

COMMUNIQUE DE PRESSE

Abandon du projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes

= toujours plus de trafic au-dessus des zones densément peuplées.

C'est fait ! Le gouvernement a décidé l'abandon de ce projet semé de mille controverses. C'est une décision que n'ont pas su prendre les gouvernements précédents, qu'ils soient de gauche ou de droite. Nous savions depuis la nomination de Nicolas Hulot comme Ministre de l'Environnement, que son maintien au gouvernement était incompatible avec la poursuite de ce projet d'aéroport du Grand Ouest. Le gouvernement a continué à s'engager dans cette voie en nommant comme médiateurs des personnes qui avaient par le passé affiché leur opposition notoire à ce projet.

Quelles conséquences ?

1. D'abord, l'Etat devra rompre le contrat passé avec Vinci, ce qui coûtera une petite fortune aux contribuables que nous sommes tous. L'abandon des portiques censés être le support de l'écotaxe n'a pas servi de leçon aux pouvoirs publics.
2. L'Etat considère comme quantité négligeable le résultat d'un référendum organisé sur ce projet. Nous appelons cette attitude un déni de démocratie.
3. Les avions continueront à survoler la ville de Nantes, avec l'impact sanitaire reconnu, à la fois en termes de bruit et de pollution, mais les grenouilles abritées par les zones humides de la région du site nous ont exprimé leur satisfaction. On ne peut pas plaire à tout le monde !
4. L'Etat poursuit par cette décision (ou plutôt cette non-décision) sa politique aéroportuaire du laisser faire. L'augmentation du trafic s'est opérée et continuera à s'opérer sur les plates-formes existantes, dans des zones à forte densité de population. Les PEB (plans d'exposition au bruit) ne sont pas respectés. Ils ne jouent pas leur rôle de limitation de la population subissant les nuisances. Les PEB de l'Ile-de-France (la moitié du trafic national), concentrent une densité démographique 10 fois plus forte que la moyenne nationale (1200 hab./km²), et 5 fois plus forte, ce n'est guère mieux, pour les principaux aéroports régionaux.
5. Le kérosène utilisé comme carburant aéronautique est similaire au gasoil des moteurs diesel, il participe donc dangereusement aux pics de pollution (oxydes d'azote et particules fines) des grandes agglomérations. Le Conseil d'Etat vient de retoquer les plans de protection de l'atmosphère de plusieurs régions, et les instances européennes ont mis en demeure notre pays de respecter les normes environnementales, mais tout cela n'émeut pas les pouvoirs publics.
6. Comme on compte pour quantité négligeable les coûts externes du trafic aérien, on peut continuer à surcharger les aéroports existants au mépris de la santé des populations survolées et au risque d'un scandale sanitaire. Songeons que tout mouvement d'avions à Notre-Dame-des-Landes, ou dans une autre zone peu dense, aurait impacté 1000 fois moins de personnes.

L'ADVOCNAR, membre de l'UFCNA¹, de l'UECNA² et de la Convergence Associative³, interpelle le gouvernement sur les conséquences de sa décision :

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre de la Transition écologique et solidaire, que comptez-vous faire pour contrer le sacrifice des populations dont la santé et le cadre de vie sont gravement impactés par le trafic aérien en France ? Quand serez-vous les garants d'un juste équilibre entre la croissance continue du transport aérien et la nécessaire protection de la santé de nos concitoyens ? Les garants d'un véritable développement durable de ce secteur ?

¹ UFCNA : Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs

² UECNA : Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes

³ Convergence Associative pour une réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France