

Compte-rendu

Mercredi 11 octobre 2006

Conseil d'administration décentralisé

Réunions de travail « Projet d'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes »

La délégation « Ville et Aéroport », conduite par M. Jean-Pierre BLAZY, a été reçue par Claude MENAGER, Président, et Louis CERCLERON, Vice-Président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres à Grandchamp-des-Fontaines, Dominique GARNIER, Directeur de la CCEG et Françoise HOTTIN, Secrétaire du SIVU aéroportuaire Nantes-Notre-Dame-des-Landes.

Liste de la délégation «Ville et Aéroport »

Jean-Pierre BLAZY, Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Gonesse
Louis CERCLERON, Vice-Président de Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres
Maire de Notre-Dame-des-Landes
Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier de « Ville et Aéroport », Vice-Président de la
Communauté de Communes Est Lyonnais
Rémy JOURDAN, Collaborateur et représentant de Didier GONZALES, Maire de
Villeneuve-le-Roi
Pierre FAYNOT, Vice-Président du Conseil Général de la Marne
Françoise VERCHERE, Maire de Bouguenais
Gérard OLIVE, Adjoint au Maire de Bouguenais, Mme Françoise VERCHERE
Julien DELANNAY, Chargé de mission « Ville et Aéroport »
Fanny BELGUISE, Assistante « Ville et Aéroport »

Avec la présence de Claude MENAGER, Président de la CCEG ; Françoise HOTTIN, secrétaire générale du SIVU et Dominique GARNIER, Directeur de la CCEG

Liste des membres excusés

Yves BUR, Député-Maire de Lingolsheim

Nicolas DUPONT-AIGNAN, Vice-Président « Ville et Aéroport », Député-Maire de Yerres

Serge ANDREONI, Maire de Berre-l'Etang

Bernard KELLER, Vice-Président « Ville et Aéroport », Maire de Blagnac

Lucien BARGE, Maire de Jonage

Jacques MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte

Bernard GARANDEAU, Secrétaire général « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Mérignac

Roland IGERSHEIM, Président de la Communauté de Communes des trois Frontières

Daniel SIMONPIERI, Maire de Marignane

Jean LE GAC, Maire de Saint-Leu le-Forêt

Gaston LATSCHA, Adjoint au Maire de Héringue, Communauté de Communes des Trois Frontières

Dany WATTEBLED, Maire de Lesquin

Jacques-Alain BENISTI, Député du Val de Marne

François GARCIA, Président de la Communauté de Communes des Portes de l'Essonne

Christian NAHON, Vice-Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France

Jean-Paul PASCO-LABARRE, Maire de Le Pin

La journée a débuté par le conseil d'administration de l'association

Ordre du jour

- I. Point sur le déplacement au Parlement européen de Strasbourg (04/07/06)
« Dossier Vols de nuit »
Quelle action à venir de « Ville et Aéroport » avant la parution du rapport d'évaluation de la Directive 2002/30 au printemps 2007 ?
- II. Débat sur la question de l'articulation PEB-PGS.
Quelles propositions à soumettre à la Mission Rouques (Pont et Chaussées) ?
- III. Préparation du colloque annuel intitulé « Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelle(s) décision(s) pour 2007 ? » -- Programme prévisionnel et impression des invitations
- IV. Discussion sur le Projet d'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes
Présentation du projet par Louis Cercleron
- V. Questions diverses : programme d'activités et publications (newsletter, bulletin de liaison, site Internet), point financier

La réunion du conseil d'administration est ouverte à 10h

1. Point sur le déplacement européen de Strasbourg

Suite au colloque européen de Juin 2005 qui s'est tenu au Comité des Régions, l'association souhaite poursuivre et approfondir sa sensibilisation auprès de la Commission européenne (DG Transports/Energie) et du Parlement européen sur le dossier des vols de nuit.

Jean-Pierre BLAZY pose la question de savoir ce que la Commission européenne via sa DG Transports/Energie va proposer quant à la révision de la Directive 2002/30 ? Lors de son colloque européen en 2005, M.CALLEJA, Directeur « Transports aériens » à la DG TREN, avait annoncé la publication d'un rapport d'évaluation de la Directive 2002/30 au printemps 2007. Il avait précisé la possibilité le cas échéant de réviser certaines parties du texte. Suite à quoi, Ville et Aéroport a soumis cinq propositions majeures à la DG TREN (décembre 2005) sur le dossier vols de nuit afin de mieux les régler en Europe. A cette occasion, elle a également rencontré le conseiller technique « Transport aérien » du Commissaire européen aux Transports, Jacques BARROT, sur cette question.

