

Édition mai 2016

Les arguments CONTRE le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Le projet d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est **inutile, coûteux, destructeur et incohérent**.

Nantes et l'Ouest n'ont pas besoin d'un nouvel aéroport

Nantes a déjà un excellent aéroport international, Nantes-Atlantique, qui peut parfaitement être optimisé. Depuis 50 ans, cet aéroport n'a pas connu toutes les améliorations nécessaires étant donné qu'il était susceptible d'être remplacé par un autre à Notre Dame des Landes.

- la DGAC reconnaît que cet aéroport peut être optimisé mais elle annonce des travaux et des coûts démesurés ;
- **le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) a très peu augmenté** depuis les années 2000 car les avions sont plus gros et mieux remplis ; ce nombre est très inférieur aux performances d'autres aéroports à une seule piste, il ne peut donc pas être question de saturation de la piste ;
- la superficie actuelle **permet d'agrandir l'aérogare et de faire des parkings silos** et 60 m de plus à la piste ;
- **de véritables transports collectifs** peuvent être mis en place (tramway à 2 km, voie ferrée devant l'aérogare) ;
- **les nouvelles procédures d'approche peuvent réduire l'impact sonore** pour les populations survolées ;
- **son maintien permet de ne pas fragiliser l'usine Airbus** qui a besoin de la piste et de ne pas transférer les 1 850 à 2000 emplois liés à l'aéroport et occupés très majoritairement par des habitants du Sud-Loire ;
- **Nantes-Atlantique n'est pas classé dangereux** par la Direction Générale de l'Aviation Civile et ses services (SNA).

Le projet de NDL est coûteux

- contrairement à ce qui a été dit pour la déclaration d'utilité publique, ce projet **représente un coût et non un gain pour la collectivité** ; ce coût est chiffré entre 100 et 600 millions d'euros selon que l'on prend une hypothèse optimiste ou prudente (étude CE Delft de 2011) ;
- **les collectivités locales vont « prêter »¹ de l'argent (131 millions d'euros 2016 HT) à un groupe qui n'en a nul besoin** et qui prévoit de rémunérer ses actionnaires à 12 % chaque année ;
- le projet est également **coûteux en terres et en emplois agricoles** à une époque où l'on tente de freiner le gaspillage des terres pour l'agriculture de demain.

Le projet est destructeur et contraire à la loi sur l'eau

Le site de NDL, formidable réservoir de biodiversité et véritable château d'eau (tête de deux bassins versants), a été choisi il y a plus de 50 ans à un moment où l'on remblayait sans état d'âme les zones humides. Depuis, les directives européennes et la loi française sur l'eau **interdisent de détruire ce type de zone ou, en cas d'absence d'alternative avérée**, soumettent le projet à des règles très sévères de compensation. La commission d'experts scientifiques nommée en 2012 a invalidé la méthode de compensation proposée. D'autres conseils scientifiques nationaux aussi. Ce site, gardé par commodité parce qu'on y avait constitué une réserve foncière, est le plus impropre qui soit à la réalisation d'un équipement aéroportuaire.

Quand bien même il faudrait un nouvel aéroport, il ne doit pas être localisé à cet endroit !

Le projet est incohérent, voire mensonger

- le service aux passagers serait inférieur à celui d'aujourd'hui : surfaces plus petites, moins de comptoirs d'enregistrement, moins de passerelles... seules les surfaces commerciales seraient plus importantes ; depuis le rapport d'avril 2016², on ne sait pas s'il y aurait une ou deux pistes (de la taille de l'actuelle) ;
- il n'y aurait pas plus de destinations depuis Notre Dame des Landes, ni des avions plus gros ;
- il n'est plus question de transport collectif performant à l'ouverture ; rien n'est inscrit au budget des collectivités. **Seul un service de car est prévu...** mais il y aura plus de 7 400 places de parkings, c'est ce qui rapporte le plus (30 % des recettes de Nantes Atlantique) ;
- compte tenu des finances publiques, une nouvelle ligne à grande vitesse Rennes-NDL-Nantes restera un rêve ;
- **le projet n'a pris en compte ni la nouvelle LGV Rennes-Paris**, ni la création du barreau de LGV au sud de Paris, ni l'optimisation de la plate-forme d'Orly ; il fait aussi l'impasse sur le devenir des autres aéroports de l'Ouest.

En réalité, ce projet est d'un autre temps et contraire aux engagements de la France pour le climat. Les crises en cours devraient pourtant nous inciter à faire des choix différents de ceux du siècle dernier. Ce projet anachronique et inutile sert néanmoins des intérêts financiers réels, ceux du BTP et de l'immobilier.

¹ Le contrat est tel que très probablement ce « prêt » ne sera jamais remboursé ; Vinci parle de « subventions »

² Rapport du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pour la ministre de l'Environnement

Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la capacité d'une plateforme aéroportuaire répond à cinq critères :

- 1) **Son espace aérien** : à Nantes, il n'y a aucune contrainte de type environnementale, relief, zone dangereuse ou interdite, etc.
- 2) **Son système de piste** : une seule piste de 2 900 mètres avec un taxiway parallèle sur toute sa longueur autorise selon mauvais temps/ beau temps jusqu'à 35 à 50 mouvements d'avions par heure (source DGAC & STAC Service Technique de l'Aviation Civile). On en est à 12 par heure. Prévoir deux pistes à Notre-Dame-des-Landes est une aberration... et les deux pistes de trajectoires sécantes ne seraient d'ailleurs jamais utilisables simultanément!
- 3) **Ses aires de stationnement avions** : tous les postes de stationnement (18 référencés sur le tarmac principal + 5 sur le hall 4) n'ont historiquement jamais été occupés simultanément, tout au plus 70 % de ces postes l'ont été environ 60 jours dans l'année. **Les parkings avions sont suffisamment dimensionnés...** pour preuve, on en détruit pour créer des parkings voitures.
- 4) **Son aérogare** : les quatre halls de Nantes-Atlantique répondent à une fréquentation annuelle de 4 millions de passagers, chiffre atteint en 2014. L'aérogare peut être agrandie.
- 5) **Les accès aux aérogares** : proximité du périphérique nantais, 7100 places de parkings voitures, une navette reliant les aérogares au centre ville de Nantes. Un seul petit parking est à étages, les autres s'étalent. Ils peuvent être mis en étages (parkings silos). Il y a de grandes possibilités d'amélioration : un réseau ferré existe, distant de 150 mètres, mais n'est utilisé que pour les marchandises et la dernière station du tramway nantais n'est distante que de 1 600 mètres.

En 2013, Nantes a compté 47 000 mouvements commerciaux et 21 000 non commerciaux. Parmi ces derniers, des **petits avions privés et aéroclubs généralement exclus des grandes plateformes, mais acceptés à Nantes, compte tenu de la modestie du trafic.** On y voit d'ailleurs régulièrement des appareils civils ou militaires en entraînement.

L'emport (nombre moyen de passagers par avion) à Nantes est en dessous de la moyenne des aéroports européens de même taille, il peut donc encore croître beaucoup, ce qui signifie transporter plus de passagers avec autant d'avions.

La plage horaire à Nantes est (malheureusement) étendue : les vols de nuit sont encore autorisés, ce n'est pas le cas à San Diego par exemple.

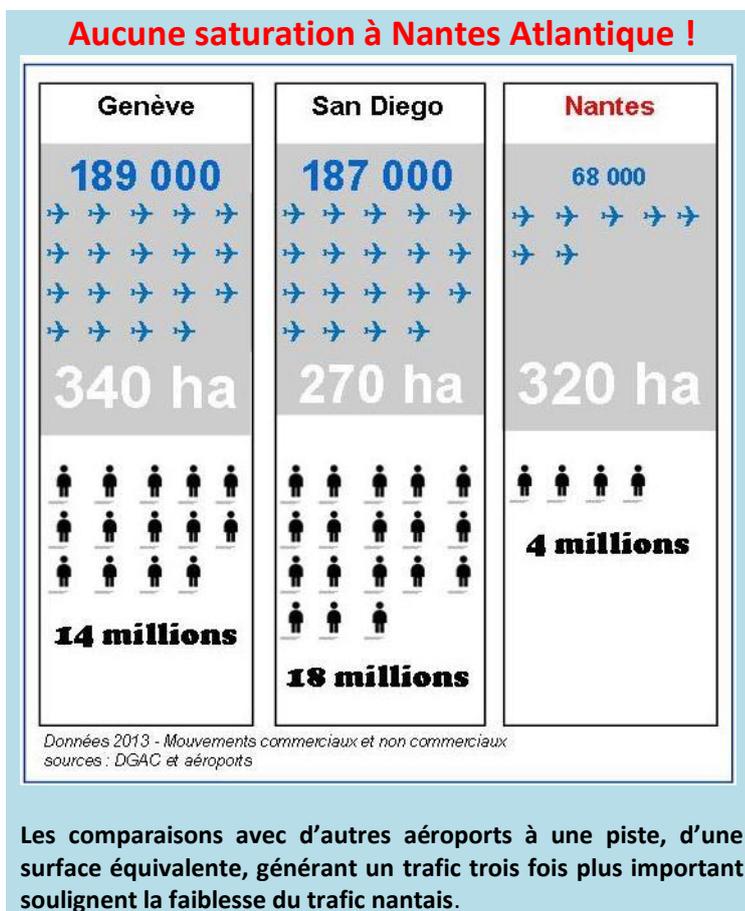
Pierre Sparaco, journaliste aéronautique international : « *L'affaire NDDL est d'autant plus scandaleuse et inadmissible que les uns et les autres ont oublié une fois pour toutes qu'il s'agit au départ de transport aérien, et de rien d'autre. [...] La plus belle des inepties consistant à dire et répéter que l'actuel aéroport nantais s'achemine à grand pas ...vers la saturation. L'argument est tout simplement risible.* »

Jacques Bankir, ancien directeur chez Air France, ancien PDG de Régional CAE : « *NDL est totalement inutile* »

Nicolas Notebaert, directeur de Vinci Airports : « *Ce transfert n'est pas une réponse à des problèmes aéronautiques, mais un choix politique de développement du territoire* »

Position de pilotes sur l'inutilité d'un nouvel aéroport « *A Londres-Gatwick, le dixième aéroport du monde, qui accueille 34 millions de voyageurs, il n'y a qu'une piste, comme à Nantes, où on n'en a que 2,7 millions [en 2009]. Et ne parlons pas de Genève, où l'on n'a qu'une piste et du relief autour* ».

http://www.ouest-france.fr/region/paysdelaloire/detail-Des-pilotes-un-nouvel-aeroport-pour-quoi-faire-8620-1096326_actu.Htm

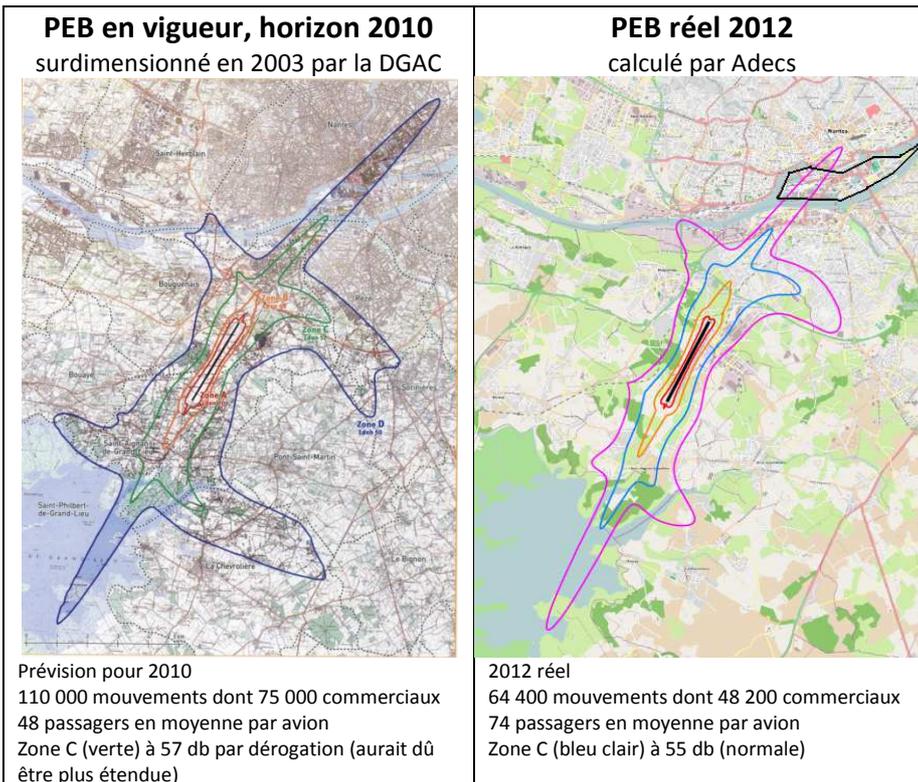


Il est faux de dire qu'aujourd'hui 42 000 personnes subissent fortement les nuisances sonores de Nantes Atlantique. La réalité : environ 4000 personnes, qui sont dans le plan de gêne sonore et bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation.

Autour des aéroports, il y a trois outils de mesures et de contraintes sur le bruit : le PEB, le PGS et l'exposition au bruit.

Le PEB, Plan d'Exposition au Bruit : document administratif calculé en prospective de trafic pour établir des **contraintes d'urbanisation**. Il délimite 4 zones emboîtées : A, la plus proche de la piste (pas d'habitation autorisée), B (pas d'agrandissement des habitations existantes), C (pas de nouvelles habitations) et D (information sur le fait d'être dans une zone concernée par le bruit des avions).

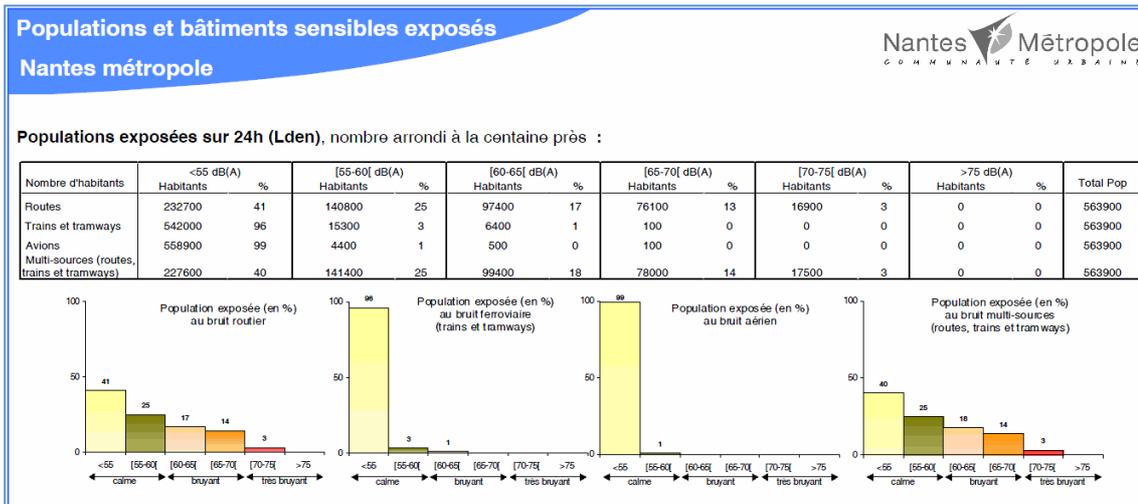
Celui qui est en vigueur sur Nantes a été calculé en 2003 et s'applique depuis 2004. Il a été surdimensionné comme le montre la vérification faite par le cabinet Adecs pour le Cédpa avec les chiffres réels de 2012.



Le chiffre souvent affiché de 42 000 personnes touchées par le bruit aujourd'hui découle de la zone D du PEB actuel **surdimensionné** : calculé sur l'hypothèse de 110 000 mouvements, il y en a actuellement la moitié.

Le PGS, Plan de gêne sonore : document qui est établi à partir des données de trafic observé, des mesures de bruit à une date donnée. De ce plan, découlent des **aides financières à l'insonorisation des logements. Elles concernent 1750 logements (soit environ 4000 personnes)** autour de Nantes Atlantique ; elles sont en grande partie réalisées et beaucoup moins coûteuses que le projet. En comparaison, à Toulouse le PGS concerne 20 200 logements (environ 46 500 personnes).

Les avions étant moins bruyants et certaines trajectoires ayant semble-t-il été légèrement modifiées, il serait utile de le calculer de nouveau. L'Etat s'y refuse.

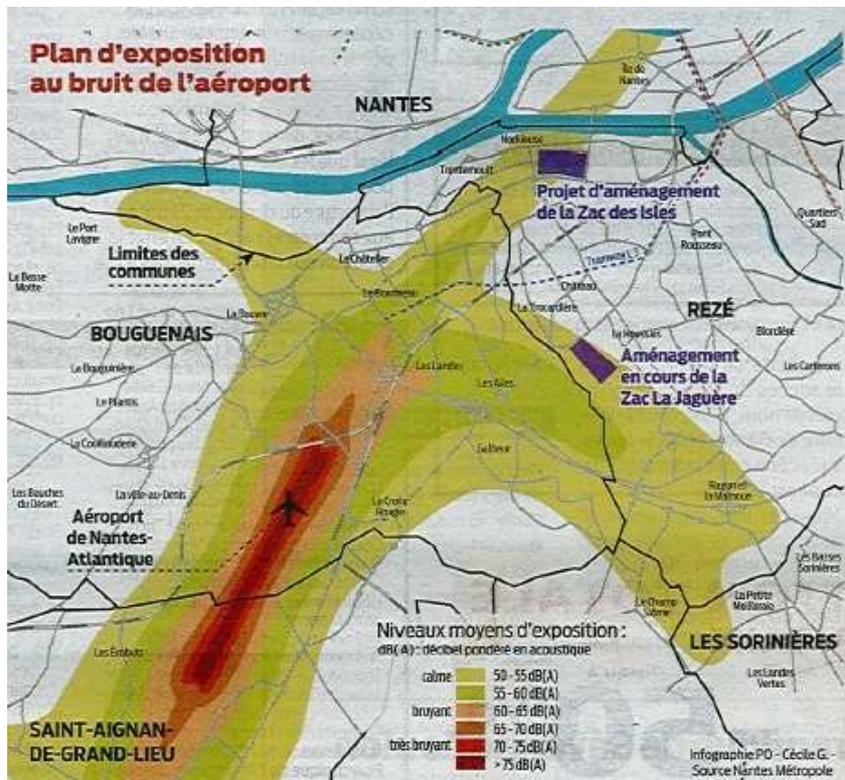
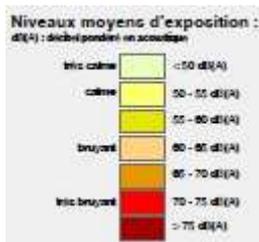


L'exposition au bruit : on trouve des cartes et des graphiques sur le site de Nantes métropole. **Le bruit sur la métropole nantaise est largement lié à d'autres causes que l'avion** comme le montre le graphique ci-contre, établi en 2008 : 1% de la population de

Nantes métropole (**5600 personnes**) est exposée au bruit aérien entre 55 et 60 db. Le reste de la population est exposé à un bruit de moins de 55 db. Par ailleurs, 60 % de la population est exposée à un bruit routier de 55db ou plus, et 16 900 personnes à un bruit routier de 70 db et plus (3 % de la population). Nantes métropole refuse également de mettre ses cartes et graphiques à jour.

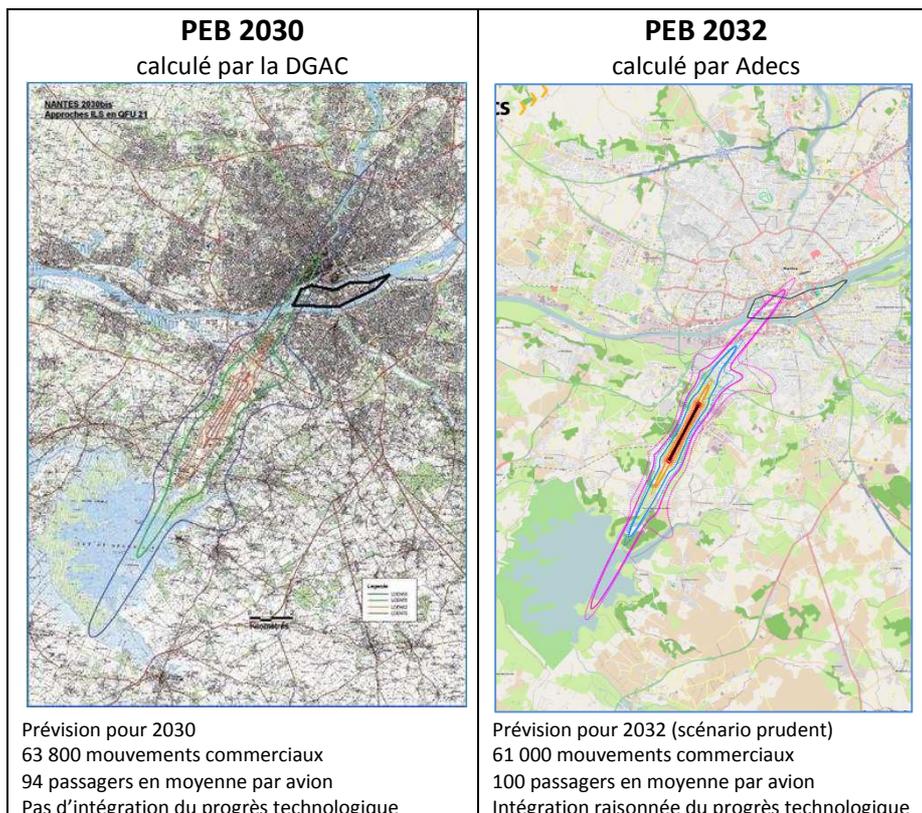
La carte de l'exposition au bruit autour de Nantes Atlantique en 2008 montre qu'un PEB qui serait établi sur le trafic actuel permettrait l'urbanisation sur le nord de Rezé (Zac des îles) ;

C'est totalement abusif de dire qu'aujourd'hui 42 000 personnes subissent les nuisances sonores de NA



Le titre de cette carte, publiée par Presse Océan, est abusif, il s'agit de la carte d'exposition au bruit que l'on trouve sur le site de Nantes métropole (élaborée selon les directives de l'Union européenne) et non pas du PEB.

