

PRESIDENCE

Nantes, le 31 octobre 2012



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Aéroport du Grand ouest : il faut dire la vérité !

« Stop aux mensonges et stop à l'amalgame entre riverains opposants et radicaux violents ! »

Jacques Auxiette

« L'aéroport du Grand Ouest ouvrira fin 2017 à Notre Dame des Landes, à 30 km au nord de Nantes. **Ce n'est plus un projet : c'est aujourd'hui une réalité et il faut dire la vérité !** » explique Jacques Auxiette, président de la Région des Pays de la Loire et du Syndicat mixte aéroportuaire, qui suit le dossier pour le compte des collectivités locales. « Nous entrons dans une phase de chantier, les travaux commencent dans les prochaines semaines, d'ici cette fin d'année, ».

« Comment peut-on imaginer ou laisser croire à nos concitoyens que des élus de tous bords, de droite comme de gauche, raisonnables et portés aux responsabilités par le suffrage universel, soutiendraient de longue date un projet « inutile » ou « pharaonique » comme continuent à le dire les opposants ? **Comment peut-on continuer à insinuer qu'il serait le projet de quelques-uns, voire d'un seul homme**, quand on sait la qualité du dialogue et la capacité au consensus en matière d'action publique dans notre région. Tout a été dit et écrit sur cet aéroport : des choses justes, des choses inexactes, farfelues, voire outrancières et mensongères, surtout depuis quelques semaines » regrette Jacques Auxiette. Pour lui et au nom de tous les acteurs locaux qui soutiennent ce projet, il est encore et toujours nécessaire de rappeler la raison majeure de cette décision : « **l'aéroport aura des retombées positives très concrètes pour les territoires et les habitants de l'Ouest. Il sera un levier essentiel du développement économique, de l'emploi, de l'attractivité et du rayonnement international de tout le grand ouest, Bretagne et Pays de la Loire, territoire que l'on sait excentré et éloigné des centres de décisions européens.** »

« **Il est faux, et irresponsable, de laisser croire que le projet pourrait encore être abandonné** » précise Jacques Auxiette. Le débat public et l'enquête publique ont eu lieu, ils ont été longs, comme toujours pour une infrastructure de cette importance, avant la reconnaissance d'utilité publique intervenue en 2008. Il précise pour démentir de trop nombreux propos et écrits récents que « **plus aucune action en justice ne peut remettre en cause la réalisation du projet, tous les recours sont épuisés, les derniers ayant été rejetés par le conseil d'Etat en juillet 2012. Tout le monde peut le vérifier** ». Les recours qui existent encore ne concernent désormais que les travaux et leur déroulement. « **Faire croire l'inverse aux riverains et à l'opinion est indigne. A fortiori dans la bouche de responsables politiques locaux ou nationaux** ».

Il est également faux de laisser croire que ce sont les riverains qui sont actuellement sur le terrain face aux forces de l'ordre : il s'agit aujourd'hui de l'action d'une poignée d'activistes professionnels mise en scène et relayée par des gens qui ne connaissent pas ou que partiellement le dossier et prennent des risques inconsidérés avec la sécurité personnes. « **J'alerte ceux qui les soutiennent sur place ou confortablement à distance : par leurs propos ou leur action, ils créent un amalgame entre les populations riveraines, occupants de longue date et opposants respectables, avec des radicaux violents qui utilisent ce qu'ils considèrent comme un « combat » pour mener des actions de guérilla en niant tout Etat de droit** ».

1/2

« Aujourd'hui, je tiens à réaffirmer très fortement le respect et la compréhension que nous devons aux riverains, et tout particulièrement aux agriculteurs concernés par des expropriations, avec qui l'échange et le dialogue existent et sont possibles. Il y a des règles pour garantir et défendre les intérêts des riverains et indemniser au mieux les personnes concernées. A ces règles de droit s'ajoute la nécessité de faire preuve d'humanité : c'est aussi ce que les collectivités demandent et ce qui a été acté dans **un accord en mai dernier**. Mais les opposants historiques doivent assumer le fait que **les squatteurs et autres occupants illégaux ont été explicitement exclus de cet accord, avec l'assentiment de tous**.

Jacques Auxiette insiste donc sur le distinguo à opérer entre ces activistes et les riverains et « tiens aussi à condamner avec la plus grande fermeté les exactions et violences actuelles et à saluer le courage et le sang-froid des forces de l'ordre qui subissent de véritables assauts. »

CHIFFRES CLEFS

1239 ha d'emprise pour la concession aéroportuaire dont 463 consacrés aux mesures environnementales

1096 ha d'ores et déjà acquis **par voie amiable**

561 M€ de budget global dont 115,5 M€ pris en charge par les collectivités locales (et 40,4 M€ par la Région des Pays de la Loire, ce qui représente 1,6 % de ses investissements sur la période 2011-2016). Introduction de la notion de « retour à meilleure fortune » pour retour sur investissement des collectivités.