- Le 10/10 à l'occasion du colloque organisé par Charles de Courson, Député de la Marne et Président du groupe d'études parlementaire « Vols de nuit et nuisances aéroportuaires », et intitulé « Fiscalité et redevances dans le transport aérien » auquel Jean-Pierre BLAZY est intervenu, Ronny ROHART (DG TREN) a confirmé l'évaluation et la révision de la Directive 2002/30 au Printemps 2007. Il a indiqué qu'une phase de consultation était organisée d'ici cette échéance.

Jean-Pierre BLAZY a rappelé que le principe de subsidiarité prévalait toujours et que les Etats avaient la possibilité de légiférer sur les vols de nuit.

Il a recommandé de rester attentif sur ce dossier et à préconiser de poursuivre l'action auprès de la Commission européenne (DG TREN) d'une part (demande d'audience), et auprès des parlementaires concernés d'autre part (Commission des Transports et Commission de l'Environnement). Ville et Aéroport les a rencontré au Parlement européen de Strasbourg le 4 juillet dernier et il convient là de travailler avec eux à la rédaction d'un rapport d'initiative au moment de la parution du rapport d'évaluation de la Directive 2002/30 au Printemps 2007.

Enfin, il a proposé d'écrire suite à la recommandation faite par le Député européen Vice-Président de la Commission des Transports M. Gilles SAVARY, à l'AFFCCRE (Association Française du Conseil des Communes et Régions d'Europe) afin de constituer un « lobby » fort sur cette question.

2. Débat sur la question de l'articulation PEB-PGS

Rappel de la position de l'ACNUSA

L'ACNUSA a, dès 2001, proposé que PEB et PGS aient des périmètres identiques. Pourquoi ? Pour la simple raison que, les PEB tenant compte du retrait futur des avions les plus bruyants, à vouloir trop étendre les PGS, on risque d'avoir des PGS plus étendus que les PEB. A l'exception du cas de la création d'une nouvelle piste, là où s'applique l'aide à l'insonorisation, l'ACNUSA estime qu'il faut limiter les constructions.

Avec ce système de l'égalité PEB-PGS, si un maire souhaite moins de contraintes d'urbanisme, il devra alors faire peser dans la balance la réduction du périmètre de la zone d'insonorisation. Moyennant des arbitrages constructifs menés au niveau local, ce système d'après l'ACNUSA permettrait d'avancer.

Quant aux règles de constructibilité en zone C, cela fait trois ans que l'ACNUSA demande leur révision. Ces règles permettent la construction d'habitats individuels, non groupés, c'est-à-dire des pavillons. Autrement dit, selon l'ACNUSA, on favorise l'habitat avec jardin, mais on interdit l'immeuble collectif d'une dizaine de logements qui, lui, serait parfaitement insonorisé, et ne poserait pas le problème du jardin privatif. Interdire toute possibilité de construction, empêcher tout renouvellement, c'est pénaliser les territoires. Si un maire veut créer une maison de retraite, il faut qu'il puisse le faire. Là encore, ces arbitrages réclament davantage de pragmatisme.

Jean-Pierre BLAZY constate que malgré l'initiative intéressante du Ministre des Transports, Dominique PERBEN, qui a missionné un ingénieur des Ponts et Chaussées sur la question de l'articulation du PEB / PGS. Partant de la lettre de mission, on lit que des recommandations devaient être faites au Ministre pour mars 2006. Or, rien n'a encore été fait à ce jour.

La lettre de mission souhaitait un rapport et des propositions dans les 3 mois à compter de décembre 2005 ; à ce jour, aucun rapport n'a été rendu et il semblerait que les travaux de la mission Rouques avancent au ralenti.

Jean-Pierre BLAZY est intervenu auprès de l'ACNUSA. En réponse du 9/08/06 il est confirmé que la mission n'a pas commencé. Il faut donc faire pression. Le courrier de l'ACNUSA précise que les retards de la Mission ROUQUES (nom de l'ingénieur des ponts et chaussées) sont principalement dus au Ministère de l'Ecologie qui est associé. En effet, ses membres qui doivent intégrer la mission Rouques n'ont pas été désignés. Il faut donc faire pression et contacter notamment le vice-président des Ponts et Chaussées, M.Claude MARTINAND.

Gérard OLIVE pense qu'il serait intéressant que l'association profite du climat électoral pour sensibiliser les candidats à la présidentielle.