Et à l'avenir ? Si NDL ne se fait pas et que l'on conserve Nantes Atlantique comme nous le demandons, quel serait le bruit ? La commission du dialogue de 2012-2013 a demandé des calculs prévisionnels de PEB sur Nantes Atlantique à horizons lointains.



Les résultats des calculs de la DGAC et d'Adecs sont très différents en dépit d'un même nombre de passagers (6 millions, hypothèse du contrat Vinci-Etat) et d'un même logiciel.

La DGAC a choisi de ne pas intégrer le progrès technique des nouveaux appareils, plus silencieux, alors qu'ils auront 15 ans en 2030. Elle a par ailleurs considéré que l'emport évoluerait peu (94 en 2030) alors qu'il est de 89 en 2014 (et déjà de 95 à Bordeaux).

L'ensemble de ces hypothèses conduit à des zones de PEB de la DGAC trois fois trop grandes.

L'Etat n'a pas voulu poursuivre la confrontation des études. **Nous demandons une expertise indépendante (réellement) pour y voir clair.**

Bien sûr, il y aurait à Notre Dame des Landes moins de personnes subissant les gênes sonores puisque c'est une zone rurale. Mais on peut faire remarquer :

- Il n'y a pas de mouvement des riverains actuels voulant se débarrasser de l'aéroport. Leur demande est **l'arrêt des vols de nuit (23h-6h)** et elle devrait être entendue ; cela se fait ailleurs.
- Le bruit d'un avion passe davantage inaperçu en ville, il a lieu sur un temps bref qui élève peu le fond sonore déjà élevé.
- **Un aéroport attire des activités et des logements** si le trafic se développe. Il n'y avait rien autour de Roissy CDG avant 1974.

Voir aussi fiche 03 Bruit

Le bruit est évoqué pour justifier le transfert de l'aéroport actuel à Nantes Atlantique, il serait devenu insupportable pour les Nantais. Certes les avions sont bruyants et les populations des communes riveraines subissent des nuisances (guère les Nantais). Ces nuisances sonores ont néanmoins régressé, la Direction générale de l'aviation civile l'affirme mais à Nantes, elle le cache. Elles vont continuer à régresser, d'autant qu'il existe des solutions pour les réduire davantage, non mises en œuvre aujourd'hui à Nantes, notamment l'arrêt des vols de nuit et de nouvelles trajectoires.

Le bruit impacte moins d'habitants à Nantes qu'à Toulouse où l'Etat a renoncé à transférer l'aéroport.

Les plans de gêne sonore établis pour chaque aéroport donnent le nombre de logements directement impactés, pouvant bénéficier d'aides à l'insonorisation :

Nantes-Atlantique : 1 750 logements (environ 5 000 personnes)
Toulouse : 20 200 logements (environ 56 000 personnes)

Le bruit aérien diminue

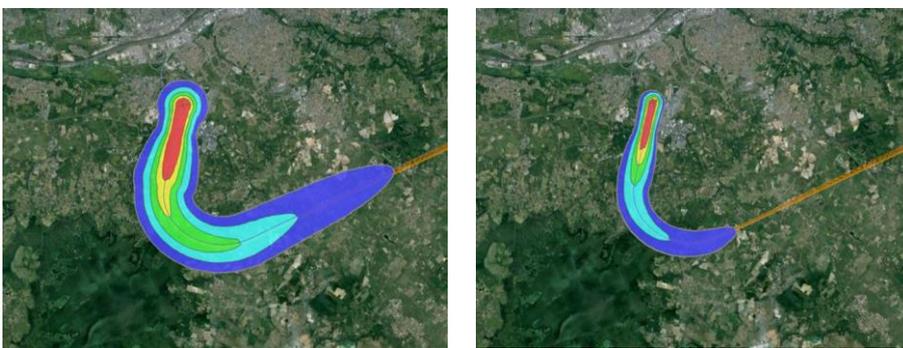
Les avions sont de moins en moins bruyants. Les plus anciens, les plus bruyants, sont retirés au fur et à mesure du renouvellement des flottes. On remplit davantage les avions. Le nombre de voyageurs augmente mais pas la nuisance sonore ! La Direction générale de l'Aviation Civile l'a affirmé lors d'un colloque de novembre 2015 à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC)¹. Cela concerne Nantes Atlantique comme tous les grands aéroports. Autour de l'aéroport d'Heathrow, il y avait en 1998, 341 000 personnes dans le périmètre de 57 db ; en 2012, elles sont 243 000 alors qu'il y a 40 000 mouvements de plus et que l'habitat s'est densifié².

En 2003, la DGAC s'est trompée dans l'estimation du bruit autour de Nantes Atlantique dans le calcul du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En 2013, la DGAC récidive dans les grandes largeurs (voir fiche 02 – Personnes survolées). Pour répondre à la demande de la commission du dialogue d'estimer des plans d'exposition au bruit prévisionnels, la DGAC a choisi les hypothèses les plus lourdes pour faire croire à une augmentation future du bruit autour de Nantes Atlantique :

- Ignorer le progrès technique des appareils de nouvelle génération qui sont sur le marché depuis 2014 ;
- Gonfler le nombre de mouvements d'avions ;
- Modifier les trajectoires et l'utilisation de la piste de façon à ce que Nantes soit davantage survolée.

Le progrès technique des avions est un facteur majeur de la réduction du bruit. Le bruit des avions diminue de 50 % en moyenne chaque décennie depuis 1970. Les évolutions apportées par les récents appareils sont importantes.



Zones de bruit comparées d'un appareil actuel (carte de gauche) et d'un appareil doté d'un moteur nouvelle génération (carte de droite)

Noise Level	Area Reduction
65	66%
70	69%
75	75%
80	69%
85	68%
90	67%
95	71%
Average	69%

Le graphique britannique ci-contre présente le renouvellement de la flotte. La flotte actuelle (en rouge) va décliner en importance pour laisser progressivement la place à la nouvelle génération d'appareils (en bleu) à partir de 2015. En 2030, ces appareils constitueront environ la moitié du parc.

Le rapport du CGEDD (Commissariat général de l'environnement et du développement durable) demande **une tierce expertise** pour l'étude des zones de bruit sur Nantes. **Nous ajoutons : INDEPENDANTE.**

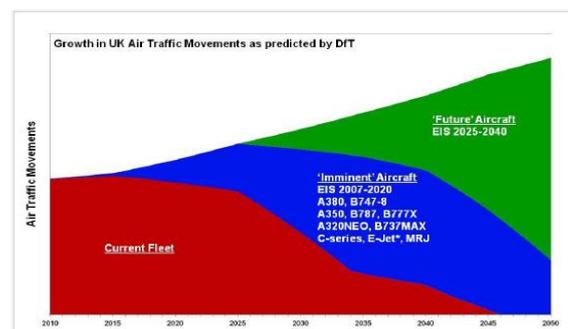


Figure 24: Typical fleet transition from current aircraft to 'Imminent' and 'Future' aircraft

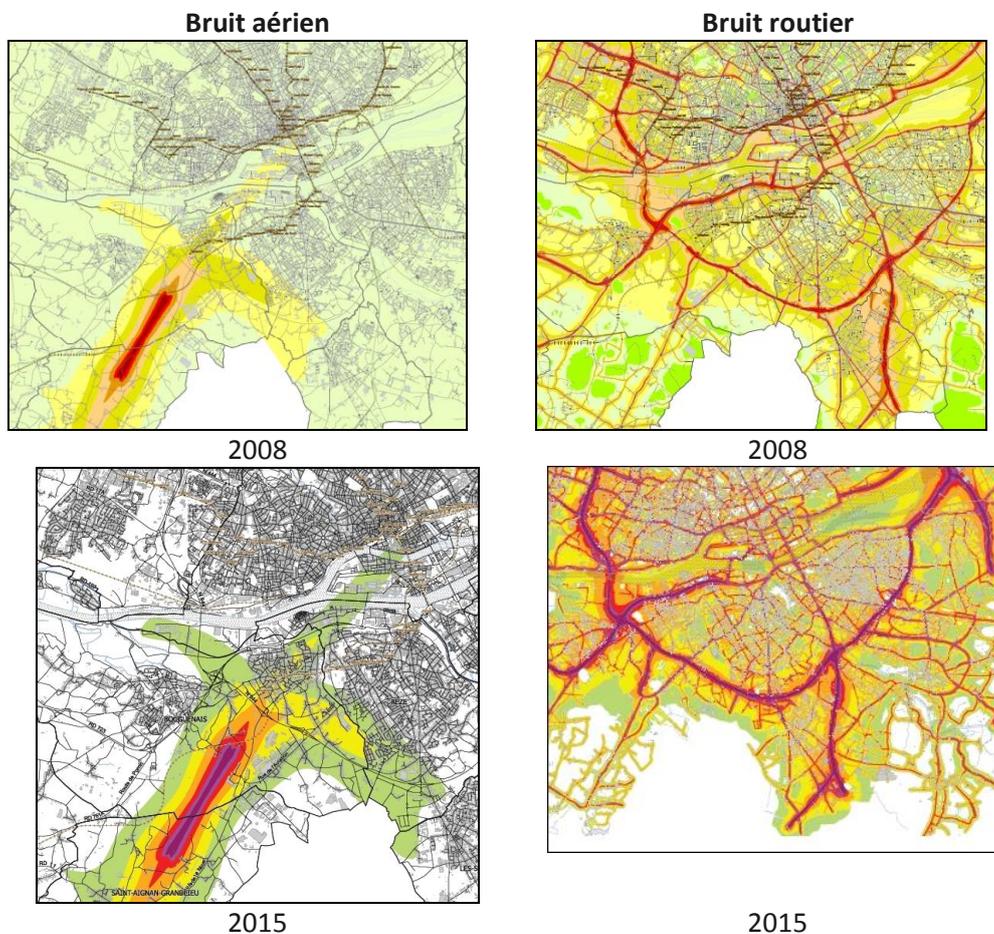
www.sustainableaviation.co.uk

¹ Lien vers la vidéo

² SA Noise road map : <http://www.sustainableaviation.co.uk/road-maps/>

Le bruit impacte bien davantage des habitants de communes proches de l'aéroport, notamment Bouguenais et Saint Aignan de Grandlieu, que ceux du centre ville de Nantes où le bruit provient de bien d'autres sources. Pourtant, pour espérer mobiliser beaucoup de monde, les partisans du projet de nouvel aéroport mettent en avant le bruit sur Nantes.

Des cartes de bruit de jour (moyenne annuelle) de 2015 sont publiées sur le site de Nantes métropole³. Elles ont été actualisées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Curieusement, la carte du bruit aérien 2015 est strictement identique à celle de 2008. Pour le bruit routier, il n'y a pas photo. De là à supposer que les cartes de bruit aérien datées juin 2015 sont en fait celles de 2008 ? La DGAC s'était d'ailleurs opposée à leur actualisation dans le cadre des travaux de préparation de PPBE. Cachez cette réduction de bruit aérien à Nantes que je ne saurais voir !



Pour les habitants directement impactés par le bruit aérien, les nuisances se concentrent sur les WE de grands départs (vacances, WE prolongés). Pour le bruit aussi, **la présence du lac de Grandlieu est un avantage considérable** pour l'aéroport de Nantes Atlantique car il y a peu de personnes survolées côté sud.

Il existe des solutions pour réduire ces nuisances dès maintenant.

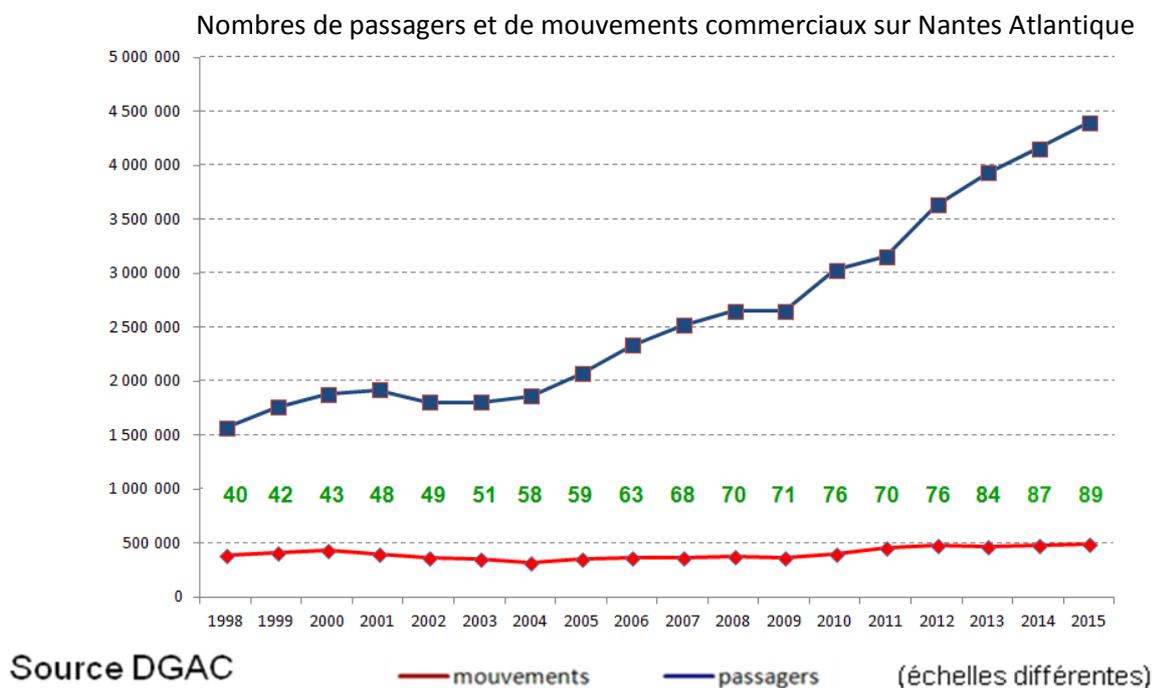
- **Arrêt des vols de nuit** (23h-6h) comme cela se fait dans beaucoup d'aéroports. Demande jamais soutenue par ceux qui ont pourtant l'air si soucieux de la qualité de vie des habitants de l'agglomération...
- **Descente en continu par le nord**, avec un plan d'approche plus fort, ce qui permettrait de diminuer sensiblement le bruit, et aussi la consommation de kérosène, l'avion « planant » en quelque sorte jusqu'à son arrivée. Tous les aéroports doivent mettre en application ce nouveau type de procédure (recommandations OACI). A Nantes, on l'a mise en place d'abord pour l'arrivée par le Sud... et non pas pour les atterrissages par le nord pourtant les plus contraignants ! Pour mettre en place ce type de procédure, il faut installer une balise radio-électrique supplémentaire et revoir les procédures d'atterrissage.

D'autres solutions devraient être étudiées au cas, peu probable, où il y aurait à l'avenir une forte augmentation du nombre de mouvements d'avions : mise en réseau d'aéroports proches pour les vols vacances Nantes, Angers, Rennes ; nouvelle piste réorientée, dédiée à l'atterrissage.

Voir aussi le cahier Bruit de l'Atelier citoyen (www.ateliercitoyen.org)

³ <http://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/competences/les-cartes-des-bruits-27856.kjsp?RH=1272455296326>

Depuis une quinzaine d'années, le trafic mesuré en nombre de mouvements (atterrissages et décollages) a d'abord diminué puis a progressé légèrement depuis 2010. Il y a eu 49 000 mouvements en 2015. Le nombre de passagers a par contre fortement augmenté, surtout depuis l'ouverture de la plateforme aux compagnies low cost en 2004. Les avions sont plus gros et mieux remplis, ce que traduit l'évolution du nombre moyen de passagers par avion (l'emport). L'emport sur Nantes Atlantique est de 89 en 2015, il peut encore beaucoup progresser quand on le compare à celui d'autres aéroports similaires.



Le trafic est souvent commenté en nombre de passagers (courbe bleue). Ce nombre a atteint 4,4 millions en 2015. Le nombre de passagers influe sur la capacité de l'aérogare (4,5 millions de passagers) et des parkings voitures (7 100 places). L'aérogare comme les parkings peuvent être agrandis si besoin.

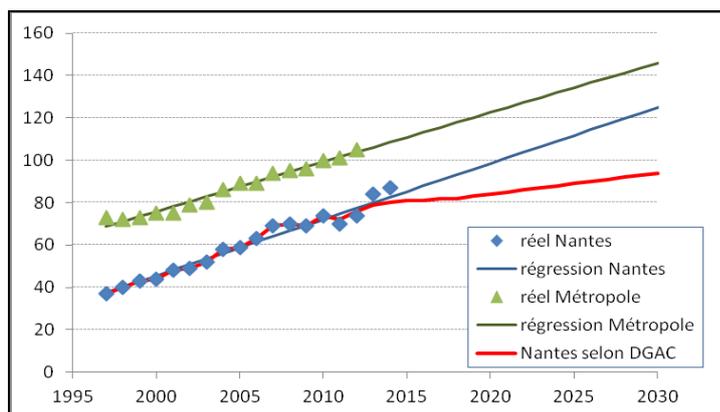
Le plus important est le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions, stagnant depuis dix ans et ayant augmenté en 2011 et 2012. Ce nombre de mouvements est à mettre en relation avec la capacité de la piste (110 000 mouvements d'après le cabinet Cosynergie en 2003), sachant que des aéroports similaires ont jusqu'à 250 000 mouvements par an (Gatwick, près de Londres, avec pourtant aucun vol de nuit). En 2015, il y a eu à Nantes Atlantique 49 000 mouvements commerciaux et 19 000 mouvements non commerciaux, soit 68 000 mouvement totaux. C'est moins qu'en 2000 (43 000 commerciaux et 29 000 non commerciaux, soit 72 000 au total).

Les avions sont plus gros et mieux remplis : l'emport (le nombre moyen de passagers par avion) explique la différence entre les deux courbes. Cet emport s'accroît régulièrement sur tous les aéroports. A Nantes, il est de 89 en 2015, inférieur à la moyenne des aéroports européens de même taille : il reste des marges de progression.

En 2015, l'emport est de 100 à Bordeaux, de 95 à Toulouse, par exemple.

Le graphique ci-contre montre que l'emport évolue de façon très régulière, à Nantes mais aussi globalement pour les aéroports de métropole. Il montre aussi que **la perspective d'avoir un emport proche de 100 en 2020 à Nantes est probable.**

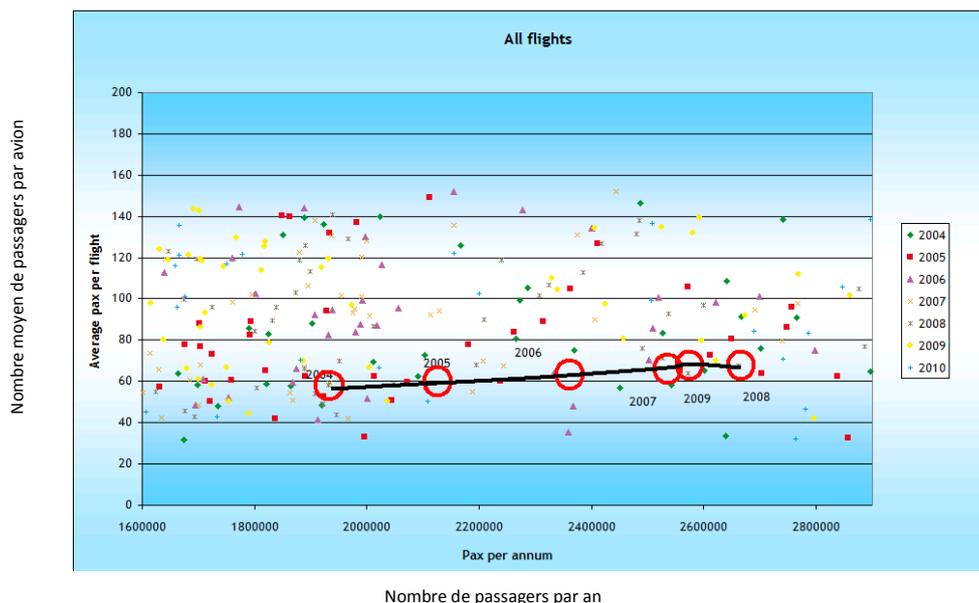
Curieusement, et sans justification, les estimations de la DGAC pour l'emport des années à venir sont très en deçà de la tendance des 20 dernières années.



