 pistes séparées (2100 ha nécessaires) avec zone passagers, aire de manœuvre, zone de fret, zone de maintenance situées entre les deux pistes, configuration privilégiée par le Ministère des Transports en termes de sécurité (document Service Technique des Bases Aériennes)
Les routes, ponts demanderont encore un effort de près de 1000 ha supplémentaires auquel s'ajouteront ceux d'une liaison ferroviaire toujours pas définie : raccordement à l'existant ou nouvelles lignes ?
L'approvisionnement en carburant se fera-t-il par la route (40 camions de 35 m3 par jour) ou raccordement à l'oléoduc Donges-Metz dont le tracé passe par ….. NDDL !!! Encore des surfaces à prendre au domaine privé.
Les conséquences hydrologiques liées à une couverture bétonnée imperméable, au rejet de l'eau nécessaire au fonctionnement de telles installations augmenteront les risques d'inondations le long du canal de Nantes à Brest et du Gesvres (Périphérique nantais inondé régulièrement au niveau de la porte de la Chapelle !!) En cas d'orage,20 à 40 l/m² qui seront à évacuer, c'est à dire entre 100 et 200000 m3, compte tenu des couvertures du sol par les aménagements de la zone aéroportuaire uniquement !

CHAPITRE 8

L'Europe

Quelques commentaires sur l'interprétation tronquée du Maître d'ouvrage

CHAPITRE 9

Des questions parmi beaucoup d'autres que se posent et poseront les citoyens lors du Débat public.
La plus importante qui intéresse les contribuables : combien ? qui paie ?

450 millions € ? selon DGAC

4 milliards € ? selon la presse

75 millions € pour les routes alors que le seul échangeur en cours de réalisation à Savenay est annoncé pour 30 millions € sans tenir compte des dépassements budgétaires prévisibles, alors qu'au moins 4 échangeurs sont prévus soit 4 x 30 = 120 millions €, plus les routes !!!!

les liaisons ferroviaires, de l'ordre de 10 millions € à 20 millions € du km selon qu'il s'agit d'un tracé direct ou d'un tracé court avec des raccordements sur des voies existantes (Couéron et Savenay)

l'achat des terrains supplémentaires , près de 1000 ha

ALORS COMBIEN ?

Comment sera financé un tel projet ? Avec quelles subventions, sûrement pas celles de l'Europe qui a d'autres priorités que le projet nanto-nantais.

Chapitre 10

Conclusion

Toujours et encore la même interrogation restée sans réponse à ce jour :

Faut-il un nouvel aéroport Grand Ouest ?

Si oui, où ? quand ? comment ?

Ce débat public doit, et malheureusement semble ne pas être le cas, contribuer à poser la question fondamentale de l'aménagement du territoire dans le cadre d'un développement durable.

On peut reprendre les termes du Président de l'ACIPA :

…. L'utilité d'un nouvel aéroport n'est pas démontrée….

Bref, une mascarade de consultation !.....

Nous ne serons pas dupes.

Nous ne nous prêterons pas à une concertation de façade….

Une touche d'humour pour terminer