Jean-Pierre BLAZY souhaite les saisir par écrit dès le début de l'année 2007. L'idée est de leur soumettre un document unique reprenant les propositions thématiques de Ville et Aéroport.

Rémy JOURDAN pense qu'il faut établir une position sur le fond et se mettre d'accord pour faire coïncider le PEB et le PGS. Il ajoute que la position de Villeneuve-le-Roi n'est pas favorable sur le fond à une harmonisation PEB/PGS car pas ces plans répondent de logiques et d'hypothèses de trafic différentes. Il faut donc être prudent sur la coïncidence entre les deux plans : « un répare le passé tandis que l'autre prépare l'avenir ».

Il conclut sur la position défavorable de Villeneuve-le-Roi pour une seule dénomination des deux dispositifs. Il suggère la mise en place d'un Plan de Prévention du Risque Aérien (PPRA).

Pierre FAYNOT constate qu'en matière d'urbanisation, il est difficile de faire un document unique. D'ailleurs, il remarque que la lettre de mission du Ministre ne tranche pas la question et qu'elle demande de peser le pour et le contre d'une harmonisation PEB/PGS.

Par ailleurs, il a le sentiment que les riverains des grands aéroports français gênent, qu'ils sont laissés pour compte, avec des promesses délirantes et improbables.

Il termine en disant qu'il est important de respecter les contraintes environnementales pour tout nouvel aéroport, car au niveau des aéroports parisiens par exemple, on ne prend pas assez en compte les problèmes des riverains.

Françoise VERCHERE explique avoir fait une manifestation en décembre 2005 avant la modification du calcul de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA), et suite au problème du PGS sur l'aéroport de Nantes-Atlantique (le produit de la TNSA devant alimenter l'aide à l'insonorisation des logements concernés était nettement insuffisant).

Début juillet, une quête symbolique (1€ par passager) a été organisée, et le constat est qu'il est possible d'insonoriser en 2 ans les logements concernés.

Elle rejoint M. FAYNOT et pense que les riverains ne sont pas entendus.

Elle est également frappée par l'absence de réponse aux divers écrits envoyés aux compagnies aériennes, même Air France. Le système déclaratif actuel ne fonctionne pas et sans volonté de la part de ces dernières, elle envisage des actions de terrain. Elle propose d'ailleurs pour les grands aéroports (art. 266 septies) qui ont un PGS d'organiser une manifestation afin de faire blocage. De plus, elle fait savoir qu'elle est inquiète sur la juxtaposition des deux périmètres PEB/PGS.

Jean-Pierre BLAZY estime qu'il faut définir le rôle du politique et les règles du jeu. Il s'agit d'arbitrer les intérêts contradictoires. Pour cela, il recommande :

1°) Mettre à plat les deux dispositifs existants

2°) Les faire évoluer et éventuellement les harmoniser pour répondre à la recommandation de l'ACNUSA.

Il explique que le PEB est issue d'une loi de 1985 qui prévoit une procédure lourde de révision dans le cadre du code de l'urbanisme.

Il faut aborder ensemble les deux dispositifs. Sur les objectifs, il indique qu'à partir du moment où l'on est dans une zone d'exposition au bruit (PEB) on peut avoir droit à la réparation (PGS). S'agissant de l'aide aux riverains, Jean-Pierre BLAZY met en lumière la nécessité de mettre à plat les choses notamment au niveau de la date d'antériorité.

La DGAC reconnaît même ses erreurs et considère que le moment venu il faudra faire évoluer le dispositif qui est déclaratif et beaucoup trop complexe.

Jean-Pierre BLAZY propose de fixer un tarif par passager (1 euro) et par tonne de fret transportée (10 euros).

Il faut par ailleurs analyser les risques perçus par les maires. Par exemple, le PEB exerce une contrainte sur l'urbanisme ce qui peut entraîner un risque de dévaluation des biens immobiliers. Il serait d'ailleurs bon qu'un Observatoire des valeurs immobilières soit créé en zone de bruit (zone C). Jean-Pierre BLAZY demande une réglementation nationale plus souple car on constate des réalités différentes selon les aéroports (nouvel aéroport, aéroport enclavé, aéroport avec trafic de nuit important, etc.). Mais il est clair qu'on ne peut faire une loi en faisant une exception (cas de l'amendement REVET pour Orly).

Il s'agit donc de réécrire certains articles du code de l'urbanisme pour plus de souplesse. Il faut notamment qu'il y ai une clarification pour les équipements.