Evolution de l'emport à Nantes Atlantique et pour l'ensemble des aéroports métropolitains

A Nantes, un emport faible en comparaison de celui d'autres aéroports comparables en Europe

Nombre moyen de passagers par avion selon le nombre annuel de passagers, sur l'ensemble des vols des aéroports en Europe, de 2004 à 2010



Extrait du rapport CE Delft, p.32 :

« Il apparaît clairement que le nombre moyen de passagers (emport) des vols de NA, arrivées et départs (entourés en rouge) est l'un des plus faibles des aéroports européens dont le nombre de passagers est comparable. Cela signifie que le nombre de passagers sur NA peut augmenter en faisant fonctionner des avions plus gros, sans avoir besoin de pistes supplémentaires.»

Le nombre de passagers est effectivement conforme, voire supérieur, aux prévisions effectuées en 2006 pour l'enquête publique, ceci du fait de la politique d'ouverture de l'aéroport aux compagnies low cost depuis 2004.

Le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions (les atterrissages + les décollages) est, lui, très inférieur aux prévisions effectuées en 2006 car le fait que les avions soient plus gros et mieux remplis n'a pas été pris suffisamment en compte dans les prévisions.

La croissance de Nantes Atlantique s'est faite ces dernières années par le low cost : Ryanair, Easyjet, plus récemment Vueling, et Volotea, qui vient de créer à Nantes un véritable pôle low cost. Ils ont amené de plus gros modules, avec des remplissages très supérieurs. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais, Bordeaux par ex). Depuis 2006, 50 lignes ont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées. Ryanair a réduit ses vols tandis qu'Easyjet et Vueling en ont ajouté ; Volotea a créé une base mais son modèle n'est pas forcément pérenne. **Les compagnies low cost ferment souvent leurs lignes au bout de 2 ou 3 ans** car après elles ne bénéficient plus d'exonérations avantageuses (80 % d'exonération la 1^{ère} année, 60 % la 2^e et 10 % la 3^e). Exemples : Ryanair vers Londres, Flybe, Air Aaran, Air Méditerranée, Corsair Fly...

L'essentiel des données publiées sur le trafic aérien concerne les mouvements commerciaux. Dans les aéroports d'une certaine taille, **le trafic non commercial** est très marginal (à Toulouse par exemple en 2015, 11 000 mouvements non commerciaux sur 92 000 au total, soit 12 %). A Nantes par contre, le trafic non commercial (petits avions privés d'affaire et aéroclub), même s'il décroît, est encore important. En 2015, les 19 000 mouvements non commerciaux représentent 28 % du trafic de Nantes Atlantique ! Encore un signe de la modestie du trafic aérien à Nantes : à partir du moment où le trafic devient plus important, les petits avions sont interdits.

Source : www.aeroport.fr

Voir aussi les fiches 01 : Capacité et 05 : Compagnies low cost

Les compagnies aériennes low cost se sont développées en Europe depuis la fin des années 90, accroissant le nombre de passagers. Elles ont développé les liaisons européennes de point à point mais quittent facilement un aéroport pour un autre, en faisant jouer la concurrence (et les subventions). Leur modèle social est critiquable et, pour certaines dont Ryanair, franchement esclavagiste. L'Union européenne cherche à faire le ménage dans les aides publiques qui leur sont accordées. A Nantes, le nombre de passagers s'est accru depuis leur arrivée en 2004. NDL est annoncé maintenant pour accueillir ces compagnies.

Une compagnie aérienne à bas prix ou low cost est une compagnie aérienne qui, à la suite de l'abolition des règles limitant la concurrence, à partir de 1978 aux États-Unis, plus tard sur d'autres continents, s'est positionnée sur le créneau commercial du transport aérien à moindre coût (low cost). Les compagnies low cost ont développé les liaisons européennes de point à point, alors que les compagnies traditionnelles ont davantage misé sur les systèmes en réseau autour des hubs.

Le modèle affiché de la compagnie low cost est celui d'un service minimum pour les passagers et d'une réduction drastique des coûts de fonctionnement pour la compagnie : un seul type d'avion, le plus souvent Boeing 737 ou A320, des escales rapides (environ 25 minutes contre plus d'une heure pour les compagnies traditionnelles), des employés remplissant plusieurs fonctions...

Leur modèle économique et social est critiquable¹. Les prix d'appel sont rarement les prix finaux (taxes aéroportuaires, taxes pour les bagages, les frais d'enregistrement, frais pour le paiement du ticket). La pression sur les coûts se fait aussi sur les salaires, l'emploi de stagiaires qui payent leur formation (80 % des employés de Ryanair sont des stagiaires), peu, voire pas de protection sociale.

Les compagnies reçoivent des subventions déguisées des collectivités locales, appelées pudiquement « aides au marketing » versées à des filiales basées dans des paradis fiscaux. Elles mettent en concurrence les collectivités locales pour leur implantation (exemple récent entre Dijon et Dole dans un même département). En 2008, Ryanair a touché 35 millions d'euros d'argent public en France², au titre des services d'aéroport ou de l'aide au marketing, un chiffre qui pourrait monter à 660 millions en Europe. L'aéroport de Bergerac a touché 500 000 euros de subventions publiques pour éviter la faillite, mais a donné à Ryanair 2,3 millions d'euros. Pour les élus, la situation est délicate car les compagnies low cost peuvent doper l'économie locale.

La députée du Puy-de-Dôme Odile Saugues (PS) a présenté, en juin 2010, son rapport d'information sur la concurrence dans le secteur aérien. Un rapport dans lequel elle appelle la Commission Européenne à clarifier les aides des aéroports régionaux et à créer un "espace d'équité" : "Si on veut une concurrence libre et non faussée, il faut évoquer la question du coût du travail, du dumping social".

Après quelques années où l'Union européenne a été interpellée sur les conditions d'exploitation des compagnies low cost et les distorsions de concurrence, en 2014, elle a tranché à propos des aides d'Etats. Peu de changement et profil bas. Les nombreux accords dits « de marketing et de publicité » entre les aéroports et les compagnies aériennes à bas coûts sont admis sous réserve d'un calcul préalable de rentabilité économique ; autant dire toujours admis.

Soumis à de nombreuses plaintes juridiques, Ryanair a fermé ses escales en France, en Belgique, en Italie et au Danemark³, plutôt que de renoncer au dumping qu'il pratique sur les salaires⁴.

Témoignage d'un pilote : « Les contrats sont renouvelables tous les ans et en cas de baisse d'activité le congé sans solde sera imposé. Pas le droit d'être malade : si malade pas de paiement. Si un pilote est trop méticuleux, s'il refuse de fermer les yeux sur un avion en mauvais état ou une amplitude dépassée? On le met 1 mois sans solde à la maison pour lui rappeler qui est le patron dans l'affaire, s'il persiste on le vire tout simplement de toute façon ce n'est qu'un contractor il n'a pas de droits. » nolowcost.over-blog.com

¹ <http://nolowcost.over-blog.com>

² Rapport de la Cour des Comptes, www.localis.fr

³ <http://www.challenges.fr/entreprise/transports/20150902.CHA8941/ryanair-la-machine-a-cash-contrainte-au-virage-force.html>

⁴ Film « La face cachée des low cost, enquête sur le système Ryanair » :

http://www.verite-lowcost.com/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=7&Itemid=5

Le modèle low cost est contradictoire avec les exigences climatiques. Par la faiblesse des tarifs pratiqués, le low cost a banalisé le transport en avion : il fait progresser le nombre de passagers et donc les gaz à effet de serre émis par le secteur aérien. Les engagements des Etats sont de réduire les émissions (Cop 21 de décembre 2015).

Part des low cost dans le trafic aérien français⁵ (en % de passagers transportés) :

- ensemble des aéroports en France : 26 % (sur 165 millions de passagers en 2014)
- aéroports de province : 39 % (sur 72 millions de passagers en 2014)

En volume, les aéroports où le nombre de passagers low cost est le plus élevé sont : Paris Orly, Paris CDG, Nice, Beauvais, Bâle Mulhouse, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et **Nantes**. Sur toutes ces plates-formes, les compagnies low cost ont vu leurs nombres de passagers augmenter en 2014, à l'exception de Marseille et Toulouse où il est stable.

A Nantes Atlantique

Quand une compagnie (low cost ou non) ouvre une ligne, elle bénéficie d'exonérations de taxes pendant trois ans : 80 % la 1^{ère} année, 50 % la 2^e et 30 % la 3^e. Les low cost en ont profité : elles ouvrent des lignes et les ferment souvent au terme des 3 ans. Ryanair a fermé le Nantes-Londres après deux ou trois ans alors que la ligne marchait très bien ! Autres exemples avec Flybe, Air Aaran, Air Mediteraneen, Corsair Fly...

Depuis 2004, Nantes Atlantique s'est ouvert aux low cost. Le nombre de passagers a nettement augmenté depuis cette date : Ryanair, Easyjet, plus récemment Vuelling, et Volotea, qui a créé à Nantes un véritable pôle low cost. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais et Bordeaux par exemple)

De 2006 à 2013, 50 lignes sont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées.

Il y a en moyenne 135 mouvements/jour à Nantes, dont un pourcentage important par des compagnies low cost.

En 2015, 47 % des passagers ont pris un vol low cost à Nantes Atlantique⁶, cette proportion augmente chaque année (22 % en 2011).

Le projet de NDL est un aéroport bas de gamme comme l'a révélé l'article du Canard enchaîné du 8 octobre 2014. Les superficies et services aux passagers sont partout inférieurs à ce qui existe aujourd'hui à Nantes Atlantique, sauf pour les surfaces commerciales. Les passagers auraient des temps de marche pour rejoindre leurs avions beaucoup plus longs (cf fiche 21 Comparaison NA-NDL).

L'utilisation de passerelles pour un accès confortable à l'avion (à l'abri des intempéries, et compatible handicapés) est prévu fortement réduit : 2 passerelles au lieu de 5 aujourd'hui à Nantes Atlantique (le rapport CGEDD demande 3 doubles passerelles).

Nicolas Notebaert, président de Vinci Airport, a déclaré que l'aérogare serait simple, d'un seul niveau et que le développement du trafic sera « **plutôt axé sur les charters, les low cost et le moyen courrier** » (source : Presse Océan 4 janvier 2011).

**Voir aussi les fiches
04 Evolution du trafic
18 Avion et climat**

⁵ <http://www.aeroport.fr/statistiques/statistique/r-sultats-d-activite-des-aeroports-fran-ais-de-2014>

⁶ <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique>

Le projet d'aéroport est annoncé pour la plate-forme initiale et son barreau routier de 12 km pour 556,5 millions d'euros de 2006, hors taxe, soit 565 M euros 2016 hors taxe. Les collectivités locales mettent la main à la poche, ce qui ne se fait pas habituellement pour une concession. Les sommes annoncées ne tiennent pas compte de tous les travaux connexes, ni des dépassements (40% en moyenne sur ce type de chantier) ; l'ensemble s'élèverait à plus d'1,5 milliard d'euros, sans compter les dépassements ni la LGV (1 milliard de plus).

Au départ, il était annoncé que les collectivités n'auraient rien à déboursier. Pourtant en juin 2008, les trois collectivités locales (Conseil régional, Conseil général, Nantes métropole) ont voté le principe d'une participation financière sans précision du montant : trois chèques en blanc !

Le Conseil d'État a validé la concession pourtant bien défavorable aux collectivités publiques, en admettant en particulier, **contre toutes les règles habituelles de la concession, que les collectivités publiques mettent la main au porte-monnaie**. En effet, dans une concession, le concessionnaire se rémunère sur l'utilisateur et la collectivité publique n'a en principe pas à payer quoi que ce soit.

En octobre 2010, chaque collectivité a voté pour sa participation financière sous forme d'avance remboursable, c'est-à-dire un prêt sans intérêt, sous **clause de « retour à meilleure fortune »** : les sommes versées seraient remboursées par Vinci aux collectivités si les bénéfices de l'exploitation aéroportuaire sont supérieurs aux bénéfices prévus. Les bénéfices prévus sont très élevés. Il est donc tout à fait improbable que ces avances remboursables soient un jour remboursées. Dans son plan de financement, **Vinci parle d'ailleurs de subventions de provenance des collectivités** et non pas d'avances remboursables.

Cette participation des collectivités a fait l'objet d'un contrat avec l'État, ce contrat étant annexé à celui passé entre l'État et AGO-Vinci. **Les élus ont voté les yeux fermés car ils ne disposaient pas du 1^{er} contrat (État -Vinci)**. Et pour cause, celui-ci a été finalisé en février 2011.

L'Atelier citoyen a analysé le modèle financier de Vinci qui figure dans la concession.

Ce que coûte le projet (hors dépassements) et qui paye

En millions d'euros 2016, hors taxe

Maitre d'ouvrage	Éléments	Financiers	en M. euros 2016
Aéroport Grand Ouest	Investissements initiaux	Vinci, banques, actionnaires, État, collectivités locales	434
	Renouvellement et expansions	Vinci, État	357
Etat	Tour de contrôle – raccordement routier	Etat, collectivités locales	131
Collectivités locales	Investissement Tram-train	Collectivités locales	114
	Franchissement de la Loire ?	Collectivités locales	476
TOTAL			1 512

Investissement initial annoncé

Plus de 2000 millions avec dépassements

Ce tableau n'intègre ni le coût de la LGV Nantes-NDL-Rennes, ni le coût du fonctionnement de la piste qui resterait pour Airbus
Source : Atelier citoyen, cahier Finances

Le financement des collectivités locales de 131 millions d'euros¹ est réparti ainsi :

Région Pays de la Loire : 35 % (46 millions),	Nantes Métropole : 15,5%
Région Bretagne : 25 %	Carene (com. de communes autour de St Nazaire) : 2,5%
Département 44 : 20%	Cap Atlantique (com. de communes autour de La Baule) : 2%

Le financement des collectivités locales est destiné d'une part au barreau routier (46 M euros), d'autre part à Vinci (85 M) en « avances remboursables ».

¹ 131 M euros 2016 = 115,5 M euros 2006

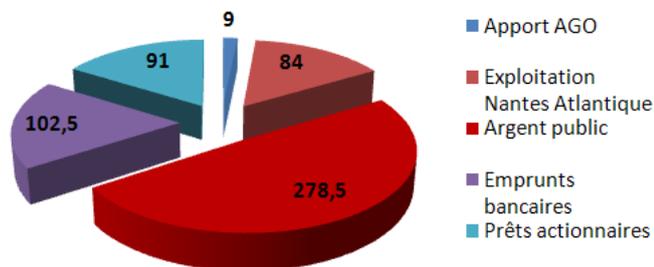
Vinci est une multinationale qui a fait un résultat net de 2 milliards d'euros en 2015. Ce chiffre n'inclut pas les éventuels revenus dissimulés dans les paradis fiscaux. Cette multinationale n'a vraiment pas besoin de subventions !

En outre, Vinci met au départ seulement 9 M euros dans le projet ! Les autres participations à l'investissement initial sont :

- 84 M de bénéfices réalisés sur Nantes Atlantique de 2011 à 2017 (date prévue pour le démarrage du nouvel aéroport)
- 102,5 M d'emprunts bancaires, **cautionnés par les collectivités locales** !
- 91 M prêtés par les actionnaires. A ceux-ci, il est annoncé un rendement de 12 % par an sur 15 ans
- 278,5 M d'argent public (Etat et collectivités)

Financement de l'investissement initial (en M euros 2016)

SANS tram-train, **SANS** pont, **SANS** entretien NA, **SANS**...



AGO-Vinci prétend qu'il finance 72 % du projet, c'est faux : il ne considère que la plate-forme aéroportuaire, indépendamment des équipements de navigation aérienne et du barreau routier. Si l'on considère l'ensemble de l'investissement initial, **Vinci finance 56 % du projet pour un aéroport privé :** Vinci empochera tous les bénéfices de la plateforme.

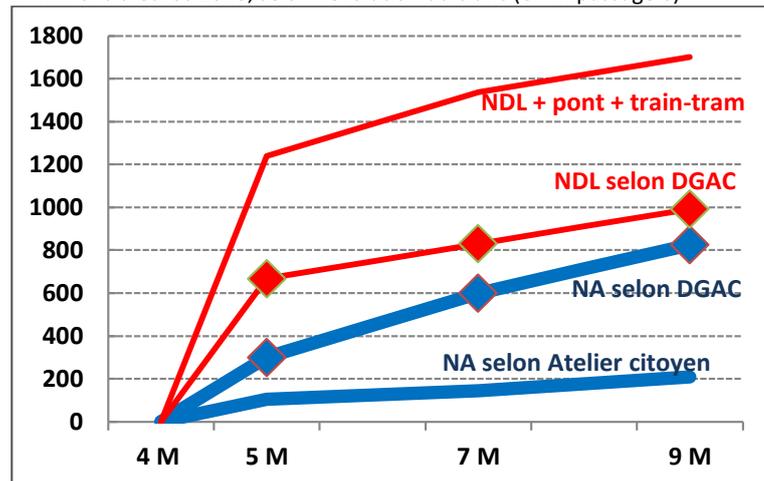
Il a prévu un aéroport au rabais par rapport à celui qui était prévu à la DUP : pistes plus courtes, moins larges, suppression des taxiways. Seul le nombre de places de parking voitures a été augmenté : il est passé de 5000 à 7400. Ce sont en effet les parkings qui permettent aux aéroports de ne pas être en déficit (21 % des recettes de l'aéroport de Nantes Atlantique en 2006).

Si l'on ajoute tous les investissements liés (accès ferroviaires etc.), on est dans de l'investissement public très majoritaire.

L'Atelier citoyen a comparé le coût de la rénovation de Nantes Atlantique selon son estimation et selon la DGAC avec le coût de construction d'un nouvel aéroport : 1) selon la DGAC, 2) en intégrant les investissements complémentaires nécessaires.

Comparaisons des coûts des solutions NDL et Nantes Atlantique (hors dépassements)

En millions d'euros 2016, selon l'évolution du trafic (en M passagers)



A la demande de la commission du dialogue, la DGAC a calculé le coût de réaménagement de Nantes Atlantique dans l'hypothèse de son maintien : 300 M euros à l'échéance 5 M de passagers, 825 M au total à l'échéance 9 M de passagers, soit presque aussi cher que NDL (922 M).

Ces estimations ont été critiquées par un groupe d'architectes qui a travaillé pour le Cédpa², puis par l'Atelier citoyen³. Rénover Nantes Atlantique en l'adaptant progressivement au trafic coûterait 8 à 10 fois moins cher que de construire NDL.

Pour l'horizon 9 M passagers, NA : 210 M euros (intégrant la prolongation du tramway) ; NDL (sans dépassements) : 1 milliard d'euros ; voire 1,7 milliard en intégrant le tram-train et un nouveau pont.

Il y aura des dépassements de coûts ! Pour les grands chantiers comme NDL, la moyenne européenne des dépassements est de 40 %. C'est également la moyenne observée sur les gros chantiers de Vinci⁴. Systématiquement, les coûts sont minimisés.⁵

L'aéroport de Ciudad Real en Espagne devait coûter 700 M euros, il en a coûté 1,1 milliard (40 % de dépassement) ; au bout de 4 ans, il est en faillite et mis en vente à 100 M d'euros, le dixième de son coût. Le nouvel aéroport de Berlin était annoncé à 1,7 milliard d'euros, il n'est toujours pas terminé et devrait coûter 6,8 milliards d'euros (+300 %). La nouvelle tour de contrôle de Beauvais va coûter 41 % de plus que prévu (17M au lieu de 12).

A Notre Dame des Landes, Vinci a chiffré la construction de deux pistes à 117,6 M d'euros ; ce sera certainement beaucoup plus : la piste de Schiphol construite récemment a coûté 340 M d'euros, celles de Chicago s'échelonnent entre 460 et 1290 millions de dollars.

² Etude sur le site du Cédpa <http://aerportnddl.fr/>

³ www.atelier-citoyen.org

⁴ CGT Vinci <https://www.mediapart.fr/journal/economie/010416/la-cgt-vinci-demande-l-abandon-de-l-aerport-de-notre-dame-des-landes>

⁵ <http://www.lemoniteur.fr/article/grands-projets-pourquoi-ca-derape-27503932>

Le projet d'aéroport est né dans les années 60, ses justifications ont changé plusieurs fois au cours de ces décennies (pour le Concorde, le fret, le 3^e aéroport parisien, la future saturation, le bruit, la sécurité, pour l'A380...). La lutte contre le projet est ancienne. Elle est montée en puissance depuis la réactivation du projet en 2000, avec trois piliers : la mobilisation citoyenne, le juridique, le politique.

De 1960 à 2000

1963 : l'OREAM cherche un site pour un grand aéroport intercontinental dans l'Ouest. Il s'agit d'y faire atterrir le Concorde.

