

Nantes, le 12 février 2010

communiqué de presse

Aéroport : Jean-Marc Ayrault et Patrick Mareschal dénoncent les tentatives de manipulation de l'opinion

Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes et président de Nantes Métropole, et Patrick Mareschal, président du Conseil général de Loire-Atlantique, répondent à l'utilisation biaisée d'un sondage par les opposants au projet d'aéroport international pour l'Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

Agir pour l'environnement et l'ACIPA prétendent depuis quelques heures que 71 % des Français seraient opposés au nouvel aéroport. Jean-Marc Ayrault et Patrick Mareschal dénoncent **cette utilisation faussée du sondage** de BVA. En effet, l'unique question posée - « *A la suite du sommet de Copenhague sur le climat, pensez-vous qu'il soit opportun de construire de nouveaux aéroports en France ?* » - **ne portait pas sur le projet de Notre-Dame-des-Landes. Au-delà, la formulation retenue fait volontairement l'impasse sur des aspects essentiels du dossier : le fait que cette nouvelle infrastructure viendra se substituer à l'actuel aéroport et non s'y ajouter ; les problèmes de sécurité et de nuisances, liés au survol de l'agglomération nantaise.** Comme l'indique BVA dans son communiqué du 11 février, « *D'une information de principe, effectuée auprès de l'ensemble des Français, hors contexte électoral, ce sondage semble être en l'espèce détourné de son objet pour être utilisé au niveau local et dans un but partisan à l'occasion des élections régionales.* »

Jean-Marc Ayrault et Patrick Mareschal dénoncent également **les déclarations truffées de mensonges** des acheteurs de ce sondage :

- « *le trafic des avions à Nantes a fortement diminué depuis 2000 (- 14 %)* » : cet argument cherche à dissimuler le fait que le trafic est passé de 1 800 000 passagers au début de la décennie à 2 700 000 passagers en 2008-09, soit rien de moins **qu'une augmentation de 50 %**, sous l'effet notamment du développement de liaisons internationales, non-concurrentes avec le train. Le **fort dynamisme démographique et économique de l'Ouest, son attractivité grandissante, sa volonté de rattraper son retard en terme d'ouverture internationale**, sont des facteurs qui expliquent cette tendance... Et qui sont **systématiquement tus par les détracteurs** du projet aéroportuaire.

- un projet « *coûteux pour les collectivités locales* » : il faut à nouveau rappeler que la construction de l'aéroport sera confiée par l'Etat à un groupement d'entreprises qui se remboursera de cet investissement par son exploitation pendant 55 ans ; que **les collectivités n'ont pas à ce jour indiqué qu'elles participeront au financement de cet investissement ; qu'elles excluent de subventionner son fonctionnement**, dans la mesure où tous les grands aéroports sont aujourd'hui rentables pour leurs exploitants.
- « *l'implantation du projet (...) sur plus de 1650 hectares* » : ce chiffre, venant après d'autres affabulations, reste toujours hors de proportion avec la réalité. Rappelons que la future concession aéroportuaire portera sur une surface de 1220 hectares – incluant le barreau routier de desserte – dont 278 hectares seront destinés aux compensations environnementales (mares, reboisement, passages à faune, projet paysager, le tout à la charge du concessionnaire) et simplement **942 hectares à la zone aéroportuaire proprement dite**.

Jean-Marc Ayrault et Patrick Mareschal dénoncent enfin la tentative de faire du transport aérien l'épouvantail climatique qu'il n'est pas. Ils rappellent ainsi que :

- si le secteur aérien est émetteur de gaz à effet de serres (G.E.S.), comme toutes les activités humaines, cela reste dans **des proportions infimes (2 % de la production française de G.E.S. en 2006 – dernier inventaire gouvernemental connu - soit une proportion stable par rapport aux années précédentes)** ;
- le transport aérien n'a pas attendu le rendez-vous raté de Copenhague pour **prendre des engagements forts de réduction des G.E.S.** : les acteurs du secteur aérien se sont engagés auprès de l'Etat dès janvier 2008 et à échéance de 2020 à **réduire la consommation de carburant et d'émissions de CO2 de 50%**, et les émissions de NoX (oxydes d'azote) de 80 %. **Ces perspectives sont crédibles et à portée de main** : de meilleures pratiques d'exploitation et des progrès technologiques considérables en cours dans l'industrie aéronautique (matériaux composites, secteur dans lequel les industries de la métropole et du Département sont très bien positionnées) vont permettre de les concrétiser.

Jean-Marc Ayrault et Patrick Mareschal rappellent que **le transfert de l'aéroport est un projet non seulement nécessaire** aux habitants de la métropole, mais aussi **pertinent** pour le trafic aérien : la configuration des nouvelles installations permettra aux avions de supprimer leur temps d'attente en vol et au sol, et de réduire leur temps de roulage. Par la protection des espaces naturels et agricoles au sud de la nouvelle zone aéroportuaire, et le rédéploiement des activités économique et de l'habitat sur les surfaces libérées à Nantes-Atlantique et dans les zones aujourd'hui survolées, ce transfert **porte un fort sens en terme de développement durable du territoire**.

Contacts presse :

Conseil général de Loire-Atlantique : Jérôme Alemany – 02 40 99 11 13

Nantes Métropole : Nacéra Arnauld des Lions – 02 40 99 48 44