Gérard OLIVE se demande si il faut assouplir les règles d'urbanisme.

Le PEB regroupent des mesures communes mais le bruit reste le même. On doit être sujet à des restrictions sinon il y a des abus.

Jean-Pierre BLAZY ajoute qu'il faut affirmer le principe et le zonage et que le PEB doit évoluer. Il indique la nécessité pour Ville et Aéroport de finaliser un document qui sera présenté lors du prochain Conseil d'administration le 15 novembre et soumis à la mission

Rouques. Un document préparatoire sera envoyé par mail aux membres du Conseil d'administration afin qu'il l'enrichisse de leurs remarques.

Sur cette question, PEB (loi de 1985) comme PGS (loi de 1992) sont incompréhensibles pour les riverains et les systèmes sont plein de défauts. Il faut donc saisir l'occasion de tout remettre à plat. Il ne faut pas que l'Etat se désengage. Il ne s'agit pas d'aggraver le handicap pour les villes mais plutôt de trouver le bon compromis.

Il faut donc analyser la situation aéroport par aéroport (cartes). On se rend compte par exemple pour Orly que le PGS est plus large que le PEB et pour Nantes que le PGS est bien inférieur au PEB. Pour Roissy CDG, on va vers une coïncidence des deux plans.

Enfin, s'agissant du PGS, il est important de valider le principe qui dit que si au moins la moitié du territoire communal est inclus dans celui-ci on considère que c'est l'ensemble du territoire qui est inclus dans le PGS.

3. Préparation du colloque annuel : « Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelles décisions pour 2007 ? »

Après un appel d'offre quant à l'impression des invitations, le choix de l'imprimeur s'est arrêté sur BRAILLY basé sur Lyon.

Envoi le 18/10 du « bon à tirer »

Fin octobre, livraison des invitations pour diffusion (500 exemplaires) début novembre.

4. Discussion sur le Projet d'aéroport du Grand Ouest Nantes Notre-Dame-des-Landes

Louis CERCLERON a présenté un historique du Projet.

Il a rappelé qu'il y avait différents groupes de travail constitués par thématique, que la CCEG représentait 12 communes concernées par ce projet et le SIVU qui regroupe 10 communes concernées également par l'implantation de la plate-forme.

Il indique qu'il y a consensus autour du futur aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes avant l'enquête publique qui sera lancée le 18 octobre.

Les élus de la Communauté de communes Erdre et Gesvres, adhérente de « Ville et Aéroport », s'engagent d'une même voix pour la construction du nouvel aéroport au nord de Nantes. Mieux, ils veulent agir en partenaires de l'Etat depuis la conception jusqu'à l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire.

Mise en service du nouvel aéroport Grand Ouest en 2012 avec prévision de 9 millions de passagers en 2050

Le projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (44), au nord de Nantes, sera soumis à enquête publique à partir du 18 octobre et pour une durée de six semaines. Cette implantation est envisagée depuis de nombreuses années pour désenclaver la façade ouest européenne. Le nouvel aéroport remplacera le site actuel de Nantes Atlantique à l'horizon 2012 et son trafic pourrait atteindre 9 millions de passagers en 2050.

A-t-on tiré toutes les leçons du passé ? Des élus locaux associés aux décisions

Il s'agit de ne pas reproduire les mêmes erreurs relatives au développement de cette nouvelle infrastructure de transport. C'est bien la conception de l'aéroport du XXI^{ème} siècle qui est en jeu.

D'ores et déjà, il est essentiel que les élus locaux ait été associés dès la conception du projet de nouvel aéroport Grand Ouest. Les élus du Grand Ouest portent d'ailleurs le projet avec enthousiasme, au-delà des clivages politiques. Ils souhaitent rester des partenaires de l'Etat sur l'ensemble de la procédure. Impliqué depuis trente ans dans ce projet, le Conseil général de Loire-Atlantique a acquis une grande partie des terrains nécessaires. L'actuel Président, Patrick Mareschal, a soutenu cet équipement depuis le départ.

L'existence d'une réserve foncière dédiée à un projet d'aéroport, et constituée de longue date à Notre-Dame-des-Landes, est une opportunité unique.

Les élus bretons se sont ralliés au projet plus tardivement car leur région possède déjà cinq aéroports.