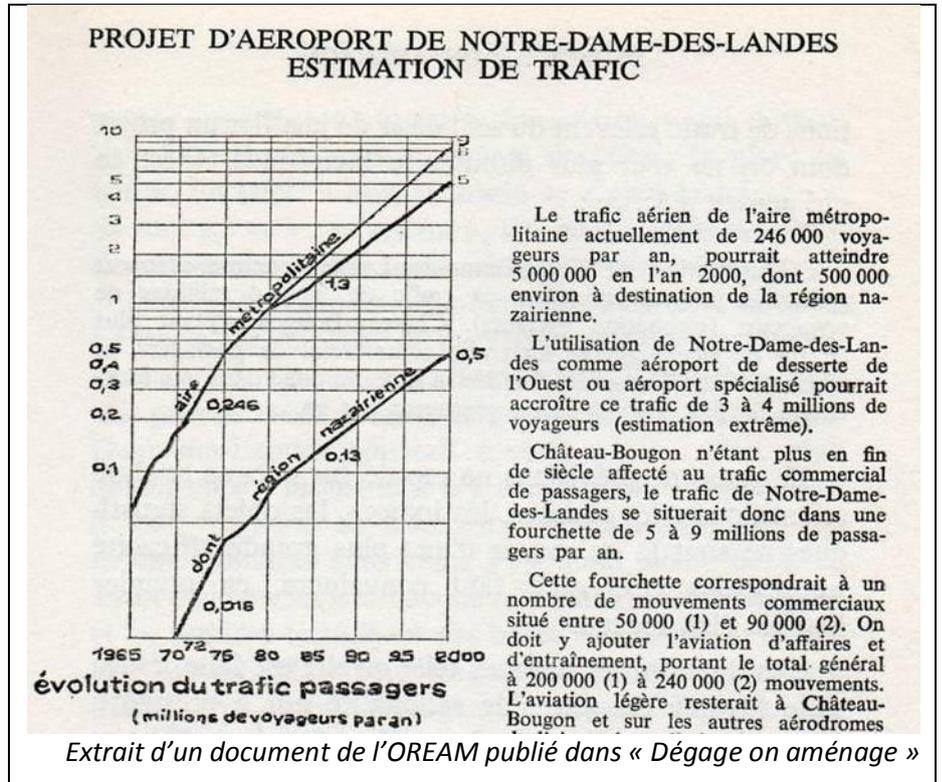
1967 : le site de Notre Dame des Landes est choisi. L'aéroport doit ouvrir en 1985 ; les experts de la CCI prévoient de 5 à 9 millions de passagers en 2000.

1970 : le rêve américain. Michel Chauty, sénateur-maire de retour des USA, rêve pour Nantes d'un « Rotterdam aérien », une plateforme internationale de fret (*en 2008, le fret à Nantes Atlantique : 9000 tonnes contre 1,6 million de tonnes à Amsterdam et 2,1 millions de tonnes à Francfort...*)

Années 70 : opposition immédiate du monde paysan, **création de l'ADECA**, association de défense des exploitants concernés par le projet d'aéroport

1974 à 2003 : par **droit de préemption** durant **29 ans**, le Conseil général acquiert 850 hectares sur la Zone d'Aménagement Différé (sur les 1650 nécessaires)

1974 : livre « Dégage on aménage » de deux sociologues



Années 80 - 2000 : mise en veille du dossier

Années 90 : les élus locaux proposent NDL pour le 3^e aéroport parisien

Depuis 2000

2000 : **projet relancé sous Jospin** ; coïncide avec le lancement de l'urbanisation de l'île de Nantes (quartier de friches industrielles transformé en vitrine de la modernité nantaise, risque de contraintes d'urbanisation si le PEB grossissait).

2000 : réactivation de l'ADECA et **création de l'ACIPA**, association citoyenne des populations concernées par le projet d'aéroport (réunions d'information, site internet, pique-niques annuels)

2002 : création du syndicat mixte d'études

2002-2003 : Débat public

Participation au débat public de plusieurs associations et des Verts

2004 : création de **la coordination des opposants**, 5 organisations en 2004, plus de 50 en 2015 (grandes

associations écologistes, associations citoyennes, associations locales, partis politiques, syndicats)

2006 : **1^{ère} fresque humaine** – 5 000 personnes
« AEROPORT NON »

2006-2007 : Enquête publique

Participation à l'enquête publique

-----**2008**-----

Février : **Déclaration d'utilité publique**

Septembre : appel d'offres pour trouver le concessionnaire-constructeur

Octobre : début de l'opération **Citoyens vigilants**

2008-2012 : information continue de la population – réunions, débats contradictoires, diaporama et tracts

-----2009-----

Été : semaine de résistance – **Camp Action Climat** (le 1^{er} en France), installation de cabanes

Octobre : création du **Collectif d'élus** doutant de la pertinence du projet d'aéroport, le CédPa

-----2010-----

Choix de AGO (Vinci – ETPO – CCI)

Mars : **Tracto-Vélo régionale** pendant une semaine

Décembre : convention Vinci-Etat, ouverture prévue en 2017, concession pour 55 ans

-----2011-----

Janvier : Vinci obtient la concession de Nantes Atlantique et Saint Nazaire

Été : **3 jours de résistance** « Pour un autre choix de société » (15 000 personnes) avec 2^{ème} fresque humaine « VINCI DEGAGE ! »

Octobre : **étude CE Delft**, expertise indépendante sur analyse économique initiale

Novembre : **Tracto-Vélo de ND des Landes à Paris** pendant une semaine. Manifestation à Paris avec 5000 personnes, des tracteurs, des animaux

-----2012-----

Mars : manifestation à Nantes, 8 000 personnes

Avril : **grève de la faim** → gel des expulsions des habitants avec titre tant que quatre recours juridiques n'ont pas abouti

Été : **enquête publique « Loi sur l'eau »**
Participation à l'enquête publique

Été : **2ème Forum européen contre les Grands Projets Inutiles Imposés** à Notre Dame des Landes, plus de 8 000 personnes, 3ème fresque humaine «SAVE THE PLANET – GPII STOP »

16 octobre jusqu'en novembre : **destruction de maisons, expulsions**, plus de 100 blessés (**opération César**, 1000 gendarmes mobiles et CRS)

17 novembre : 40 000 personnes à ND pour la **manif de réoccupation** ; occupation accrue de la ZAD

Novembre : **création de comités de soutien (200)**

Novembre : Jean-Marc Ayrault crée une **commission de dialogue** et une **mission agricole** (pour calmer les fortes tensions) qui ont pour objectif d'accompagner le projet en écoutant les différentes parties prenantes. Une autre instance est créée par le gouvernement pour lever les réserves de l'enquête publique Loi sur l'Eau, la **commission d'experts scientifiques**.

Décembre : la Commission européenne engage une **procédure précontentieuse envers la France** (EU pilot)

-----2013-----

Janvier : arrêt de la Cour de cassation qui donne **un répit de 18 mois à deux ans sans expulsions** des occupants en titre, à compter de février 2013.

Janvier : **occupation de la Ferme de Bellevue** par le COPAIN 44 (Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles INdignées par le projet d'aéroport) pour sauver les bâtiments de la destruction.

A partir de janvier : **inventaires faune et flore sur le terrain par les naturalistes en lutte**

Mars : la commission des pétitions de l'Union européenne prend en charge notre pétition.

Avril : **conclusions des 3 commissions** (voir fiche n°16) ; Les experts scientifiques invalident totalement la méthode de compensation prévue. Arrêt des fouilles préventives archéologiques, des expulsions, des démolitions et retrait des forces de police.

Avril : **opération « Sème ta ZAD »** : mise en œuvre de projets agricoles pérennes sur la ZAD

11 mai : **chaîne humaine** de 25 km pour enterrer le projet : 40 000 personnes

8 juin : **Marie-Monique Robin** reçoit la Légion d'Honneur à la Vache Rit, local de résistance de la lutte

Été : **occupation du ciel** par 1000 cerfs volants ; 40 000 personnes

Septembre : **étude Adecs Air infra** plans d'exposition au bruit prévisionnels sur Nantes Atlantique pour le CédPa

Automne : réunions à la préfecture suite à la commission du dialogue avec la Direction générale de l'Aviation Civile Le CédPa y participe, confrontation d'études

21 décembre : publication des **arrêtés d'autorisation de travaux**

-----2014-----

Février : **recours juridiques** contre les arrêtés d'autorisation de travaux

22 février : énorme manifestation à Nantes, 520 tracteurs et 50 000 personnes ; affrontements et dégradations très relayés par la presse
Engagement de JM Ayrault : **pas de travaux avant la fin des recours**

Avril : **avis défavorable du Conseil national de la protection de la nature** relatif à la destruction du campagnol amphibie

Juin : **étude d'architectes** sur le réaménagement de Nantes Atlantique, bien moins coûteux que le projet de la DGAC

Octobre : **révélations du Canard enchaîné** (non démenties) l'aéroport à ND prévu plus petit que l'actuel

Octobre : **instruction du permis de construire suspendue**

25 octobre : mort d'un militant pacifiste, Rémi Fraisse lors d'une charge des forces de l'ordre à Sivens

Novembre : le Conseil d'Etat rejette les recours contre les expropriations

Le Premier Ministre Manuel Valls réaffirme la volonté de l'Etat de construire l'aéroport

Décembre : création de l'Atelier citoyen sur l'optimisation de Nantes Atlantique

-----2015-----

Janvier : François Hollande affirme « Quand les recours seront épuisés, Notre Dame des Landes sera lancé ».

Février : avis négatif du Conseil scientifique du Patrimoine naturel et de la Biodiversité

Printemps : François Hollande crée une commission en charge du renouveau du débat public

Le Cédpa et la coordination anti GPII sont auditionnés

Avril : positionnement contre le projet NDL de l'UD CGT44 et CGT Pays de la Loire

Mai : la justice accorde un délai de 18 mois à une famille menacée d'expulsion

Décision de classer sans suite les plaintes des personnes blessées lors de la manifestation du 22 février 2014

Juin : le tribunal administratif de Nantes **valide les expropriations**

Juillet : **le tribunal administratif de Nantes rejette les recours** des opposants sur la loi sur l'eau et la destruction d'espèces protégées.

Le gouvernement abandonne le projet d'autoroute A831 traversant le marais poitevin

*31 Juillet : **décès de Michel Tarin,**
paysan retraité, militant historique*

Eté : publication des dossiers de l'Atelier citoyen et des « 10 vérités qui dérangent »

Septembre : appel déposé à la cour administrative d'appel sur la loi sur l'eau et la destruction des espèces protégées

Octobre : suite au recours du Cédpa, Vinci doit rembourser à l'Etat et aux collectivités les intérêts des sommes illégalement versées (870 000 euros)

Novembre : vélos et tracteurs de NDL à Versailles, convoi CAP sur la COP

Décembre : « Nous accusons » de l'Acipa

-----2016-----

9 Janvier : manifestation de blocage du périphérique de Nantes, plus de 20 000 personnes, 400 tracteurs

11 et 12 janvier : blocage des routes en campagne à nouveau 400 tracteurs mobilisés, opérations escargot sur le périphérique nantais ; arrestations, procès et condamnations très lourdes

13 Janvier : le tribunal administratif de Nantes **décide de l'expulsion des habitants historiques et paysans** : 2 mois de délai pour les habitants, les astreintes très élevées demandées par Vinci ne sont pas retenues.

Janvier : livre de Françoise Verchère : « Notre Dame des Landes, la fabrication d'un mensonge d'Etat »

S Royal demande au CGEDD une mission d'expertise sur les alternatives à NDL

Février : F Hollande annonce un « référendum local »

27 Février : manifestation sur les 4 voies Nantes-Rennes et Nantes-Vannes, 60 000 personnes

Avril : rapport du CGEDD à S Royal : le projet NDL est surdimensionné, une seule piste suffit ; l'aménagement de NA est une alternative possible

26 juin : Consultation limitée à la Loire Atlantique : « Etes vous favorable au transfert de l'aéroport de NA sur la commune de NDL ? »

La densification urbaine au sud de Nantes est un argument pour justifier la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. Mais c'est en 20 ou 30 ans que, selon la DGAC, 15 à 16 000 personnes pourraient être accueillies dans des espaces rendus constructibles et, surtout, densifiés ! La métropole nantaise construit chaque année de quoi loger 17 000 habitants et ne manque pas d'espace : elle n'attend pas après le transfert d'aéroport. Dans les années qui suivraient le transfert, seuls 4000 habitants pourraient être hébergés à l'intérieur du périphérique.

D'après les porteurs de projet, le départ de l'aéroport de Nantes-Atlantique libèrerait les contraintes du Plan d'Exposition au Bruit sur 600 ha urbains existants, ce qui permettrait une densification urbaine et l'accueil de « 16 000 habitants à l'intérieur du périphérique » (tract du PS « Pourquoi je dis oui »).

Les documents de travail de la DGAC de préparation à l'enquête publique de 2005-2006 et celui de JLR/DGAC de 2013, transmis au Cédpa début 2016, indiquent que le transfert permettrait la création de 7500 logements (17 250 personnes¹)... en 20 ans ou 30 ans² ! Ces documents citent ces deux échéances et deux densités pour les espaces actuels sous PEB (2 ou 8 logements à l'ha), à comparer au 12 ailleurs sur Nantes métropole. Ce ne serait que sur 20 ou 30 ans qu'un changement en profondeur pourrait intervenir, par une transformation/densification très poussée du quartier des Couëts à Bouguenais.

Depuis 2004, chaque année, 7400 nouveaux logements sont construits sur Nantes métropole³ (pour 17 000 habitants chaque année). Il n'y a aucune pénurie : terrains militaires libérés réutilisés régulièrement, nombreuses « dents creuses », surfaces importantes de friches industrielles à l'intérieur du périphérique... Entre 2 et 5 km à l'extérieur du périphérique (là où se trouve Nantes Atlantique), les possibilités sont nombreuses.

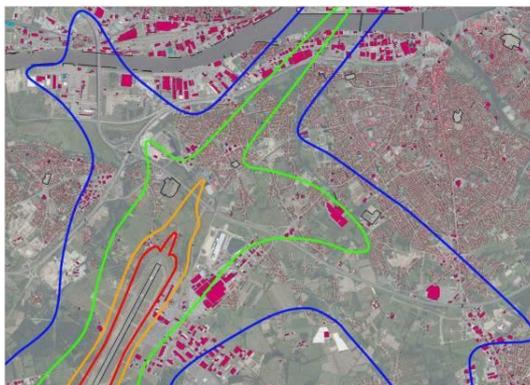
Les contraintes actuelles sont basées sur un PEB très ancien et surdimensionné. Sa révision est indispensable. L'Acnusa a d'ailleurs souligné l'intérêt de l'étude réalisée par Adecs Air-Infra pour le Cédpa (rapport 2013). Les réticences de l'Etat à faire cette mise à jour sont troublantes !

Les contraintes du PEB (plan d'exposition au bruit)

Zone A et B (rouge et orange) : pas de nouvelles habitations autorisées

Zone C (vert) : pas de densification d'habitations, c'est-à-dire que la construction de logements **ne doit pas amener plus d'habitants dans la zone** qu'avant la construction (c'est donc néanmoins possible s'il y a eu une démolition préalable). **La construction de bâtiments à usage industriel ou commercial est autorisée**, de même que la construction d'équipements publics ;

Zone D (bleu, la plus large) : aucune restriction de construction, information obligatoire sur le bruit.



Partie nord du PEB, sur Bouguenais (Couëts) et Rezé (Atout sud)

Avec le transfert, peu de surfaces seraient libérées rapidement dans l'agglomération

Trois communes de l'agglomération sont concernées par la zone C du PEB de Nantes Atlantique :

- Rezé, pour une toute petite partie de son territoire au nord ;
- Bouguenais, sur le quartier des Couëts ;
- Saint-Aignan de Grandlieu, au sud mais pas au cœur de l'agglomération !

Seules Rezé et Bouguenais sont concernées par des hectares « libérés à l'intérieur du périphérique » ou juste à côté.

¹ Hypothèse de 2,3 personnes par logement

² Document C2/C3, page 54 : densification sur 20 ans (et 2 logements/ha aujourd'hui sous le PEB (!))

Document 2013 JLR/DGAC, page 13 : 7500 logements possibles en 30 ans (et 8 logements/ha sous PEB).

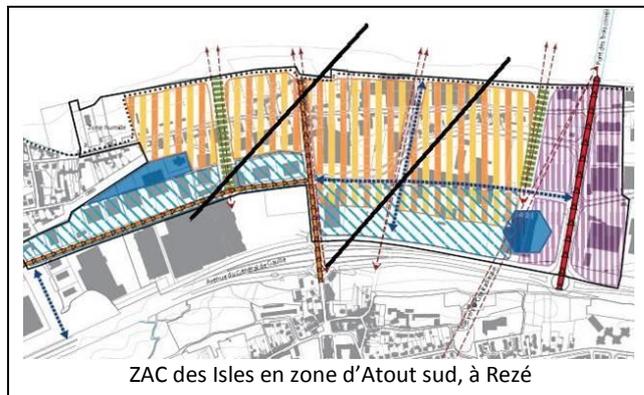
³ [volume de construction à Nantes métropole \(https://plum.nantesmetropole.fr/home/le-plum/le-padd-phase-1/lhabitat.html \)](https://plum.nantesmetropole.fr/home/le-plum/le-padd-phase-1/lhabitat.html)

1- Sur Rezé, la ZAC des Isles en zone d'Atout sud (plan ci contre) est une zone à urbaniser d'environ 49 ha, dont moins de 15 sont actuellement gelés par la zone C du PEB (zone entre les deux traits noirs).

Le PLU de Rezé concernant la Zac des Isles présente des activités commerciales (turquoise), des bâtiments tertiaires (mauve), des équipements publics et de l'habitat diversifié (orange) pour environ 1 100 logements.

Ces derniers sont plutôt prévus le long de la Loire, dont une partie en zone C du PEB.

Sur cet espace, existent déjà deux villages protégés par leur valeur architecturale « historique ». En cas de suppression de la contrainte du PEB, il resterait la possibilité de construire environ **400 logements** (estimation) sur la zone gelée encore libre, donc d'accueillir environ **1 000 personnes**.



Remarques :

- il est possible de modifier les îlots d'aménagement et de déplacer les implantations des logements ainsi « perdus » sans changer profondément le projet global de la ZAC.
- Même en l'absence de PEB, on ne pourrait pas dans cette zone construire ce qu'on veut : le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) en classe une partie en zone à aléa fort ou moyen.

2- Sur Bouguenais Les Couëts, 4 zones classées « 2AU » sont actuellement en zone C du PEB, pour une superficie totale de 21,6 ha. Si ces zones étaient libérées des contraintes de construction, on pourrait y réaliser **1 000 logements** c'est-à-dire accueillir environ **2 500 personnes**⁴.

La suppression du PEB permettrait de loger 4 000 personnes dans l'agglomération nantaise. Pour atteindre 15 000 ou 16 000 personnes à l'intérieur du périphérique, il faudrait **modifier le PLU de Bouguenais et supprimer des terres agricoles** en bordure du périphérique et/ou **densifier massivement l'existant... en 20 ou 30 ans**. La métropole n'attend pas après ce départ pour densifier au sud Loire, c'est déjà en cours (Rezé, Bouguenais, Saint-Sébastien, Les Sorinières), l'aéroport ne l'empêche pas.

La zone aéroportuaire actuelle (320 ha) **s'insère dans une zone d'activités**. Bouguenais est déjà coupée en deux zones urbaines.

Les problèmes réels : le prix du foncier et l'emploi

La première raison du départ des ménages jeunes et/ou modestes hors de l'agglomération est le prix du foncier, insuffisamment maîtrisé depuis 20 ans. Une véritable politique du logement devrait d'abord se pencher sur cette question plutôt que d'offrir aux promoteurs privés toujours plus d'opportunité de « faire de l'argent ».



Vue de Nantes Atlantique vers l'Est :
piste, taxiway ; puis parkings, aérogare ;
puis Airbus et zone d'activité

Le Sud-Loire a d'abord besoin d'emplois : sur les 309 000 emplois de l'agglomération, 2/3 sont au nord de la Loire, provoquant un déplacement de plusieurs milliers de véhicules par jour. **La zone C du PEB n'interdit absolument pas de développer des activités économiques**, de type industriel ou commercial. C'est d'ailleurs ce qui est prévu sur la zone 1AUe du Moulin cassé à Bouguenais (près de la porte de Retz).

Voir aussi fiches 03 Bruit et 02 Personnes survolées

Sources : Code l'Urbanisme (article L 147-5), PLU de Bouguenais ; PLU de Rezé ; AURAN

⁴ Hypothèses retenues : densité semblable à la dernière opération, Grande Ouche, 320 logements sur 7,5 ha ; 2,5 personnes par logement ce qui est supérieur au taux habituel de 2,3

La déclaration d'utilité publique du projet d'aéroport se fonde, entre autres, sur une analyse économique « Coûts Bénéfices » du projet. L'expertise du cabinet européen CE Delft a démontré que cette analyse économique initiale a été orientée et même faussée pour afficher un résultat positif du projet. En fait, le projet d'aéroport à NDL se solde par un déficit important pour la société dans son ensemble, estimé entre 90 et 600 millions d'euros, selon les hypothèses. Début 2016, le Cédpa dévoile l'entourloupe des calculs mais ceux-ci sont confirmés par le rapport du CGEDD d'avril 2016. Le débat va se poursuivre.

