



1^{er} décembre 2021

COMMUNIQUE DE PRESSE

Retour sur le sondage IFOP à propos de l'aérien dans le Grand Ouest

Le 10/11/2021, Ouest France publiait un sondage IFOP qui « dédramatise l'avion dans l'Ouest ». L'Association des « Ailes Pour l'Ouest » (APO), commanditaire de l'article, concluait « que le sondage montrait clairement **une appétence du public pour l'aéroport de Nantes Atlantique** » et que l'association se disait « **très vigilante** » sur le futur choix « à l'été 2022 » du nouveau concessionnaire de l'aéroport de Nantes. « **Avec l'allongement de la piste, nous serons attentifs au montant des indemnités aux riverains** ». **Le COCETA ne peut rester insensible à des conclusions hâtives tirées d'un sondage, sans corrélation aucune avec l'objet de l'enquête pour légitimer le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et son développement à outrance.**

OUI, nous partageons la conviction que le trafic aérien ne cessera pas d'augmenter et que les nuisances ne cesseront de s'aggraver

Nous n'avons eu de cesse de soutenir que le développement aérien continuera à se développer compte-tenu de la croissance démographique structurelle de la région Ouest et de l'engouement du grand public pour le low-cost. Le Sondage IFOP confirme ce que l'Etat et la DGAC, tentent de minimiser pour faire plus facilement avaler la pilule d'un désastre environnemental et économique annoncé, conséquence d'un projet de développement d'un aéroport urbain inadapté par sa localisation à une telle activité (*source DGAC étude 2013*).

NON, l'association APO ne peut agir d'aucune manière sur le choix du futur concessionnaire, sur les conditions d'application du marché et sur les indemnités aux riverains

L'association des Ailes Pour l'Ouest se prétend-t-elle être au-dessus des élus et des autres associations qui ont été délibérément écartés de la procédure de sélection du futur concessionnaire ? Au final, la DGAC et l'Etat seront les seuls décisionnaires. Faut-il rappeler que la demande de certaines associations et des élus d'accéder aux cahiers des charges de ce marché a été écarté par la CADA au motif douteux du respect de la concurrence ? *Ne siégeant pas à la commission des marchés, comment l'APO peut-elle prétendre jouer un rôle sur le choix du concessionnaire ?*

Comment APO peut-elle prétendre à être attentive au montant des indemnités aux riverains alors qu'elle n'a pas réagi, ni soutenu la procédure de recours contre un décret jugé particulièrement inégalitaire et injuste ?

NON, contrairement à l'APO, nous considérons que le développement de l'aérien pour des raisons purement économiques, ne doit pas se réaliser coûte que coûte et particulièrement au détriment de l'environnement et la santé des 100 000 habitants concernés par les nuisances.

Le communiqué de presse de l'APO et de l'IFOP dont fait également référence l'article publié, rapporte que « *L'un des freins les plus importants au recours au transport aérien — devant même l'impact environnemental de l'avion — est la distance entre le domicile et l'aéroport. En effet, 50 % des personnes interrogées ne souhaitent pas avoir à faire plus de 1 h 30 en train ou en voiture pour prendre l'avion.* » *Il est intéressant de constater que la saturation du périphérique, donc l'accessibilité de l'aéroport, a été occultée.*

Le sondage montre que l'objectif soutenu par le COCETA, d'autres associations et de nombreux élus, de repenser le projet autrement est possible. En effet, l'inéluctable développement du trafic aérien dans le Grand Ouest doit nous amener à étudier toutes les alternatives, en se questionnant sur le développement pérenne d'une telle activité sur le site actuel. **Nous condamnons la précipitation de l'Etat à s'engager avec un concessionnaire pour 40 ans sur un projet dont l'impact environnemental sera catastrophique à la fois pour la biodiversité du bassin de Grand Lieu et sur la santé des enfants, des femmes et des hommes survolés.** Nous défendons le principe de précaution et de préservation !

NON, le sondage ne légitime d'aucune manière le développement de l'aérien sur le site actuel et ce, dans un objectif inédit d'au moins 15 Millions de passagers

Comment, dans l'article de OF, l'association peut-elle conclure que le public témoigne de son appétence pour l'aéroport de NA alors que la question n'a pas été posée ? Faut-il rappeler que les ligériens du département se sont exprimés majoritairement contre le maintien de l'aéroport de NA lors du référendum alors que l'objectif de fréquentation, 9 millions de passagers/an, était déjà très inférieur à celui prévu pour le projet de réaménagement de l'aéroport de NA?

Comment l'IFOP peut-il cautionner des conclusions visant à légitimer le développement de l'aéroport actuel ?

N'aurait-il pas été judicieux d'évaluer jusqu'à quel point les sondés sont prêts à se sacrifier s'ils avaient à en subir les nuisances ?

Par exemple (*plusieurs réponses possibles*) :

«

1. J'ai les moyens de m'installer ailleurs, je suis prêt à déménager et à raser des quartiers et des villages qui sont impactés par l'augmentation du trafic,
2. Cela ne me pose pas de problème de déplacer des crèches, des écoles et des collèges, ...
3. Je trouve cela normal de condamner des hôpitaux et des résidences de repos au survol à basse altitude
4. J'assume le fait de bétonner et de dégrader un site exceptionnel classé Natura 2000, 2^{ème} réserve ornithologique de France et unique en Europe,
5. J'accepte de dégrader ma qualité de vie :
 - en me confinant été comme hiver
 - en m'exposant à une qualité de l'air néfaste pour ma Santé
 - en assumant les risques des conséquences du bruit sur ma santé (effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, troubles psychologiques, ...)
6. Je prends le risque de dégrader l'attrait touristique de Nantes et de ses environs.
7. Je suis convaincu que le risque zéro existe dans le domaine de l'aviation. La preuve : on autorise bien à densifier le trafic aérien à basse altitude (moins de 400m) sur des zones hyperurbanisées et fréquentées (hypercentre de Nantes, ile de Nantes, Rezé...).
8. J'assume un choix qui m'engage, ainsi que les 100 000 habitants impactés, pour les 40 prochaines années. »

Qu'APO puisse admettre que le réaménagement d'un aéroport urbain, donc contraint, puisse répondre à la demande du trafic aérien pour les 40 prochaines années est une erreur de vision sur l'avenir de l'aérien dans l'Ouest.

Le COCETA déplore qu'APO, ait renoncé au fondement même de cette association qui voulait une plateforme aéroportuaire délocalisée pour le Grand Ouest ! En l'état, (faire) croire en l'impact positif du développement soutenu du trafic aérien sur l'aéroport actuel est une grave erreur et parier de pouvoir le pérenniser sur le site actuel est une chimère compte tenu des impacts sur l'environnement et les zones urbaines survolées.

Ce sondage n'apporte aucun élément nouveau sur la nécessité d'un aéroport adapté au trafic aérien du 21^{ème} siècle.

Par contre, il fait l'impasse sur ce projet absurde d'aéroport urbain sacrifiant les populations.

Le COCETA exige auprès de l'IFOP et de l'APO de rectifier sans délai les conclusions trompeuses issues d'une interprétation volontairement biaisée du sondage réalisé.

Contact Presse :

Joël SAUVAGET
Président du COCETA
06 03 59 10 59

[Lien pdf pour le Communiqué de Presse du 1/12/2021](#)