5. Questions diverses

Programme d'activités de l'association

15 novembre : réunion du conseil d'administration (Assemblée Nationale, 16h-18h)

27 novembre : colloque 2006 de Ville et Aéroport (Maison de la Chimie, 9h-18h)

1^{er} ou 8 décembre : déplacement Beauvais – problématique des low-cost (Ryanair)

7 février 2007 : Assemblée générale ordinaire (Assemblée Nationale, 10h-13h)

Publications de l'association

Newsletter n°7 : diffusion en octobre

Newsletter n°8 : diffusion en novembre

Bulletin de liaison : décembre 2006

Le conseil d'administration est clôt à 11h45

COMPTE-RENDU

REUNIONS AVEC LES ELUS LOCAUX CONCERNES PAR LE PROJET DE NOUVEL AEROPORT NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

Liste des élus présents :

Claude MENAGER, *Président de la CCEG*

Gisèle GAUTIER, *Sénatrice Loire Atlantique*

Jacques GILLAIZEAU, *2ème Vice-Président Commission Transport Région (conseil régional Pays de la Loire)*

Christian CHARRUEL, *Directeur du Syndicat mixte d'études NDDL*

Patrick MARESCHAL, *Président du Conseil général de Loire-Atlantique*

Yves GARRIGUES, *Directeur Général Aviation civile/Ouest*

Michel LEFEUVRE, *DAC/O chargé du projet nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes*

Alain GARCIA, *Délégué- Membre de la Commission Aéroport, Mairie de Casson*

M. DECOTIGNIES, *représente M. SIBIGLIA, Délégué*

Dominique GARNIER, *Directeur général de la CCEG*

Thierry DROUET, *Adjoint au Maire de Notre-Dame-des-Landes*

Françoise HOTTIN, *Secrétaire général à Notre-Dame-des-Landes*

M. MAILLARD, *Adjoint au Maire de Fay de Bretagne*

Gérard PORTAIS, *Maire de Fay de Bretagne*

Dominique MELUC, *Maire de Sucé-sur-Erdre*

Mme LEMOUCE, *Déléguée Vigneux de Bretagne*

Jean-Pierre LE GALL, *Délégué, Mairie de Casson*

Emile SAVARY, *Maire de Treillières*

M. LARDEUX, *Délégué - Mairie de Héric*

M. GEFFROY, *Maire de Cordemais*

Mme Annie-France TOUZOT, *Maire de Saint Mars du Désert*

Michel CLOUET, *Délégué – Mairie de Grandchamp*

Jean-Luc DURAND, *Maire de Grandchamp*

Yves ROBIN, *Délégué – Mairie de Grandchamp*

Daniel ALLARD, *Maire de Malville*

Dominique RAIMBOURG, *représentant de M. Jacques FLOCH, Député de Loire-Atlantique*

Nicolas AUBERT, *Chargé de mission au Syndicat Mixte d'Etudes – Projet Aéroport NDDL*

M. PEETSON, *Direction Régionale de l'Équipement*

Albert FREMONT, *Maire de Casson*

Joël DAUVE, *Maire de Petit Mars*

Michel ANIZAN, *Maire de Temple-de-Bretagne*

Mme ROUEE, *Déléguée Vigneux de Bretagne*

Les membres de la délégation « Ville et Aéroport »

La réunion est ouverte à 15h

Jean-Pierre BLAZY a d'abord présenté l'association « Ville et Aéroport » et ses actions.

Il a ajouté qu'il fallait être capable de tenir compte des leçons du passé pour la conception du futur site aéroportuaire Nantes-Notre-Dame-des-Landes.

Notre-Dame-des-Landes sera le 1^{er} aéroport pour lequel la Loi de 2002 « Démocratie de proximité » concernant le droit de délaissement va s'appliquer.

Louis CERCLERON est ensuite intervenu :

« Suite au Débat Public, qui a eu lieu en 2002, l'Etat a lancé les études de faisabilité d'un aéroport sur le site de NDDL.

Ces études ont abouti à un projet qui va être soumis à enquête publique du 18 octobre au 30 novembre 2006.

Les éléments essentiels retenus dans ce projet sont les suivants :

- Confirmation du choix du site de NDDL et rejet de l'étude d'un réaménagement du site actuel de Nantes-Atlantique
- Le site de Nantes-Atlantique serait fermé au trafic commercial (passagers et fret)
La piste actuelle serait maintenue pour les besoins du pôle aéronautique français (Airbus)
- Le coût de la réalisation de l'aéroport a été ré-estimé à 580 millions d'€, y compris les dessertes routières et les mesures compensatoires agri-environnementales
- Le projet comporte une aérogare située entre les deux pistes, une voie d'accès par le sud reliant la route de Rennes à celle de Vannes, comportant deux giratoires pour la liaison avec la voirie locale
- Le périmètre d'emprise soumis à enquête correspond aux besoins pour les installations aéroportuaires et pour les voiries d'accès et de contournement.