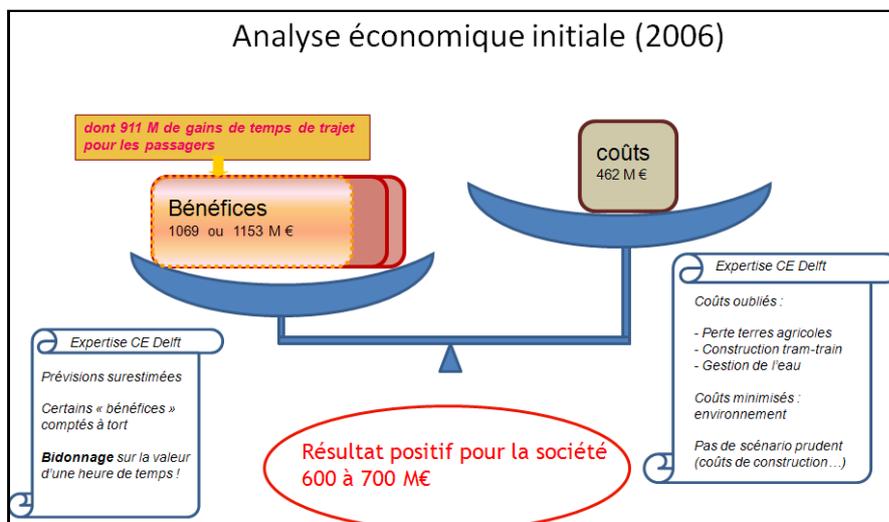
Depuis 1982, la loi Loti (loi d'orientation sur les transports intérieurs) prévoit que tout projet important d'infrastructure de transport comporte une analyse socio-économique « Coûts-Bénéfices » (en anglais, SCBA : Social Cost Benefit Analysis), qui estime les coûts et les bénéfices d'un projet du point de vue de l'intérêt public d'ensemble.

L'analyse chiffre autant que possible toutes les conséquences du projet et montre alors s'il procure ou non une amélioration de la richesse pour la collectivité dans son ensemble. Une étude correcte doit comparer plusieurs projets et envisager des solutions alternatives.

Le volet économique de l'Enquête publique de 2006 (qui a débouché sur la Déclaration d'Utilité Publique de février 2008) comportait donc une analyse Coûts-Bénéfices du projet NDL (dossier F de l'enquête).

Cette analyse initiale de 2006 concluait à un intérêt global du projet pour la collectivité, les bénéfices étant supérieurs aux coûts de 600 à 700 millions d'euros.

En 2011, le Collectif des élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport (Cédpa) a demandé au cabinet européen CE Delft¹, spécialiste de ce type d'analyse et du secteur aérien, d'expertiser l'analyse économique initiale. CE Delft a repéré des irrégularités nombreuses, en particulier concernant le bénéfice le plus important du projet, le temps gagné par les passagers pour se rendre à l'aéroport (chiffré à 911 millions d'euros, soit plus de 80 % de l'ensemble des bénéfices du projet). Les autres bénéfices du projet comptent beaucoup moins : la réduction du bruit (20 millions, 2 % des bénéfices), l'urbanisation (93 millions, moins de 10 % des bénéfices)...



CE Delft a estimé que les prévisions de trafic étaient surestimées (mais jusqu'à 2016 ce n'est pas le cas, l'arrivée de Vinci à la gestion de Nantes Atlantique a fait fortement progresser le trafic) ; CE Delft a pointé plusieurs irrégularités² :

- des directives non respectées (pas d'hypothèse de risque, pas de scénario prudent...)
- omission de certains coûts (ex : coût du train-tram... alors qu'il figure dans les bénéfices, coûts des terres agricoles et des zones humides détruites...)
- des bénéfices comptés à tort (ex produits de taxes, qui ne doivent pas être inclus dans cette analyse globale)

L'un des points les plus emblématiques de l'expertise de l'analyse coûts-bénéfices du projet est les 911 millions d'euros de gains pour les usagers, qui fondent la rentabilité socio économique du projet. Comme l'a écrit la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), « les gains de temps pour les usagers sont la source principale de rentabilité économique du projet NDL ». Sans ces gains, pas de rentabilité... et donc pas d'utilité publique. L'analyse portant sur 30 ans, c'est un cumul des avantages annuels entre 2012 et 2042. CE Delft s'étonnait de la valeur accordée à une heure de temps économisée totalement excessive : un simple calcul à partir des chiffres fournis dans l'enquête publique donnait 98 euros de valeur pour une heure économisée au lieu des 20 euros habituels.

Le mystère des 911 millions d'euros de gains pour les usagers résolu en 2016. Depuis 2011, le Cédpa demande en vain à la DGAC l'étude « JLR conseil » qui a calculé les bénéfices pour les usagers. Celle-ci n'a toujours pas été fournie, malgré l'avis

¹ www.cedelft.eu ; L'étude CE Delft et un quatre pages de résumé sont disponibles sur <http://aeroportnddl.fr>

² C'est semble-t-il une pratique habituelle pour les projets de ce type, Bent Flyvbjerg, professeur à l'Université d'Oxford, le dénonce dans « International Journal of Project Management », nov 2012 et http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article_4120.

favorable de la Cada. A la place, deux documents ont été transmis au Cédpa début 2016... ils ont toutefois permis de mettre à jour **l'imposture du bénéfice économique** du projet.

Les 911 M de gains pour les usagers se décomposent ainsi :

- **Perte de temps par la route** (les usagers vont mettre plus de temps à rejoindre l'aéroport qu'aujourd'hui avec Nantes Atlantique) : - 230 M
- Gain de temps par le train : + 220 M
- **Très surprenant, énorme gain de temps en avion : + 700 M**
- Autres gains (coûts usage TGV, péages, carburant...) : + 221 M

La manipulation vient de ce que les gains de temps en avion ne sont pas de réels gains de temps passé en avion. En effet, prendre son avion à Notre Dame des Landes ou à Nantes Atlantique ne change pas vraiment la durée du vol. Ce sont des gains virtuels, imaginés par la DGAC pour parvenir à trouver un bénéfice économique au projet.

Ces gains aériens virtuels découlent d'un scénario dans lequel il a été imaginé :

- 1) que le trafic à Nantes Atlantique serait plafonné assez rapidement : en 2019 avec 56 000 mouvements ; ce seuil est jugé plausible par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dans son rapport d'avril 2016 alors que l'étude Adecs Airinfra de 2013 l'invalide ;
- 2) que des passagers se rendraient alors dans d'autres aéroports. Aux passagers qui se rendraient dans divers aéroports, comme Rennes, Dinard, Brest, Lorient ou La Rochelle, on affecte un « temps aérien » de 1,5 à 2,5 heures pour « compenser » le fait que ces aéroports ont une offre peu développée. Raisonement curieusement validé par le CGEDD au nom de temps de correspondance potentiellement importants.
Un peu comme si un vol Dinard-Berlin durait 4h (1h30 réel et 2h30 de handicap) alors que NDL-Berlin ne durerait que 1h30. Ou bien comme si Rennes-Londres durait 2h45 quand NDL-Londres dure 45 mn.

A partir de là, la DGAC prétend que le projet NDL économise toutes ces heures de temps aérien !

On comprend mieux que, **depuis le début, la DGAC ait caché ce mode de calcul** et l'énorme « gain de temps aérien » qui en découle. Les hypothèses sous-jacentes relèvent de la science fiction, elles ne servent qu'à obtenir au final un « gain pour les usagers » suffisamment élevé pour justifier le projet NDL !

Enfin, les estimations du Cédpa à partir des chiffres de la DGAC aboutissent à un nombre de 9,6 M de passagers concernés par cette pénalité de temps aérien sur un total de plus de 120 M sur la période 2019-2042. Cela signifierait que la rentabilité économique du projet NDL **reposerait sur seulement 8 % des passagers** à qui on a attribué des temps de trajet aérien virtuels.

Sur l'ensemble de l'analyse socio-économique, CE Delft a recalculé les coûts et bénéfices du projet à partir du scénario retenu dans l'analyse initiale (optimiste), il parvient à un résultat inverse : les coûts du projet sont supérieurs aux bénéfices !

Le projet de NDL se solde par un déficit évalué à :

- **90 millions d'euros (scénario de référence)**
- **600 millions d'euros (scénario prudent)**

Le scénario prudent intègre :

- des dépassements de coûts de construction (40 % comme la moyenne européenne sur ce genre de travaux) ;
- la récupération partielle (et non totale) des terres libérées par l'aéroport actuel (scénario probable du maintien de la piste actuelle pour Airbus) ;
- bénéfice nul d'exploitation de la nouvelle plate-forme.

A la demande du Cédpa, CE Delft a également conduit une analyse Coûts-Bénéfices assez rapide sur la solution alternative consistant à conserver et optimiser l'aéroport actuel, Nantes Atlantique. Résultat, le bilan est positif, les avantages sont supérieurs aux coûts. CE Delft est formel : même si l'analyse sur Nantes Atlantique devrait être approfondie, les écarts de résultats montrent **qu'il est clairement plus avantageux, du point de vue de l'intérêt général, de conserver et optimiser Nantes Atlantique.**

Le recours du Cédpa au Conseil d'État demandant l'abrogation de la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aéroport, cette DUP étant fondée sur une analyse économique faussée a été rejeté, le Conseil d'État a fort peu justifié sa décision.

Depuis près de 50 ans, les agriculteurs cultivant les terres de Notre Dame des Landes sont aux premières lignes de la lutte contre le projet. Malgré les opérations de Vinci, leur résistance et celle des propriétaires reste forte. Onze exploitations refusent l'accord à l'amiable, parmi elles, quatre bloquent, encore aujourd'hui le cœur du projet sur 450 ha.

Les premiers opposants au projet d'un nouvel aéroport ont été les paysans : l'**ADECA**, Association de Défense des Exploitants Concernés par le projet d'Aéroport est créée en 1973. Les paysans de l'époque sont aujourd'hui à la retraite et ont pu faire toute leur carrière malgré un projet qui a toujours connu des hauts et des bas. Il n'y a pas eu d'abandon des terres et des exploitations car l'ADECA s'est battue pour chaque installation. Sylvain Fresneau est l'actuel président de l'ADECA.

Toutes les organisations syndicales agricoles se sont prononcées contre ce projet, toutes sont scandalisées par la consommation de terres agricoles. Par contre, toutes ne sont pas là, dans les mobilisations à Notre Dame des Landes. La Confédération Paysanne locale, départementale et national s'est toujours impliquée contre ce projet. Depuis 2012, **les tracteurs se comptent par centaines (220 à 500) à chaque manifestation.**

En 2011 se crée le COPAI n° 44, Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles Indignées par le projet d'aéroport¹, en solidarité avec les paysans « irréductibles », mais aussi pour des raisons globales et sociétales. D'autres COPAI n° sont nés depuis dans des départements proches. Ces collectifs ont montré leur engagement en encerclant avec 45 tracteurs le lieu reconstruit de La Châtaigne, puis la ferme de Bellevue, menacée de destruction. Ils entendent bien pérenniser cette « ZAD - Zone d'Agriculture Durable » en créant des emplois par des activités de maraîchage et d'élevage.

En 2012, lors de la grève de la faim, la commission agricole du Parti socialiste de Loire Atlantique prend publiquement position contre le projet.

Résistance des propriétaires : sur 780 ha détenus par des propriétaires privés, seulement 142 ha (18%) ont été négociés à l'amiable, ce qui représente 16% (94/577) des propriétaires. Ce refus de vendre est dû à deux raisons : l'opposition au projet et le prix de 1600 € par ha, scandaleux au regard du projet d'aménagement et des profits que Vinci escompte réaliser sur ces terres. Pourtant, **Vinci a utilisé tous les moyens d'intimidation** pour persuader les gens de vendre : « *vous n'avez pas le choix* », « *vous irez devant le juge* », « *les frais d'avocats sont terribles* », appels téléphoniques répétés...

Résistance des agriculteurs : onze exploitations n'ont pas signé d'accord amiable, soit 19 personnes (source AGO). **L'ordonnance d'expropriation** de février 2012 concerne ces 11 exploitations. Le seul débat autorisé porte sur le montant du chèque qui leur serait fait. Une fois le chèque déposé à la caisse des dépôts et consignations, les agriculteurs sont considérés comme « squatters » de leurs propres terres, de leur siège d'exploitation, et de leur habitation.

4 exploitations, soit 9 personnes se situant au cœur de la zone (donc totalement ou très impactées) constituent un ensemble bloquant de 450 ha environ. Ces exploitations, expulsables dès 2013, ont été protégées par l'**accord politique** du 8 mai 2012, obtenu grâce à la grève de la faim de plusieurs opposants. Cet accord prévoyait qu'exploitants et habitants de maisons avec titres à la date de la DUP (9 février 2008) ne seraient pas expulsés avant l'épuisement de quatre recours déposés avant le 5 mai 2012. A l'automne 2015, les derniers exploitants et habitants se sont vus notifier leur dossier d'expropriation qui dormait depuis 3 ans. Ils ont ensuite été convoqués en jugement pour expulsion. Cela a donné lieu à de nombreuses mobilisations : plus de 20 000 personnes et 400 tracteurs le 9 janvier 2016 sur le périphérique nantais, blocages de routes par le COPAI n° (400 tracteurs mobilisés) les 11 et 12 janvier ainsi qu'une opération escargot le 12 par des voitures. Le 13 janvier, le tribunal administratif de Nantes décide que les derniers agriculteurs résistants sont expulsables de leur maison et de leur ferme avec un délai de deux mois. **Le délai est expiré, les agriculteurs restent en place, continuent à cultiver les terres**, y compris celles de leurs voisins qui sont partis. De manière individuelle, mais aussi collective, ils ne laisseront pas les friches s'installer.

¹ Confédération Paysanne, GAB, CIVAM, Terroirs44, Accueil Paysan, Manger Bio44

AGO-Vinci donne des statistiques fausses (« plus de 80 % d'accord à l'amiable »), car il intègre dans les achats amiables la surface très importante, 870 ha, acquise il y a 40 ans par le Conseil général de Loire-Atlantique et cédée (un euro symbolique) à AGO Vinci et les dossiers non retenus par le juge pour aller à un jugement d'expropriation du fait de défaut de procédure.

Depuis 2011, 29 accords « amiables » ont été obtenus par Vinci avec des exploitants : proximité de la retraite, soucis de santé, choix de prendre acte du projet, et parfois fortes pressions subies. Parmi les exploitations très impactées qui ont signé un accord amiable, **seul un élevage de chiens, bloqué dans son activité par l'opération César, a recréé un siège**, les autres personnes concernées ont pris leur retraite ou l'ont anticipée et, pour certaines, ont licencié des salariés.

En 1973, il y avait 43 maisons sur la ZAD ; quelle est la situation actuelle ?

- 6 ont été détruites avant 2008
- 13 en octobre et novembre 2012 (opération César)
- 1 en janvier 2013 (malgré la trêve demandée pendant la commission de dialogue)

Il reste 8 maisons en instance de destruction et 15 en sursis car leurs habitants sont protégés par l'accord politique du 8 mai 2012.

Les opposants et notamment le COPAI (« Tracteurs vigilants ») s'engagent pour empêcher les destructions prévues (**occupation et sauvetage de la ferme de Bellevue** avec participation à une gestion solidaire du foncier en 2013)

Les paysans emblématiques de cette lutte sont directement et totalement menacés, mais agissent autant pour la cause globale et collective face à un projet qu'ils estiment du passé, inutile et injuste, que pour la sauvegarde de leurs exploitations et lieux de vie. Sylvie anime le blog « Paroles de campagne »²

L'opération policière nommée César (fin 2012) fut un moment de fortes tensions et la vie s'est compliquée sérieusement :

- destruction de maisons voisines,
- circulation avec de longs détours,
- forces de l'ordre **envahissantes** (camions sur les parkings privés, dans les entrées de ferme, sous l'auvent de la stabulation à vaches...),
- barrières jamais refermées (obligation de courir plusieurs fois après des génisses),
- rangées de clôture de barbelés et **barrières coupées...**

Depuis avril 2013, **le mouvement d'occupation a choisi de cultiver collectivement des terres pour chercher à être autonome et pour lutter contre le projet**. Différents projets de maraîchage, de cultures de légumes de plein champ et d'élevage ont vu le jour. Une trentaine d'hectares sont cultivés collectivement en herbe, sarrasin et blé.

Le pain produit sur la Zad sur deux sites et cinq jours par semaine, est désormais produit à partir du blé et du sarrasin récoltés sur zone.

De nombreux liens se tissent ainsi très régulièrement entre les différents acteurs de la lutte.

Depuis le printemps 2016, quatre projets d'installation agricole sont en cours. Ce sont des projets modestes, en complément des activités agricoles des occupants et des paysans résistants, mais cela illustre bien le paysage diversifié que les acteurs de la lutte préparent pour l'avenir après l'arrêt du projet.

**Voir aussi les fiches 11 Agriculture : emprise, activité, emplois
12 La question des emplois
et 15 Volet juridique**

« *Un lourd tribut pour l'agriculture* » concluait la commission d'enquête publique de 2006 dans la procédure de déclaration d'utilité publique. Environ 2000 hectares de terres seraient enlevés à l'agriculture, dont 650 au démarrage (450 si une seule piste) ; l'un des principaux bassins laitiers du département disparaîtrait. Cela se traduirait par la perte rapide de 200 emplois dans l'agriculture et les activités liées, davantage dans les années suivantes.

Du fait d'un droit de préemption de 1974 à 2004, lié à la création de la ZAD, le Conseil général de Loire-Atlantique a progressivement acheté 870 ha de terre, transférés pour l'euro symbolique à AGO – Vinci en 2011. Dans cette même période, il n'y a pas eu d'abandon de terres, ni d'exploitations car depuis presque 50 ans, les paysans se sont battus pour chaque installation. Il y a aujourd'hui sur les communes concernées moins de friches qu'en moyenne dans le département. Parmi les 1650 ha de la ZAD, on compte environ 1200 ha de terres agricoles.

Les terres concernées par le projet se trouvent sur quatre communes : Notre Dame des Landes, Grandchamp des Fontaines, Treillières et Vigneux de Bretagne.

La mission agricole mise en place à l'automne 2012 suite à la commission du dialogue, a signalé que le barreau routier a été conçu sans **aucun souci d'économie du foncier**. Elle a demandé une réduction de la surface unitaire des parkings P2 et P3 (6 300 places) pour sauvegarder 8 hectares. La commission du dialogue l'a aussi recommandé. Les porteurs de projet et l'Etat n'y ont pas fait droit. Le tribunal administratif de Nantes l'a imposé en juillet 2015.

En avril 2016, la mission du Commissariat Général au Développement Durable (CGEDD) a estimé que le projet était **surdimensionné**¹. La Ministre de l'Environnement Ségolène Royal s'est engagée : « *Si l'aéroport se fait, il n'aura qu'une piste, cela rendra 200 ha à l'agriculture* ». En fait, ces hectares ne reviendraient jamais à la pratique agricole, ils seraient utilisés pour la compensation environnementale².

Au démarrage, 654 ha³ (454 ha si une piste) seraient enlevés à l'agriculture :

- 112 ha agricoles sur les 200 ha du barreau routier
- 492 (292 si une piste) ha agricoles sur les 542 (342) ha de la plateforme à 4,5 millions de passagers
- 50 ha agricoles (estimés) pour les détournements de voiries (trois départementales concernées)

Ensuite, 1290 ha⁴ supplémentaires seraient enlevés à l'agriculture ; les travaux suivants concernent 1430 ha :

- 120 ha pour le développement d'activités économiques aéroportuaires
- 110 ha pour agrandir la plate-forme pour 9 millions de passagers
- 1000 ha⁵ pour une voie ferrée Nantes-NDL-Rennes
- 100 ha (estimés) emprise tram-train
- 100 ha (estimés) nouveau franchissement de Loire, s'il a lieu

Outre ses surfaces, il faut aussi ajouter les surfaces de compensation à mettre sous contrat environnemental, sur l'ensemble de la surface artificialisée finale pour le barreau routier et la plate-forme (954 ha⁶ ; 754 ha si une piste). Leur superficie, avec un coefficient du double demandé par la loi sur l'eau, atteindrait entre 1500 et 2000 ha.

A moyen et long terme, l'agriculture actuelle ne résisterait que très faiblement à trois pressions :

- **La pression des aménageurs** : zones d'activités, équipements... déborderaient de la ZAD. Les collectivités, CCI... apporteraient leur soutien, communiquant sur les emplois créés ici, occultant ceux perdus ailleurs.

- **La pression démographique** : les personnes travaillant près de l'aéroport chercheraient à se rapprocher de leur travail. Les collectivités seraient obligées de revoir les PLU. Les communes entre l'agglomération nantaise et Notre

¹ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01_rapport_cle28d63c.pdf

² Selon le principe retenu et que nous contestons de « fonctionnalité » : ces zones déjà humides ne peuvent compenser une zone humide détruite mais AGO peut tenter d'y créer une mare supplémentaire par exemple.