4 millions de voyageurs à l'ouverture 2017 (9 millions à échéance 2050).

Loi sur l'eau : L'avis favorable de la Commission d'enquête émis le 26 octobre dernier, assorti de deux réserves et cinq recommandations, démontre notamment la qualité des dossiers soumis à enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau, dans le respect des procédures légales et réglementaires. Jacques Auxiette rappelle l'attachement profond de la Région Pays de la Loire et des collectivités membres du Syndicat Mixte aéroportuaire, à ce que les mesures compensatoires, liées à la réalisation de la plateforme aéroportuaire, répondent de manière exemplaire au respect des enjeux écologiques.

VRAI-FAUX : les arguments s'en mêlent

“Le trafic réel est très inférieur aux prévisions annoncées” - FAUX

Les projections de la DUP seront largement dépassées : Nantes-Atlantique est l'aéroport français régional qui croît le plus: +5,5% par an depuis 20 ans (malgré le TGV, 11 septembre, et la crise), 50 lignes ouvertes depuis 6 ans.

Tous les records battus cet été : 400 000 passagers mensuels dépassé en août (+ 24% /Août 2011) et trafic vers l'Europe : +38%. Au total, pour 2012, le trafic devrait pour la 1ère fois atteindre ou dépasser 3,5 millions de passagers.

“L'aéroport actuel pourra accueillir tout le trafic futur” - FAUX

A cause d'une saturation physique et environnementale, et d'une saturation liée à des conditions d'exploitation spécifiques dues au cumul de plusieurs éléments particuliers qu'on ne retrouve pas réunis ailleurs : conditions météorologiques, pistes, aérogare, capacité de stationnement sur l'aire de trafic, types d'aéronefs, outils de contrôle, procédures de contrôle, variations d'activité à la semaine et au mois...

“Un projet pharaonique qui conduira à un assèchement des finances publiques locales” - FAUX

Coût maîtrisé pour la plateforme aéroportuaire (446 M€) à comparer avec d'autres projets structurants pour le Grand Ouest (3 milliards d'euros pour la LGV Bretagne – Pays de la Loire) – investissement raisonnable et maîtrisé des collectivités locales à l'exemple de la Région : 40 M€ soit 1,6% des dépenses d'investissement prévus sur la période 2011-2016 (2,5 milliards €).

“L'aéroport va entraîner une destruction de terres agricoles” - VRAI et FAUX

- **C'est justement le projet d'aéroport qui a permis depuis les années 70 que ces terres soient protégées** avec la mise en place, par les pouvoirs publics, de la Zone d'aménagement différée destinée à la réalisation de l'aéroport en 1974 permettant de préserver ces espaces naturels et agricoles de l'urbanisation.
- **La préservation de 19 000 hectares d'espaces agricoles et naturels** : la mise en œuvre d'un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PEAN) permettra de protéger durablement d'immenses espaces à vocation agricole et naturelle entre le Nord de l'agglomération et l'aéroport
- **Une emprise foncière indéniable mais bien loin de ce qui est avancé par les opposants** : 735 ha seront occupés à l'ouverture par l'aéroport, 1 300 à terme. Entre-temps, les espaces non occupés par l'aéroport resteront cultivés et 23% de la surface de la concession aéroportuaire restera dédiée au milieu naturel.
- **Des mesures de compensation importantes** : un plan de gestion agro-environnemental concerté sans précédent pour un montant total de 41 millions d'euros, soit 10% du coût de la plateforme.

“Le transfert de l'aéroport est désastreux pour l'environnement et contraire au Grenelle de l'environnement” – FAUX

- **Le transfert de l'aéroport a été entériné par le Grenelle de l'environnement** : la loi du 3 août 2009 stipule que “la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic”. Lors des travaux du Grenelle, le projet de transfert de l'aéroport de Nantes a été spécifiquement validé pour cette raison, cas unique en France.
- **Une meilleure protection de l'environnement et une forte réduction des nuisances sonores** : le transfert permettra par exemple de protéger le lac de Grand Lieu et de limiter la périurbanisation. Une coupure verte de 19 000 ha sauvegardée entre l'aéroport et la métropole est déjà en cours de constitution. 900 personnes seulement seront directement exposées aux nuisances sonores aéroportuaires au lieu de 42 000 actuellement.