Face à ce projet d'aéroport, depuis les premiers débats, les élus des communes concernées par le projet se sont organisés :

- d'une part, dans le cadre du SIVU Aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes regroupant initialement 4 communes (Grandchamp des Fontaines, NDDL, Treillières et VDB) puis élargi en 2004 à 6 communes (Casson, Cordemais, Fay-de-Bretagne, Héric, Malville, et Le temple-de-Bretagne), soit une population totale de 32 000 habitants,
- d'autre part dans le cadre de la Commission Aéroport de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres qui regroupe 12 communes, pour une population totale de près de 50 000 habitants

Grâce aux réflexions et analyses menées au sein de ces deux EPCI, le plus souvent conjointement, les élus des communes concernées par le projet d'aéroport de NDDL ont toujours fait en sorte de prendre des positions communes. Il s'agissait en effet de se faire entendre des porteurs du projet et d'éviter une compétition entre communes qui aurait pu contribuer à renvoyer les nuisances chez le voisin.

Ce principe a pu être maintenu tout au long des débats.

Toutes les communes riveraines, directement concernées, ont voté majoritairement contre l'implantation du projet d'aéroport sur le site envisagé, au regard notamment de l'urbanisation déjà effective et croissante du secteur ;

Ce vote a été confirmé par la CCEG et le SIVU Aéroportuaire.

Cependant les élus locaux n'ont pas voulu pratiquer la politique de la chaise vide, et ont fait le choix de défendre les intérêts des populations concernées, auprès des porteurs du projet .

La CCEG et le SIVU Aéroportuaire ont ainsi été associés aux études conduites, sous l'égide de M le Préfet, par le Comité de Pilotage, au sein de différents groupes de travail. De la même façon, la CCEG et le SIVU Aéroportuaire sont membres du Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport de NDDL.

Malgré les divergences de vues sur le projet d'implanter un aéroport sur le site de NDDL, je ne peux que souligner, au nom de mes collègues maires, la qualité de la concertation constamment mise en œuvre dans ces deux instances. Tout cela avec l'appui des techniciens de la CCEG et du SIVU.

Les élus de la CCEG et du SIVU Aéroportuaire sont intervenus sur le positionnement de l'orientation des pistes ; ils ont obtenu, sur la base d'une analyse multi-critères conduite par un groupe de travail constitué à cet effet, que l'Etat revoit son scénario d'aménagement (re-baptisé « scénario A3 amélioré ») afin de limiter le survol des bourgs et des zones habitées.

De la même façon, dans le cadre de la concertation sur la desserte routière de l'aéroport, qui a été conduite avant l'été, les élus de la CCEG et du SIVU ont procédé ensemble à l'analyse détaillée des problématiques locales et formulé un ensemble de demandes visant principalement :

- le raccordement des bourgs vers les voies expresses structurantes
- le rétablissement des voiries locales notamment pour les liaisons intercommunales
- l'aménagement d'une circulation apaisée est-ouest de part et d'autre du projet
- et la prise en compte des répercussions possibles de l'aménagement de la plate-forme et de ses dessertes routières en termes d'augmentation du trafic sur le périphérique nord de l'agglomération nantaise.

Toutes ces demandes n'ont pas été retenues par l'Etat dans le Plan général des travaux joint au dossier d'enquête d'utilité publique.

Cependant suite à l'intervention des élus de la CCEG et du SIVU Aéroportuaire, une enveloppe supplémentaire de 10 M € a été inscrite par l'Etat dans le projet pour financer les rétablissements et aménagements de voirie, et un groupe de travail – associant l'Etat, les communes concernées, le Conseil Général, et le SCOT métropolitain – va être chargé de mettre au point le programme des aménagements et infrastructures concernées. Ses orientations devront être suffisamment claires et déterminantes, dès le début de l'enquête publique.

En tant que membre de « Ville et Aéroport », la CCEG a, pendant le déroulement des études, sollicité votre association, M le Président BLAZY, Mme et MM, et obtenu son soutien à l'égard tant de la problématique du droit de délaissement, que de la constitution d'une commission consultative de l'environnement et de la mesure du bruit au sol.

S'agissant du droit de délaissement, et soutenus par votre association, nous sommes intervenus auprès des services de l'Etat pour que le périmètre retenu ne soit pas trop restrictif (zones A,B,C 3 M pax).