³ Les chiffres proviennent de la Chambre d'agriculture sauf quand il est mentionné "estimés"

⁴ Sur 1500 ha de travaux annoncés, on applique le pourcentage de terres agricoles de l'ensemble de la ZAD (90 %)

⁵ 100 km de voie ferrée Rennes-Nantes représenteraient une emprise de 1000 ha environ

⁶ Source Enquête publique Loi sur l'eau, révisée décision du Tribunal administratif en juillet 2015

Dame des Landes ont déjà cette politique. Plus d'habitants c'est aussi plus d'équipements (sportifs, commerciaux, scolaires, etc.). Malgré l'adoption par les communes du sud-est de Notre Dame des Landes (sauf Treillières) d'un périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels (PEAN), la pression foncière serait très forte.

- **La pression de la propriété foncière** : pas apparente à première vue mais sans doute la plus forte. Les collectivités n'ont pas d'outils pour la contrôler ou du moins ne les utilisent pas. A Treillières par exemple, le m² se négocie à 160 € quand il est à construire et à 0,16 € (prix vendu à Vinci) quand il est agricole. Tous les propriétaires, qu'ils soient propriétaires fonciers, agriculteurs, descendants de paysans, souhaitent que leur terrain devienne constructible. Aujourd'hui des propriétaires refusent de louer aux paysans et préfèrent laisser leur terre en friche ou la louer de façon précaire à des non-agriculteurs. Cette attitude serait amplifiée.

Au final, seules quelques exploitations réussiraient à se maintenir en s'adaptant à la nouvelle donne. Les terres restantes seraient exploitées par des industries agricoles... **Un nouvel aéroport aggraverait des tendances déjà préoccupantes en Loire-Atlantique**. Le département se caractérise par un fort étalement urbain mais une faible densité de ses espaces⁷. La perte équivaut à **trois terrains de football par jour**. «*Si rien ne change, 18 000 ha supplémentaires consommés d'ici 20 ans* » (Olivier Chupin, CG 44).

Conséquences sur l'activité agricole et l'emploi

D'après l'état des lieux de 2003, **47 exploitations seraient touchées**, de façon plus ou moins importante.

15 exploitations ne seraient plus viables, soit par emprise très importante sur leurs terres soit par destruction de leur siège. Il n'y a pas de terres disponibles dans le département pour reloger les exploitations. Si avec l'argent de l'indemnisation, certains agriculteurs acquerraient une exploitation ailleurs, ce serait au détriment d'un autre agriculteur et donc au final il s'agirait bien de perte de terres et d'emplois agricoles. **La zone est l'un des deux principaux bassins laitiers du département** : 900 vaches allaitantes, 1700 vaches laitières, 80 exploitations dont 4 en bio, 11,5 millions de litres de lait. 183 000 euros de chiffre d'affaire en moyenne par exploitation (au dessus de la moyenne départementale). Des agriculteurs plutôt plus jeunes que la moyenne du département. Sur un territoire de bocage humide et de têtes de bassins versants, épargné par les remembrements et le recalibrage des cours d'eau **l'agriculture y est exemplaire** pour son respect de l'environnement.

30 emplois agricoles seraient supprimés directement sur les 15 exploitations qui fermeraient sur les surfaces concernées par la plateforme et le barreau routier, ce qui se traduirait par la perte d'environ 165 autres emplois, en amont et en aval de la filière⁸. **Soit une perte totale directe de près de 200 emplois**.

Il est difficile d'estimer les pertes d'emploi sur les 32 autres exploitations concernées qui seraient fragilisées par la perturbation des circuits d'entraide, entraînant un possible recul de l'élevage au profit des céréales (moins de valeur ajoutée et moins d'emplois) ; mais par ailleurs elles pourraient récupérer des parcelles des exploitations détruites.

A moyen terme, les trois pressions exposées ci-dessus risquent d'entraîner de lourdes pertes d'emploi agricole. On compte en 2010, 384 exploitations et 671 actifs agricoles sur les 10 communes concernées ou proches⁹. La création d'un aéroport accélérerait la tendance actuelle à la diminution de l'emploi agricole (-10 % en Loire Atlantique de 2000 à 2005¹⁰). En prenant l'hypothèse que sur ces communes, le mouvement serait deux fois plus important, on aurait dans les cinq ans qui suivraient une perte de 20 % des emplois, soit 128 emplois agricoles perdus¹¹, en plus des 30 comptés précédemment.

Les 1300 ha perdus par les projets induits généreraient encore 30 emplois directs perdus à nouveau¹², plus des pertes d'emplois induits, **pendant un grand nombre d'années à suivre**.

⁷ http://www.loire-atlantique.fr/jcms/cg_101002/demographie

⁸ Nous comptons 5,5 emplois liés pour un emploi agricole, voir : <http://www.chambres-agriculture.fr/grands-contextes/cles-de-lagriculture/ce-quil-faut-savoir/>

⁹ Casson, La Chapelle-sur-Erdre, Fay-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines, Héric, Nort-sur-Erdre, Notre-Dame-des-Landes, Sucé-sur-Erdre, Treillières, Vigneux-de-Bretagne.

¹⁰ http://www.insee.fr/fr/insee_regions/pays-de-la-loire/themes/dossiers/dossierweb3/thema/exploitations.html

¹¹ 20 % de (671-30)

¹² On compte un emploi pour 43 ha

« *L'aéroport du Grand Ouest, c'est plus d'emplois !* » affirment ceux qui soutiennent le projet. L'étude des chiffres montre un horizon moins rose : gain d'emplois temporaires mais perte d'emplois pérennes ; lourd tribut du sud-Loire.

La réalité est souvent différente du rêve véhiculé par les annonces publicitaires. Même **des élus politiques favorables au projet ne croient guère à la création d'emplois** : Christophe Clergeau, 1^{er} vice-président de la Région Pays-de-la-Loire, le reconnaît :

"La question centrale n'est pas celle de la création des emplois, puisqu'il est vrai que si on déplace l'aéroport, on déplace les emplois qui vont avec. Bien sûr il y aura un chantier, mais les emplois liés au chantier ne seront que provisoires."

Christophe CLERGEAU, interview du 3 déc. 2012 sur France Inter

Certes des emplois temporaires seraient créés. Mais quand on analyse l'effet du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers N-D des Landes, on se rend compte que le projet fait au contraire prendre des risques à l'emploi. Détaillons les créations et les destructions.

Manne d'emplois au Nord ?

Pour la construction d'un aéroport et de son « barreau » routier, Vinci annonce « *3000 emplois créés pendant le temps de la construction* ». Attention aux données : il s'agit de 3000 "hommes-année", soit **700 emplois pendant 4 ans** qui, ensuite, disparaissent. Cela correspond aux 4,5 millions d'heures de travail annoncées par ailleurs.

Cette création provisoire d'emplois cache en réalité la **destruction d'emplois durables au Nord de Nantes**. En effet, l'implantation d'un nouvel aéroport signifie la **destruction directe de 200 emplois agricoles et induits** (soins et contrôle vétérinaires, transformation des produits agricoles, etc.); davantage dans les années suivantes. Pourtant, contrairement aux emplois industriels, les emplois liés à l'agriculture, ne sont pas délocalisables. Il est donc important de ne pas les détruire.

Plus d'un millier d'emplois déplacés

En 2011, le CETE Ouest dénombrait **1850 emplois dépendant directement ou fortement de l'aéroport¹ actuel** et donc potentiellement impactés par le transfert de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame des Landes. Quels sont ces emplois ?

Emplois dépendant de l'aéroport <i>mesurés en ETP (équivalents-temps plein)</i>	
Transport aérien de passagers et de fret	env. 650
Affrètement, organisation du transport, manutention	250 à 300
Services auxiliaires (maintenance, etc)	148
Sécurité privée	138
Hôtels et hébergements similaires	40
Location voitures	53
Services de l'Etat	233
CCI / AGO	177
Commerces, restauration, tours opérateurs	env. 150
TOTAL	env. 1850

CETE Ouest ; févr 2011

Selon cette étude, **au minimum 1100 emplois seraient transférés**, le nombre final dépendant des stratégies retenues. Entre ces deux valeurs maxi et mini, on peut considérer 1500 comme nombre moyen d'emplois déplacés du Sud-Loire au Nord-Loire.

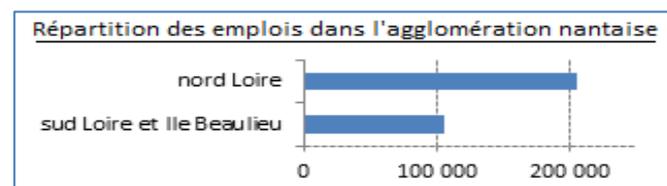
Airbus dans l'incertitude

Airbus emploie aujourd'hui 2000 salariés à Bouguenais. Rien n'est décidé quant au devenir de la piste actuelle dont Airbus demande le maintien. Le rapport d'avril 2016 du Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) **laisse ouverte la possibilité de supprimer la piste²**, ce qui fragiliserait le site. En cas de maintien, **le flou demeure sur la prise en charge financière** : qui paierait le fonctionnement de cette piste ? L'Etat et Vinci ont dit non ; les collectivités locales réfléchissent...

Déséquilibre Nord-Sud

En 2011, les emplois sont presque deux fois plus nombreux en Nord-Loire qu'en Sud-Loire.

Un transfert de l'aéroport renforcerait le déséquilibre des emplois entre le Nord et le Sud de la métropole.



Source Insee, recensement 2011. *Ensemble des actifs des départements 44, 49 et 85 travaillant dans les 24 communes de Nantes métropole, selon le lieu de travail*

¹ Effectif ré-évalué à **1990 ETP** (équivalents-temps plein) en 2013 par la CCI de Nantes- Saint-Nazaire

² http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01_rapport_cle28d63c.pdf

Puisque de 70 % à 80 % de ceux qui occupent ces emplois transférables habitent en Sud-Loire, leurs déplacements quotidiens s'ajouteraient aux bouchons journaliers actuels, du Sud vers le Nord le matin et en sens inverse le soir.

Enfin, que l'aéroport reste ou qu'il soit transféré, les nouveaux instituts scientifiques IRT et Technocampus en cours d'implantation à Bouguenais pourront attirer autant de chercheurs et d'étudiants (jusqu'à 5000 emplois annoncés).

Emploi aéroportuaire en hausse ?

Les défenseurs du projet insistent sur les emplois qui seraient **créés par l'accroissement du trafic aérien**.

L'Etat annonce **800 emplois** nouveaux par million de passagers supplémentaires³. Ce ratio est inapplicable à Nantes car il est calculé sur les aéroports appelés hubs⁴, où l'accroissement du trafic crée relativement plus d'emplois que dans un aéroport moyen comme Nantes-Atlantique⁵.

En 2013 à Bouguenais, la CCI a compté 1990 emplois directement ou fortement liés à l'aéroport pour 3,6 millions de passagers, soit 550 emplois par million de passagers. **Vinci considère** donc qu'une progression de 1 million de passagers, entraînerait **550 emplois** nouveaux.

La réalité serait encore inférieure à cette seconde valeur. D'abord pour une question de rationalisation des moyens (aéroport modernisé, davantage d'automatisation) et ensuite parce que l'augmentation du trafic est liée essentiellement au développement du **low cost, peu créateur d'emplois**.

L'aéroport de Beauvais, dédié au low cost, et qui transporte autant de passagers que Nantes-Atlantique (3,9 millions en 2013) occupe deux fois moins d'emplois que celui de Nantes (900 à Beauvais⁶ contre 1990 à Nantes-Atlantique).

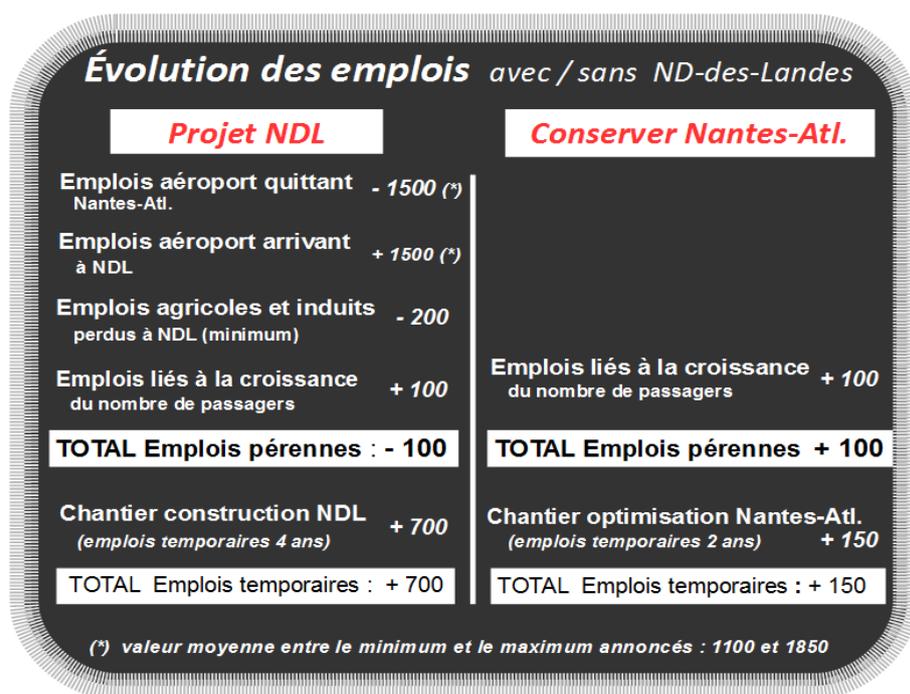
Ainsi, le développement du trafic aérien à Nantes, qui provient essentiellement du low cost, créerait par million de passagers supplémentaires, non pas 550 emplois, mais plus vraisemblablement entre **300 et 400 emplois**. En supposant que le gain de chaque million de passagers s'étale sur 4 années, il y aurait en moyenne **100 emplois de plus par an**. Progression hypothétique qui, de toutes façons, pourrait se réaliser autant à Notre Dame des Landes qu'à Nantes-Atlantique.

Enfin, quid des **risques de perte d'emplois dans les petits aéroports proches** comme Rennes ou Angers? Aucune étude ne s'en est à ce jour préoccupé.

Conserver Nantes-Atlantique : une opportunité pour l'emploi

Loin d'être saturé du point de vue de ses capacités d'accueil des avions, l'aéroport de Nantes-Atlantique mériterait cependant une **extension de l'aérogare** pour accueillir mieux les passagers. Ce serait sans doute **100 à 200 emplois temporaires dans la construction**, créés pour 1 ou 2 ans.

En conclusion, récapitulons les créations et suppressions d'emplois, en distinguant deux hypothèses : celle du déplacement de l'aéroport à N-D des Landes et celle du maintien de Nantes-Atlantique.



Créer un aéroport à **N-D des Landes signifierait une diminution des emplois pérennes**, alors que le maintien de l'aéroport à Bouguenais les maintiendrait, voire les ferait progresser. Le projet de N-D des Landes ferait donc payer cher la création provisoire d'emplois de construction.

L'argument de la création d'emplois ne tient donc pas. **Les promesses d'emploi tentent de faire accepter** les projets inutiles par les populations concernées. L'économiste Jacqueline Lorthiois a montré que les grands travaux n'ont tenu aucune promesse en matière d'emploi⁷.

³ www.developpement-durable.gouv.fr/E-comme-Emplois.html

⁴ hub : plaque tournante spécialisée dans la fonction de correspondance. Exemple : Roissy-CDG.

⁵ Etude CE Delft 2012 pour Advocnar

⁶ BIPE 2013, Observatoire des retombées socio-économiques de l'aéroport de Beauvais-Tillé

⁷ « Grand bétonnage : aucune promesse n'a été tenue » Médiapart 13 août 2015

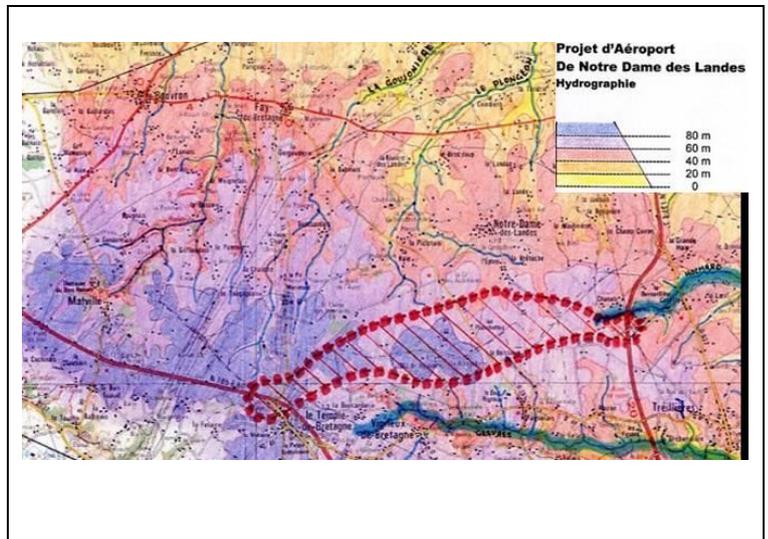
Le site de Notre-Dame-des-Landes a été choisi il y a 50 ans, à une époque où l'on méconnaissait la valeur des zones humides. Il est constitué, au regard de la réglementation, à 98 % de zones humides particulièrement vulnérables, situées sur deux têtes de bassin versant. Ces zones humides sont depuis 1992 protégées par la loi. Leurs fonctionnalités sont multiples (régulation et épuration de l'eau, réservoir de biodiversité...). Protégé de tout remembrement depuis des décennies, ce site constitue un écosystème de bocage humide remarquable et un paysage d'une rare qualité.

Le choix du site est ancien : il y a presque 50 ans, on ne connaissait pas la valeur des zones humides, on les artificialisait sans état d'âme¹. Dans le débat public de 2003 et l'enquête publique de 2006 préalable à la DUP, la pertinence de la localisation du projet sur des critères environnementaux a seulement été considérée du fait que le site se situe en dehors des espaces exceptionnels et remarquables recensés dans l'estuaire de la Loire (vallée de la Loire, vallée de l'Erdre et vallée du Gesvres, sillon de Bretagne et canal de Nantes à Brest, lac de Grand Lieu).

La question des zones humides et des espèces protégées n'a été abordée qu'en juillet 2012 dans le cadre de l'enquête relative à la loi sur l'eau, 12 ans après la relance du projet. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 ainsi que l'évolution de la caractérisation des zones humides, (intervenue en 2008, elle tient compte de la nature des sols), ont conduit à classer la quasi-totalité du territoire de la ZAD en zone humide. En raison de l'ampleur du projet, cette modification entraîne de nouveaux enjeux au regard de la loi sur l'eau (cf. fiche loi sur l'eau).

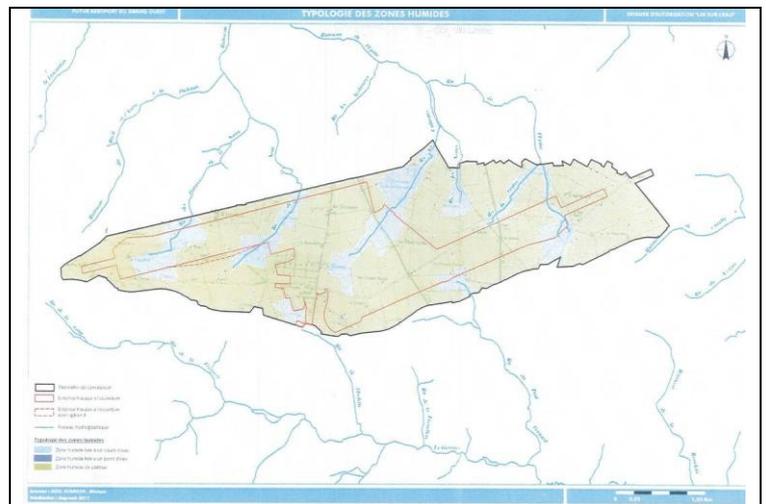
1- Le site est composé de zones humides à 98 %², prairies, boisements et landes humides sur sol hydromorphe (sol modifié par une saturation régulière en eau). Le 31 janvier 2016, journée mondiale des zones humides, il a été rappelé que « les zones humides ne sont pas seulement essentielles dans le cycle de l'eau, elles rendent aussi de multiples services qui leur confèrent une valeur vitale. ».

En France, elles ont disparu pour moitié entre 1960 et 1990 (rapport du préfet Paul Bernard, 1994). Le code de l'environnement prévoit leur protection ou leur compensation en cas de destruction par un aménagement (cf. fiche loi sur l'eau).



2- Il se situe sur deux têtes de bassins versants où s'écoule un chevelu de petits rus et ruisseaux qui, au nord, se jettent dans l'Isac (en partie canalisé), affluent de la Vilaine (bassin de la Vilaine), et au sud, le Gesvres et l'Hocmard qui rejoignent l'Erdre (bassin de l'Erdre), puis la Loire.

Les têtes de bassin versant font l'objet d'une attention toute particulière. Sur ces deux têtes de bassin versant, deux programmes de restauration sont en cours, financés principalement par l'agence de l'eau Loire-Bretagne et le Conseil régional Pays de la Loire. En effet, pour recouvrer le bon état écologique de l'eau de nos rivières (directive cadre européenne) il faut commencer par l'amont.



¹ A l'époque, certains politiques rêvaient de construire un aéroport et des logements sur... les marais salants de Guérande !

² Source Dossier d'enquête publique loi sur l'eau <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/content/download/5864/35355/file/Annexe%20A%20-%20pages46-69.pdf>

3- Fonctionnalités importantes de ces zones humides en tête de bassin versant.

Ce plateau constitué d'argile et de limons joue le rôle d'une « éponge » et d'un « château d'eau ». Pendant la saison des pluies, en fin d'automne et en hiver, le sol se gorge d'eau, comme une éponge, et ne la restitue aux rus et ruisseaux que très lentement le reste de l'année.

- **Régulation du régime des eaux** : L'effet « tampon » dans ces deux bassins régulièrement soumis à des crues est très important. Le stockage des eaux permet un écrêtement des crues. La restitution très progressive permet un soutien à l'étiage. Deux fonctions naturelles et gratuites, la deuxième est au moins aussi importante que la première.
- **Épuration** : Fort potentiel de dénitrification, stockage du phosphore, clarification naturelle de l'eau.
- **Réservoir de biodiversité** : Les milieux semi-aquatiques sont partout beaucoup plus riches en faune et flore que les milieux terrestres. L'État avait d'ailleurs identifié sur le site deux **ZNIEFF**³ (Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique). On y trouve des espèces rares et protégées : triton crêté, triton marbré, salamandre tachetée, agrion de mercure, flûteau nageant, piment royal, osmonde royale... **Le site aurait d'ailleurs dû être classé en zone Natura 2000, car il en a les caractéristiques, mais la perspective du projet a conduit l'État à ne pas faire d'étude sur cette zone.**

4- Le bocage humide est un écosystème de grande qualité (haies, talus, mares, prairies maillées de rus...).

Façonné et entretenu par l'homme, ce bocage est d'une qualité exceptionnelle à Notre-Dame-des-Landes : aucun remembrement depuis des décennies, grâce à la mise en réserve de cet espace pour « aménagement différé », alors qu'il a quasi disparu dans le reste de l'Ouest de la France. Le réseau des mares est très important. La densité des haies est parmi les plus fortes du département (119 mètres linéaires/hectare), elles sont régulièrement entretenues et constituent une valeur économique et patrimoniale totalement sous-estimées par les porteurs du projet. Sur ces terres, les agriculteurs pratiquent l'élevage laitier en respectant et en utilisant à bon escient cet environnement (cf. [fiche agriculture](#)).



5- Un réservoir de biodiversité et un corridor naturel de la trame verte et bleue

Le maillage de haies, de ruisseaux et de mares constituent une vraie trame verte et bleue propice à la circulation et au déplacement des espèces. La richesse faunistique et floristique et l'importance des populations désignent le site comme une zone de réservoir de biodiversité garantissant un potentiel de reconquête du reste du territoire. Un intérêt tout particulier est à préserver : ce corridor permet la mise en connexion du bassin de la Loire via le bassin de la Vilaine avec les autres bassins bretons.



6- Un paysage harmonieux

Le périmètre du projet est un paysage bocager où les vues sont limitées par la présence de haies, c'est un paysage harmonieux dont le cadre rural a été maintenu. Il deviendrait un paysage urbain artificialisé avec un réseau de routes et de chemins complètement déstructurés. L'impact sur la vie des riverains serait très fort.

Ce site constitue une véritable « infrastructure naturelle », unique et entière, un patrimoine complexe qui résulte d'un processus de plusieurs siècles de co-évolution entre l'homme et la nature et qui tend depuis maintenant 50 ans à disparaître de nos paysages de plus en plus simplifiés.

Le site de Notre Dame des Landes est totalement inapproprié pour la réalisation d'une infrastructure aéroportuaire.

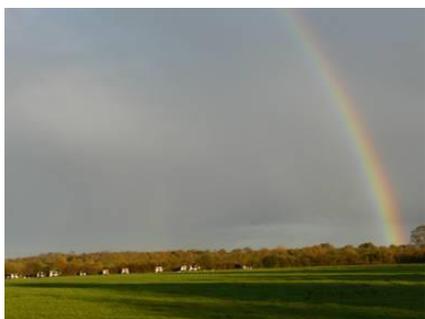
Des naturalistes indignés par le projet, font connaître la biodiversité de cette zone⁴ (fiche expertise des naturalistes).



³ Une de type 1 « Bois et landes de Rohanne et des Fosses Noires » et une de type 2 « Zone bocagère relictuelle d'Héric et de NDDL »

⁴ naturalistesenlutte.overblog.com

Durant l'été 2012, six ans après la première enquête publique avant la DUP¹, l'enquête publique au titre de la loi sur l'Eau s'est déroulée pour les projets d'aéroport et de barreau routier à Notre Dame des Landes. AGO-Vinci et l'Etat ont proposé une méthode expérimentale pour la compensation des zones humides qui seraient détruites. La commission d'enquête a rendu un avis favorable avec deux réserves. La première n'est pas levée : la commission d'experts scientifiques a refusé de valider la méthode de compensation proposée. La seconde demande des modifications pour un moindre impact sur l'agriculture. Les autorisations de travaux ont été prises en décembre 2013 et confirmées par le tribunal administratif de Nantes en juillet 2015. La cour administrative d'appel a été saisie.



L'enquête publique « Loi sur l'Eau » sur les travaux nécessaires à la réalisation du projet aéroportuaire et de sa desserte routière s'est déroulée du 21 juin au 7 août 2012 et la commission d'enquête a rendu, le 24 octobre 2012, **un avis favorable avec deux réserves** :

- « qu'un **collège d'experts indépendants** apporte une caution scientifique de la méthode de compensation retenue. »
- « qu'un cadre de référence technique, juridique et financier (protocole) soit conclu dans les meilleurs délais entre le maître d'ouvrage et la profession agricole. »

Le collège d'experts scientifiques mis en place par le gouvernement en décembre 2012 a **invalidé la méthode de compensation proposée et aussi son application à NDL** (rapport avril 2013, voir fiche 16). En décembre 2013, le Préfet, considérant avoir levé les réserves (sans soumettre son travail de nouveau au collège des experts scientifiques ni le rendre public !) signe les autorisations de travaux au titre de la Loi sur l'Eau. **Le tribunal administratif de Nantes, saisi en février 2014, considère l'avis de la commission d'enquête comme défavorable mais valide mi 2015 les arrêtés du préfet en 1ere instance. Des recours sont déposés à la cour administrative d'appel.** Ils seront jugés probablement en 2017.

La loi sur l'Eau prévoit des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) pour arriver au bon état écologique de l'eau. Celui de référence pour la zone concernée est le SDAGE Loire-Bretagne. **Les quatre niveaux d'exigence du SDAGE Loire-Bretagne² sont loin d'être respectés :**

- **Niveau 1 : Existe-t-il une alternative au projet qui permettrait d'éviter la destruction d'une zone humide ?**
Aucune alternative au projet d'aéroport à Notre Dame des Landes n'a été étudiée.
- **Niveau 2 : dans le même bassin versant, re-création ou restauration de zones humides à fonctionnalité et biodiversité équivalentes.** Aucune proposition concrète et réaliste n'a été proposée car c'est irréalisable compte tenu de l'ampleur des dégâts et de la valeur environnementale du bocage humide de Notre Dame des Landes. Pourtant ces mesures devraient être mises en place avant toute destruction.
- **Niveau 3 : à défaut, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface supprimée.** Comme il n'est matériellement pas possible de trouver le double de surface, Vinci et l'Etat (pourtant initiateur et garant de la loi) inventent une nouvelle méthode de compensation expérimentale.
- **Niveau 4 : la gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme.** Il faut passer des baux environnementaux ; les agriculteurs refusent, rien de signé en 2016.

Les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne rejoignent la doctrine édictée par l'Etat en mars 2012 : **Éviter, Réduire, Compenser.** Cela n'est absolument pas appliqué dans le cas de NDL.

La méthode expérimentale de compensation proposée consiste à évaluer les différentes fonctionnalités des zones humides recensées en leur attribuant un coefficient et à les traduire en « unités de compensation ». Ces unités seraient ensuite monnayées avec qui veut bien les acheter. C'est la création d'un nouveau marché, comme celui des « droits carbone ». **La compensation n'est pas un droit à détruire. Au-delà du projet NDL, si cette méthode de compensation était acceptée, ce serait la fin de la protection des zones humides et la disparition de la loi sur l'Eau.**

¹ Déclaration d'Utilité Publique : émise en février 2008, après une enquête publique en 2006-2007.

² Disposition 8B-2

Des contentieux juridiques sont toujours en cours mi-2016 : appel sur les autorisations environnementales et infraction vis-à-vis de l'Europe notamment.

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes a donné lieu et donne encore lieu aujourd'hui à plusieurs types de contentieux et de procédures.

Le contentieux de l'expropriation et de l'éviction : plusieurs dizaines de personnes ont refusé un accord à l'amiable d'expropriation ou d'éviction (locataires). Dans la très grande majorité des cas, le juge de l'expropriation a accordé des indemnités plus élevées que celles proposées par AGO-Vinci. En janvier 2016, le juge nantais a ordonné l'expulsion des habitants et agriculteurs sous deux mois mais a refusé qu'il y ait une astreinte, réclamée par AGO.

Le contentieux de l'accès aux documents administratifs : la Commission d'accès aux documents administratifs (Cada) a été saisie quatre fois par les opposants et leur a toujours donné raison. Trois fois, l'État a fini par s'exécuter, faisant perdre aux requérants un temps d'analyse précieux des dossiers. Concernant les chiffres de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) demandés par le Cédpa, l'État persiste dans son refus : le Tribunal administratif de Paris est saisi. L'État a parfois « oublié » de communiquer des documents comme la note de 2014 de la DREAL sur le Lac de Grand-Lieu, qui lui était clairement défavorable¹.

Les autorisations environnementales : les recours contre les arrêtés concernant la loi sur l'eau et les espèces protégées et celui à l'encontre de la déclaration d'utilité publique du programme viaire, rejetés en première instance (TA de Nantes, 17 juillet 2015), sont actuellement instruits par la Cour administrative d'appel de Nantes. L'arrêté de dérogation relatif au campagnol amphibie n'a toujours pas été publié et a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature.



La procédure européenne : en infraction vis-à-vis de l'Europe pour « saucissonnage » du dossier s'agissant des impacts environnementaux du projet, la France cherche une régularisation via le volet environnemental du Schéma de COhérence Territoriale de Nantes Saint-Nazaire.

Les aides d'État : les opposants ont gagné un recours (TA de Nantes, 2 juillet 2015) qui a fait entrer dans les caisses de l'État et du Syndicat mixte aéroportuaire plus de 800 000 € pour des aides illégalement versées à AGO-Vinci.

Les espèces protégées oubliées et le campagnol amphibie : les associations de protection de la nature ont mis en demeure le Préfet de prendre en compte les espèces protégées non intégrées dans les arrêtés environnementaux. Ces oublis découlent de l'insuffisance des inventaires, dénoncée de longue date par les opposants.

Le chiffre de « 160 décisions favorables à l'État », annoncé par les partisans du projet, est infondé car il cumule les multiples requérants et les procédures d'appel. Cela aboutit à gonfler artificiellement le nombre de décisions. Il n'y a eu aucune utilisation abusive des contentieux : ni de frais de justice adverse à payer, ni d'amende pour recours abusif.

Un projet non conforme au droit national, européen et international. Le projet de Notre-Dame-des-Landes est contraire à de nombreux engagements et textes législatifs :

- Engagements pour le climat (*Protocole de Kyoto, paquet climat-énergie européen, COP 21*),
- Grenelle de l'environnement (*pas de nouvelle construction d'aéroport*),
- Lignes directrices européennes en matière aéroportuaire (*optimiser l'existant*),
- Loi Grenelle I (*protéger des surfaces naturelles et agricoles*),
- Schéma national des infrastructures de transport (*privilégier les modes alternatifs à la route et à l'aérien*),
- Charte de l'environnement (*prévenir les dommages à l'environnement et informer le public*),
- Directive-cadre sur l'eau européenne (*protéger la ressource en eau*),
- Directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (*évaluation environnementale globale*),
- Directive sur la participation du public en matière d'environnement (*participation effective et en amont*),
- Directive oiseaux et habitats (*éviter la destruction d'habitats*).

Le projet de Notre-Dame-des-Landes a été pensé dans les années 1960, par des hommes et des femmes imprégnés des Trente Glorieuses. Depuis cette période, les politiques publiques et le droit ont changé, le monde a changé : il est temps de remiser au placard ce projet du XXème siècle pour enfin vivre au XXIème siècle !

¹ Canard enchaîné : <http://acipa.presse.free.fr/Articles/LeCanard20160217-1.jpg>

De 2012 à 2016, plusieurs commissions ont été créées par le gouvernement sur le dossier NDJ. La commission d'experts scientifiques a invalidé la méthode de compensation proposée. La mission agricole a demandé des aménagements du projet pour limiter la consommation de terres agricoles. La commission de dialogue a demandé des études complémentaires. Le Conseil général de l'environnement et du développement durable a considéré que le projet était surdimensionné et a conclu à l'existence d'une alternative : Nantes Atlantique rénové.

La commission d'expertise scientifique : les experts de cette commission ont été nommés par les ministres Batho et Cuvillier en décembre 2012, suite à la réserve formulée par la commission d'enquête publique loi sur l'Eau de 2012. Elle avait pour mission de valider la méthode de compensation environnementale proposée par AGO-Vinci et l'Etat.

L'avis de cette commission est formel : **il invalide la méthode de compensation**¹. Il formule douze réserves explicites et sérieuses d'ordre général pour les 4 premières, sur l'application de la méthode au dossier NDJ, pour les autres.

1. **Non adéquation** de la méthode avec la disposition 8B-2 du SDAGE Loire-Bretagne.
2. **Excessive complexité** de la méthode utilisée.
3. **Nature et valeurs des coefficients de compensation injustifiés.**
4. **Risque d'échec prévisible** des mesures de compensation proposées, délai excessif de l'efficacité de leur mise en œuvre.
5. **Analyse non pertinente** de la qualité physico-chimique des eaux et de la fonction biogéochimique des ZH humides.
6. **Analyse insuffisante** du fonctionnement hydrologique quantitatif.
7. **Importance sous-estimée** du ralentissement des crues.
8. **Caractérisation initiale insuffisante** de la biodiversité.
9. **Difficulté d'appréciation et incertitudes sur la faisabilité** des mesures de génie écologique.
10. **Incertaines sur la mise en œuvre** des mesures de compensation.
11. **Insuffisance de l'engagement** formel des maîtres d'ouvrage à l'obligation de résultat.
12. **Absence de suivi satisfaisant** des mesures de compensation.

La conséquence de cette invalidation c'est que l'avis « favorable avec réserves » rendu par la commission d'enquête publique devient un « avis défavorable » ; le Gouvernement n'a pas arrêté le projet pour autant.

La mission agricole : mise en place à la demande du Ministre de l'Agriculture fin 2012, constituée de hauts fonctionnaires des ministères de l'agriculture et de l'environnement. Son but était de comprendre les impacts du projet sur l'agriculture et de faire des propositions concernant la consommation de terres agricoles. Elle a rencontré une quinzaine d'agriculteurs impactés, l'Adeca, les syndicats agricoles, des élus etc. qui ont dit à quel point l'agriculture a été peu prise en compte depuis le débat public et exprimé leurs inquiétudes quant au statut des terres et l'obtention des aides PAC. **Ses conclusions : maintien des aides PAC en 2013 et vœux de réduction de la consommation de terres agricoles.**

La commission du « dialogue » : mise en place par le premier ministre après les violents affrontements sur le terrain de l'hiver 2012. Elle ne pouvait remettre en cause le projet, seulement tenter d'« objectiver » les points de vue de ceux qui voulaient la rencontrer. Côté des opposants au projet, elle a rencontré notamment le Cédpa (collectif des élus), le collectif des pilotes de ligne, les associations environnementales nationales, EELV, Nexus... La commission du dialogue conclut que le transfert sera un jour nécessaire pour des questions de nuisances sonores², **elle demande toutefois plusieurs études** « pour éviter que des chiffres insuffisamment fondés par les partisans comme les opposants, ne continuent de circuler ». La plupart ont été conduites, comme indiqué ci-après. Aucune étude de l'Etat n'a été menée de façon contradictoire ni transparente, contrairement aux engagements du Ministre des transports F Cuvillier³. Les sujets PEB (Bruit) et Coût du réaménagement de Nantes Atlantique ont fait l'objet de contre études (Cédpa, Atelier citoyen).

¹ Et le bureau d'études Biotope qui a travaillé à l'évaluation environnementale du site pour AGO est soupçonné de détournement d'emplois jeunes (article de Médiapart du 27 juin 2013)

² La commission reprend le seuil prétendument limite de 56 000 mouvements, sur la seule base d'un « calcul de coin de table » (dixit la DGAC en commission consultative de l'environnement) d'actualisation des données de l'enquête publique de 2006.

³ Cf sa lettre du 28 juin 2013 au préfet des Pays de la Loire : les nouvelles études doivent être « soumises au débat contradictoire » et « associer étroitement les acteurs locaux, dans un souci de pluralisme, pour en garantir le sérieux ».

- coût d'un réaménagement de Nantes-Atlantique → étude DGAC / études Cédpa et Atelier citoyen
- nouveaux calculs de PEB sur Nantes Atlantique → études DGAC / études Cédpa-Adecs et Atelier citoyen
- devenir du site de Nantes Atlantique en cas de transfert → étude Nantes métropole ?
- avenir des 14 aéroports de l'Ouest → pas étudié
- accompagnement local du projet → étude Syndicat mixte aéroportuaire
- réduction de la consommation d'espaces agricoles → étude AGO et SMA ? (pas rendue publique)

Dans de nombreux domaines (mesures compensatoires, saturation, risques, consommation d'espaces agricoles...), la commission a estimé ne pas avoir la capacité scientifique et technique pour apprécier les approches présentées. Elle a souligné aussi le fait qu'elle n'avait surtout pas le mandat pour le faire. Enfin, la commission avait transmis à la Direction Générale de l'Aviation Civile un ensemble de questions posées par le Cédpa suite à l'expertise CE Delft. La DGAC n'ayant pas répondu, ces questions ont été purement et simplement omises du rapport.

La mission du Commissariat général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) : en janvier 2016, la Ministre de l'Environnement Ségolène Royal demande une mission d'expertise sur le dossier NDL, notamment sur la question des alternatives possibles au projet. Le rapport de cette mission a deux conclusions principales :

- 1) **le projet de NDL est surdimensionné**, une seule piste suffit (*ndlr : cela devrait remettre en cause la DUP⁴*)
- 2) il y a une seule alternative à ce projet, c'est Nantes Atlantique rénové.

Au-delà de ces informations principales, il y a beaucoup de choses dans ce rapport.

Certaines confirment ce que nous disons depuis longtemps :

- l'organe ne crée pas la fonction : pas de nouvelles liaisons au bout du monde ;
- inutile d'avoir une piste de 3600 m (à NDL comme à NA) ;
- construction des parkings : en silos ;
- le lac de Grand-Lieu est effectivement protégé par la présence de NA, si il y avait transfert, il faudrait garder les terres agricoles, ne pas urbaniser ;
- nécessité d'avoir des équipements de navigations performants à NA : un ILS et un radar ;
- tramway possible sur NA ;
- cela coûterait au moins deux fois plus cher de rénover NA.

D'autres conclusions contestent ce que nous disons et **globalement, dans le rapport, la solution « NDL plus petit » est valorisée par rapport à « NA rénové » :**

- sur NA : le bruit deviendrait trop important à l'avenir, « *la saturation liée au bruit vers 56 000 mouvements n'est pas irréaliste* » ;
- sur NA, la piste devrait subir une rénovation lourde (1 mois de fermeture), la qualité du sol, mesurée par la DGAC, est très mauvaise (!) ; on fait plus confiance à la DGAC qu'à un professionnel de l'atelier citoyen ;
- l'avantage socio-économique à construire NDL est validé (voir fiche Rentabilité économique) ;
- la zone de NDL ne mérite pas de classement écologique particulier ;
- les enjeux écologiques sont négligés : rien sur le climat, rien sur les têtes de bassins versants, très léger sur aspects écologiques de la zone.

La conclusion est intéressante : **le CGEDD demande une tierce expertise sur les PEB et les coûts, dans un délai court.** Cela rejoint **notre demande d'expertise indépendante.** En effet sur ces deux points cruciaux, les conclusions de la DGAC d'une part, du Cédpa et de l'Atelier citoyen d'autre part, sont opposées. A cause du refus de l'État d'engager cette expertise indépendante, nous en sommes en avril 2016, au même point que le 27 novembre 2013, quand le préfet a refusé que les échanges se poursuivent⁵. L'expertise indépendante que nous demandons signifie :

- les 2 parties co-rédigent le cahier des charges ;
- chaque partie choisit son (ses) expert(s) et ceux-ci travaillent ensemble ;
- le suivi de l'étude est fait conjointement par les 2 parties.

Le Cédpa et l'Atelier citoyen ont demandé un rendez-vous avec les inspecteurs pour comprendre certaines de leurs positions et poursuivre leur travail d'analyse : pas de réponse à ce jour (comme presque toujours...).