Pour répondre aux préoccupations de l'ensemble des habitants concernés par le futur Plan d'exposition au bruit, et par anticipation, le Conseil Général a institué un dispositif complémentaire de celui de l'Etat, dans un périmètre dit « d'intervention foncière » correspondant à celui du sursis à statuer. Ce dispositif permet aux propriétaires de maisons d'habitation situées dans ce périmètre de s'adresser au Département pour vendre leurs biens tout en conservant la possibilité de recourir au marché privé.

A ce jour cependant, le décret instituant le droit de délaissement n'est pas encore paru et se pose le problème, pour les propriétaires concernés par ce périmètre, de se trouver dans une situation d'attente et d'incertitude, faute de substitution à l'Etat, par anticipation, du Conseil Général, alors que celle-ci avait été annoncée.

Pour ce qui est de la commission consultative de l'environnement, suite à votre entremise, le Président de l'ACNUSA M Roger LERON est intervenu auprès de M le Préfet pour qu'elle puisse être instituée de façon informelle dès avant l'instauration d'un Plan d'exposition au bruit.

En ce qui concerne la prise en compte des effets du vent dans la mesure du bruit produit par les avions lors de leurs évolutions au sol, Mme LEMOINE de FORGES, nouvelle présidente de l'ACNUSA, nous a confirmé, après vérification auprès du pôle technique de l'Autorité, qu'elle n'intervenait dans le calcul des PEB et PGS que dans les phases décollage et atterrissage – et de façon moyennée et identique -, et non pendant les périodes d'attente et de roulage sur les taxiways. A ce jour donc, ne sont pas prises en compte les rafales plus fortes que d'ordinaire qui pourraient porter le son, ce qui ne nous paraît guère réaliste dans une région aussi ventée que la nôtre.

A la veille du dernier Comité de Pilotage, la CCEG et le SIVU Aéroportuaire ont demandé que la proposition de l'association Solidarités Ecologie concernant un réaménagement du site actuel de Nantes-Atlantique, avec une piste perpendiculaire à la piste actuelle, soit étudiée et évaluée réellement dans toutes ses composantes avant que soient prises les décisions sur le projet de Notre-Dame-des-Landes. Cette proposition a été rejetée par l'ensemble des autres collectivités membres du Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes ainsi que par le Préfet et le Comité de Pilotage lors de sa réunion du 3 juillet dernier. La demande sera cependant réitérée, au titre d'une démarche citoyenne, dans le cadre de l'enquête publique.

Nul doute que l'enquête publique qui s'annonce va mobiliser fortement les habitants des 21 communes comprises dans le périmètre d'enquête.

En tant qu'élus représentant les communes les plus directement concernées, par delà les modalités d'organisation, dans nos mairies, d'une telle enquête sur un sujet très « sensible » localement, nous nous préparons à délibérer, au sein de nos conseils municipaux et communautaires.

Nous le ferons au terme d'une analyse approfondie et concertée du dossier d'enquête publique, dans le prolongement de la démarche que nous avons conduite depuis les premiers débats sur ce projet.

Dans cette perspective, nous nous appuyerons, le cas échéant, sur l'expertise de votre association « Ville et Aéroport », et nous vous remercions, Madame et Messieurs, d'avoir souhaité rencontré les représentants des principales collectivités, institutions, et associations impliquées à l'égard du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. »

Yves GARRIGUES a expliqué que sur la question du droit de délaissement, la notion a été actée par le Préfet au cours de la réunion de pilotage du 30/06/2005 mais que le décret correspondant n'a pas été signé ;

Il note la bonne volonté du Conseil général qui a proposé une substitution, refusé car il n'est pas possible de faire l'acquisition de parcelles du droit de délaissement.

Le Préfet tente de faire aboutir ce dossier.

Le projet de piste perpendiculaire à Nantes Atlantique est l'objet d'une fiche établie dans le dossier soumis à enquête :

- 1 seule piste perpendiculaire exploitée toute seule
- 1 seule piste perpendiculaire exploitée simultanément avec la 2^{ème} piste
- plusieurs pistes

Concernant le nouvel aéroport, le projet serait de 2 pistes sans le droit de délaissement avec aspect environnemental pris en compte

Louis CERCLERON explique la position de l'association « Solidarités-écologie » quant à une piste unique.

Il pense qu'une piste perpendiculaire à celle existante serait un désavantage.

Jean-Luc DURAND rejoint la position de Louis CERCLERON, et ajoute qu'il existe un problème de concertation.

Jacques GILLAIZEAU parle d'engagement clair de la part des collectivités, et du partenariat avec l'Etat. Quant au projet lui-même, on a tiré les leçons de la situation actuelle sur l'aéroport de Nantes Atlantique.

Il existe 8 groupes de travail pour étudier toutes les thématiques.

Concernant Nantes-Atlantique, la proposition de pistes n'est pas envisageable

Dominique MELUC pose la question afin de savoir ce que peuvent faire les parlementaires ?

Jean-Pierre BLAZY répond que le décret relatif au droit de délaissement a été déposé en Conseil d'état et qu'il serait bon qu'il sorte avant l'enquête publique.

Jacques GILLAIZEAU pense que Solidarités-Ecologie est en contradiction avec le Syndicat mixte d'études. Il ajoute que le PEB actuel comprend 11000 impactés.

Etienne-Christian VILLEMAGNE recommande à l'ensemble des acteurs locaux de parler sur la base du nombre de mouvements d'avions et non en nombre de passagers pour un projet de création d'aéroport. Par ailleurs, pour une meilleure gestion du trafic et un

écoulement rapide des avions, il dit nécessaire de concevoir dès le départ des bretelles de dégagement rapide.

Yves ROBIN espère que l'enquête publique du 18/10/06 apportera des informations aux citoyens.

M. PEETSON ajoute que le rapport présenté par le Préfet sera signé le 17/10/06. Aucune information supplémentaire par rapport au comité de pilotage.

Jacques GILLAIZEAU parle de la saturation psychologique sur le bruit et les risques de saturation des installations aéroportuaires (salle embarquement, débarquement, traitement des bagages).

REUNION AVEC LES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

Etaient présents :

Claude BORD, Président « Bien vivre à Vigneux »

Geneviève LEBOUTEUX, Présidente de « Solidarités-Ecologie

ADECA (Association de Défense des Exploitations Concernées par l'Aéroport de NDDL)

ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le Projet d'aéroport de NDDL)

Les membres de la délégation « Ville et Aéroport »

La réunion est ouverte à 16h40

L'association « Ville et Aéroport » a retenu que les associations opposés au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes avaient pour arguments « la forte dégradation de notre environnement, le réchauffement climatique », ce qui fait de ce projet un « équipement inutile et néfaste ». Ils constatent également que le Grand Ouest est déjà largement pourvu en aéroports et Nantes Atlantique ne sera jamais saturé.

Claude BORD, dans sa présentation, parle de 3 à 6 millions de passagers pour 2050 et non 9 millions comme proposé par les partisans du projet NDDL.

Ces chiffres signifient, d'après ces associations :

- plus de 130000 mouvements (décollages et atterrissages) par an
- 350 avions en moyenne toutes les 24h
- 1 avion toutes les 2 à 3 minutes en moyenne de 8h à 19h
- 30 avions par heure aux heures de pointe

Le dernier argument retenu est la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

La zone retenue pour ce projet se situe en zone de bocage très préservée. Le site et ses abords possèdent une qualité de flore et de faune exceptionnelle.

En conclusion, la réalisation de cette plate-forme aéroportuaire détruirait totalement ces richesses naturelles.

Contre proposition de « Solidarités-Ecologie » au projet de nouvel aéroport Grand Ouest Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Une seule piste suffit à Nantes-Atlantique : la nouvelle piste perpendiculaire proposée par l'association ne s'ajoutera pas mais se substituera à la piste actuelle. De nombreux aéroports fonctionnant avec une seule piste ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers. La présence d'une deuxième piste sur le projet de Notre Dame des Landes n'ajoute rien à sa capacité de trafic. Dans ce projet, les pistes sont convergentes et ne pourront donc pas fonctionner simultanément.

Avec cette piste perpendiculaire à Nantes-Atlantique :

- **une configuration satisfaisante quelle que soit l'évolution à venir du trafic**
- **pas de survol d'agglomération**
- **beaucoup moins de bruit, plus de sécurité**
- **sur une zone de déprise agricole**
- **conserver les atouts de Nantes-Atlantique**
- **un coût raisonnable et progressif**
- **une partie importante des terrains déjà propriété des collectivités et de la D2A**
- **Dégâts environnementaux limités**
- **Proposition non exclusive d'un fonctionnement en réseau entre aéroports**
- **Notre motivation, optimiser l'existant pour éviter un énorme gâchis**

La réunion se termine à 17h30