⁴ Un nouveau recours contre la DUP est prévu suite à ce rapport

⁵ Compte rendu de cette réunion : <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=708>

Dès 2011, le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est identifié comme un **grand projet inutile (GPI)**, face à d'autres besoins essentiels à satisfaire, dans le domaine de la santé, de l'éducation ou du logement.

En 2012, le 2^{ème} Forum européen a lieu à Notre-Dame-des-Landes : les GPI deviennent **GPII** (Imposés aux populations). Le terme GPII entre alors dans les médias et les discours.

Il existe de nombreux GPII dans le monde. Leurs caractéristiques sont maintenant bien identifiées. Ce sont des projets :

- **pharaoniques** (dans la logique du toujours plus grand, plus gros, plus vite, plus centralisateur) ;
- **destructeurs** de terres agricoles, de cadres et de modes de vie ;
- **sources de profits juteux** pour les grosses entreprises, qui sont bénéficiaires de leur construction et de leur gestion pour des décennies ;
- **basés sur des mensonges** : sur les besoins, sur les projets eux-mêmes, sur les coûts et les financements, sur d'éventuelles compensations environnementales, sur les retombées économiques et en termes d'emploi ; censés ramener la croissance, ils creusent les dettes, plombent les finances publiques.

Leur contestation entraîne une **répression particulièrement féroce**. Rémi Fraisse, jeune naturaliste a été tué à Sivens en 2014 par les forces dites de l'ordre.

En mars 2013, au Forum Social Mondial de Tunis, **une charte sur les GPII** est adoptée¹.

Les citoyens doivent étudier les projets et se prononcer sur leur pertinence. Le partage de nos expériences nous démontre la nécessité de lutter contre les GPII **le plus en amont possible** : ce sont des colosses aux pieds d'argile, dès lors qu'ils sont démasqués. Leur symbole est désormais l'éléphant blanc.



La mise en réseau de collectifs de lutte en France et en Europe permet l'échange d'expériences, le travail commun et a déjà porté ses fruits. Voir par exemple la plate-forme proposées par 12 mouvements d'opposition aux GPII français².

Une plainte a été déposée par plusieurs collectifs européens de lutte contre des GPII auprès du TRIBUNAL PERMANENT DES PEUPLES à Turin. C'est un tribunal, d'opinion et non de pouvoir, héritier du Tribunal Russel contre les crimes de Guerre au Vietnam. Après une enquête de plus d'un an, il a rendu le 8 novembre 2015 une sentence³ dans laquelle :

- **Il reconnaît**, parmi les droits fondamentaux des individus et des peuples, **le droit de participer aux procédures de délibération** relatives aux [grands] projets (*en référence à la convention d'Aarhus*). Ce droit, en plus d'être l'expression du droit des individus et des peuples à prendre part à la direction des affaires publiques – tel qu'établi dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (art. 21) et dans le Pacte relatif aux Droits civils et politiques (art. 25) – sert les principes de la démocratie et de la souveraineté populaire et garantit le respect effectif des autres Droits de l'Homme, y compris le droit à l'environnement et à des conditions de vie conformes à la dignité humaine des individus et des communautés locales concernées par les projets...
- **Il demande aux institutions européennes compétentes**, Commission européenne et Commission des pétitions du Parlement européen, d'examiner avec tout le sérieux nécessaire et d'un œil critique les projets présentés par les entreprises concessionnaires et les États, en prenant en considération l'intérêt réel des communautés touchées et des populations en général...
- **Il recommande aux gouvernements** de n'envisager la réalisation des grands projets qu'au terme de procédures techniques **participatives sérieuses et efficaces qui démontrent la réelle nécessité** du projet ...
- **Sur le cas de NDL**, il recommande à l'État français, de présenter une étude documentée sur **l'opportunité et la nécessité du projet**, ses conséquences sociales, économiques, écologiques, et de **suspendre la réalisation** du projet...

Peuvent être identifiés GPII, rien qu'en France : Centrale nucléaire EPR de Flamanville (et sa ligne à Très Haute Tension) ; Centre d'enfouissement de déchets nucléaires de Bure ; Liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin ; Ligne LGV Bordeaux Toulouse ; Ligne LGV Bordeaux Espagne ; Europa City (Gonesse - 95) ; Stade des Lumières dit OL Land à Décines (69) ; Center Parc de Roybon ; Nouvelle Route du Littoral (La Réunion).

La liste est non exhaustive, et s'allonge chaque semaine : des projets industriels plus petits que ceux de grosses infrastructures (ferme-usine des mille vaches...) mais dans la même désastreuse logique, s'y ajoutent désormais.

Des victoires sont possibles : la DUP de la liaison LGV Limoges Poitiers a été annulée par le Conseil d'Etat en avril 2016.

¹ <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.fr/search/label/Forum%20Mondial%20Social>

² http://www.acipa-ndl.fr/images/PDF/Divers/2015/Plateforme-finale_GPII_2015-03-16.pdf

³ <http://controsservatoriovalsusa.org/tribunale-permanente-dei-popoli/5-8-novembre-2015-sessione-conclusiva>

L'aviation doit participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des passagers potentiels aux responsables gouvernementaux, chacun doit faire sa part.



www.neomansland.info

L'aviation participe grandement au réchauffement climatique. Au niveau mondial, **l'aviation est responsable de 6 % des gaz à effet de serre liés aux activités humaines, à l'origine des dérèglements du climat¹.**

Le pourcentage de 2 à 3 % est pourtant souvent annoncé : 3 % est la part des *émissions directes* de CO₂ par le secteur aérien. La *part finale* de l'aérien dans les GES est au moins deux fois supérieure du fait que les réactions physico-chimiques en altitude augmentent d'un facteur 2 à 3 les émissions de base du CO₂².

On pourrait considérer que ce pourcentage est faible et qu'il n'y a pas d'effort à demander à ce secteur d'activité. On aurait tort. D'une part, les émissions de CO₂ du transport aérien ont tendance à augmenter bien plus vite que celles des autres activités : de 1990 à 2002, elles ont progressé de 30 % (contre 15 % pour l'ensemble des activités). D'autre part, rapportées à l'objectif d'émissions supportables par la planète, environ 10 milliards de tonnes de CO₂ par an³, celles émises par l'aviation aujourd'hui, en représenteraient 20 % !

Il n'est donc pas possible que les émissions de GES de l'aviation restent à leur niveau actuel, encore moins qu'elles dépassent ce niveau. **Il faut que l'aviation participe à l'effort général et réduise ses gaz à effet de serre.** Les avions partant de France émettent autant que la moitié des voitures particulières ! Qui peut agir ?

- **Les constructeurs d'avion** mettent sur le marché des avions moins émetteurs de gaz à effet de serre car moins consommateurs de kérosène (et aussi moins bruyants). Mais cela ne suffit pas, cela ne peut compenser le doublement du trafic aérien annoncé dans les 20 ans à venir. Les autres acteurs doivent s'y mettre.

- **Le tout un chacun, passager potentiel ou habituel** par une prise de conscience de l'impact écologique d'un voyage en avion. Chaque passager aérien long courrier émet autant de gaz à effet de serre que s'il était seul en grosse voiture sur la même distance. Un passager d'un vol Paris-New York aller-retour rejette environ 3 tonnes de CO₂, soit deux fois le quota annuel auquel il serait souhaitable que chaque habitant de la planète parvienne. Les voyages de courte distance (moins de 700 km) contribuent encore plus au réchauffement du climat car une part plus importante d'émissions a lieu au décollage et à l'atterrissage. Ces voyages de courte distance devraient être remplacés par le train ou le covoiturage. Pour les vacances, on peut choisir des destinations plus proches et des voyages moins fréquents ; dans le domaine professionnel, on peut développer les téléconférences. Chacun peut « faire sa part » en choisissant de moins utiliser l'avion, en résistant aux sirènes des compagnies low cost.

- **Les compagnies aériennes** : d'un côté, elles restreignent les émissions de GES en choisissant des avions plus gros et mieux remplis ; de l'autre, elles contribuent à la croissance de ces émissions et au dérèglement climatique avec le développement de leur activité (ouverture de nouvelles lignes, tarifs attractifs...), ce qui est leur logique dans le système économique actuel... Il est donc nécessaire d'avoir un cadre plus contraignant.

- **Les pouvoirs politiques** : la situation fiscale actuelle favorise l'aérien par rapport aux autres modes de transports. En outre, les émissions liées au trafic aérien, non intégrées au protocole de Kyoto (1997), échappent aux réglementations internationales sur la lutte contre le changement climatique. Pourtant des solutions existent :

En France, il est possible de :

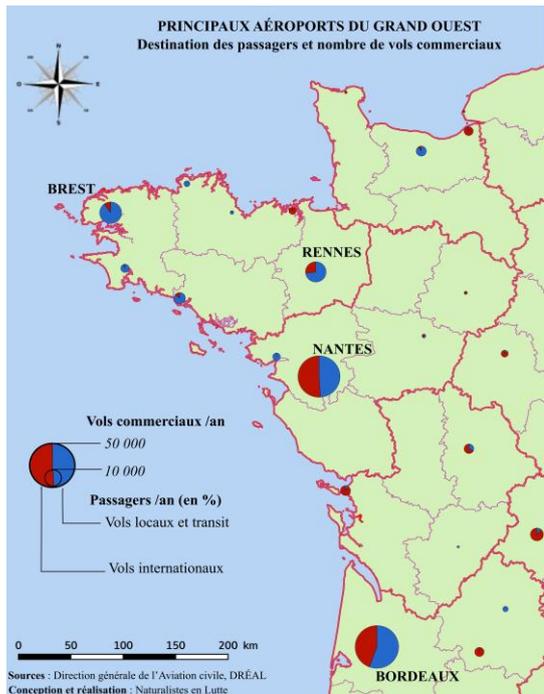
- 1) **taxer le kérosène pour les vols intérieurs** : depuis 1944, le kérosène n'est pas taxé (Convention de Chicago sur les vols internationaux), la taxation au niveau domestique ou intra-européen est possible. Les Pays Bas l'ont fait.
- 2) **imposer un taux normal de TVA sur les billets d'avion** (10 % aujourd'hui).
- 3) **instaurer une taxe sur les billets d'avions** pour aider les pays pauvres face au réchauffement climatique.
- 4) **cesser de subventionner les aéroports, ainsi que les nouveaux projets.**

En Europe, il est possible de relancer le marché des quotas de CO₂.

¹ Source GIEC : <http://www.sortirdupetrole.com/transports/140-giec-impact-veritable-impact-des-avions-sur-le-rechauffement>

² idem

³ L'activité humaine émet aujourd'hui 4 fois ce seuil : 40 milliards de tonnes de CO₂
<http://www.manicore.com/documentation/serre/GES.html>



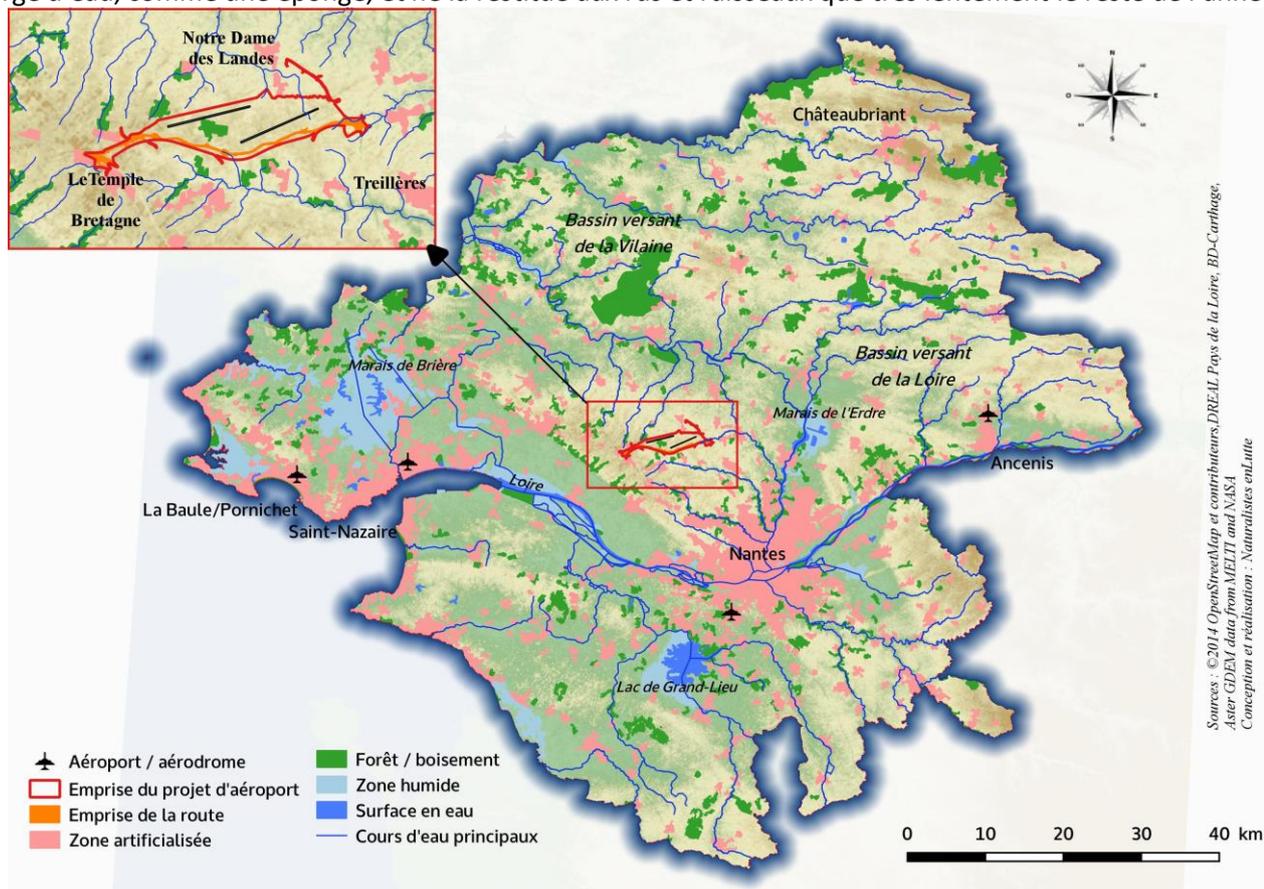
L'aéroport de Nantes-Atlantique est l'un des quatre grands aéroports du Grand Ouest.

Nantes se classe en deuxième position immédiatement après Bordeaux en nombre de vols (49 200 pour Nantes contre 52 800 pour Bordeaux en 2015). Brest et Rennes accueillent moins de 20 000 vols par an. Les aéroports actuels de Rennes et Nantes-Atlantique sont très proches ; cette proximité serait accentuée par la réalisation d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des Landes, à 80 km de Rennes.

Les vols internationaux sont nombreux à Nantes, ils concernent essentiellement l'Europe avec 59 destinations en 2016, majoritairement dans les pays limitrophes. Douze vols sont à destination d'un autre continent (Afrique : 10, Amérique et Caraïbes : 2, Proche-Orient : 1, Asie : 0).

Notre-Dame-des-Landes constituerait un troisième aéroport en Loire Atlantique avec celui de Saint-Nazaire et celui de Nantes-Atlantique qui continuera très probablement à fonctionner pour répondre aux activités d'Airbus (et les petits avions type aéroclub ?). Le projet de Notre-Dame-des-Landes est celui du transfert de l'activité commerciale.

La zone retenue se situe sur deux têtes de bassins versants : c'est un plateau constitué d'argile et de limons qui joue un rôle d'« éponge » et de « château d'eau ». L'eau s'écoule de cette zone humide¹ en un chevelu de petits rus et ruisseaux qui, au nord, se jettent dans l'Isac (en partie canalisé), affluent de la Vilaine, et au sud, le Gesvres et l'Hocmard qui rejoignent l'Erdre, puis la Loire. Pendant la saison des pluies, en fin d'automne et en hiver, le sol se gorge d'eau, comme une éponge, et ne la restitue aux rus et ruisseaux que très lentement le reste de l'année.



Nantes Atlantique ? Notre Dame des Landes ? La comparaison des deux solutions selon de nombreux critères est à l'avantage de Nantes Atlantique. A la veille de la consultation du 26 juin 2016, des questions importantes relatives au projet lui-même et à ses conséquences ne sont pas tranchées.

	« Conserver Nantes Atlantique »	« Construire Notre Dame des Landes »
Capacité de l'aérogare	Actuellement conçue pour 4 M passagers, l'aérogare peut être agrandie, progressivement en fonction de l'évolution du trafic. Elle peut évoluer sans problèmes jusqu'à 9 M passagers.	Prévu au départ pour 4,5 M passagers, le projet doit être revu. Il pourra évoluer jusqu'à 9 M passagers. L'aérogare prévue pour 4,5 M de passagers offre des surfaces de service aux passagers plus petites et moins d'équipements que l'aéroport actuel (4 M), seules les zones commerciales sont agrandies.
Capacité de la piste	Le trafic actuel est modeste, 49 000 mouvements commerciaux. Sur une piste équivalente, Genève compte 189 000 mouvements en 2015 (15,8 M passagers). Sur la plupart des aéroports régionaux de cette taille, l'aviation légère n'est pas autorisée alors qu'elle l'est toujours à NA.	Une seule piste (de 2900 m comme à NA) suffit. Le projet devrait être revu : piste + taxiway au lieu des deux pistes prévues.
Bruit	Le plan de gêne sonore actuel concerne 5000 habitants. A Toulouse c'est 56 000 et l'Etat a renoncé à transférer l'aéroport. Avec les nouveaux appareils et des changements de procédures, les zones impactées par le bruit aérien diminuent. A Nantes, l'Etat refuse d'actualiser le PGS et les cartes de bruit aérien du site de Nantes métropole, pour cacher cette réduction. Il refuse d'actualiser les procédures et d'installer des équipements nécessaires.	Le plan de gêne sonore du nouvel aéroport ne concernerait qu'une centaine d'habitants. Le nombre d'habitants qui seraient soumis à un nouveau bruit routier du fait de la création du barreau routier et des aménagements des voiries n'a pas été chiffré.
Sécurité	Pas de problème particulier. Nantes Atlantique est classé dans la catégorie A, aucune particularité, par la Direction Générale de l'Aviation Civile, contrairement à d'autres aéroports comme ceux de Strasbourg et de Marseille (B, particularité de relief ou risque inhabituel) où il y a aussi survol de la ville.	Pas de problème particulier à NDL, mis à part les brouillards fréquents. Certaines des trajectoires prévues survolent les sites Seveso de Saint-Nazaire.
Facilité d'accès	NA est proche du périphérique nantais et relié au centre de Nantes par une navette (25 minutes). Un transport collectif sera créé en cas de maintien (tramway à 1,5 km, voie ferrée devant l'aérogare). Il y a de nombreuses alternatives low cost aux parkings plus ou moins coûteux de l'aéroport.	En moyenne, NDL s'éloigne de sa clientèle régulière et se rapproche de sa clientèle loisirs. Il devait y avoir dès l'ouverture un transport collectif performant mais, compte tenu de l'état des finances publiques, ce ne sera pas le cas, seul un service de car (50 minutes) est prévu. 7 500 places de parkings coûteuses sont prévues.
Coût pour la collectivité	La rénovation de la plateforme est à la charge du concessionnaire. Les collectivités locales supporteraient le coût de la prolongation du tramway (47 M euros) ou de la rénovation de la ligne ferroviaire (35 M maximum + fonctionnement).	Sur les 571 M euros (HT actualisation 2016) d'investissement initial, 280 sont de l'argent public (Etat et collectivités). Les collectivités locales pourraient voir leur participation s'envoler : gestion de piste à NA, tram-train, voire un pont sur la Loire. Le coût du projet est largement sous-estimé. L'aéroport de Ciudad Real (une piste), construit en Espagne en 2006 a coûté 1 milliard d'euros.
Ouverture au monde	L'aéroport de Nantes Atlantique est déjà un aéroport international : plus d'une vingtaine de pays desservis depuis Nantes et près de 90 destinations, essentiellement à l'international. La clientèle régulière (déplacements professionnels), habite dans l'ensemble plus près de NA que de NDL.	NDL ne proposera pas plus de destinations. Si les tarifs aéroportuaires sont plus élevés (pour rembourser l'endettement), des compagnies low cost risquent de s'installer ailleurs.
Développement économique	Les régions Pays de la Loire et Bretagne sont plus dynamiques que la moyenne avec les infrastructures existantes. Les améliorations à apporter portent sur plus de transport ferroviaire pour les déplacements quotidiens, un désengorgement des voies embouteillées comme le périphérique nantais.	La construction de NDL apportera de l'activité au BTP mais une destruction d'activité agricole et le reste de l'économie ne sera pas gagnant : plus d'embouteillages avec le transfert de 2000 salariés du sud au nord de Nantes, aggravation du déficit d'emplois au sud Loire, trajets plus longs pour

	La principale zone économique du sud Loire, D2A, bénéficie de la proximité de l'aéroport. L'IRT Jules Verne peut se développer, la proximité de l'aéroport est un atout.	rejoindre l'aéroport pour la majorité de la clientèle régulière, parkings plus chers...taxes d'aéroport plus coûteuses Yves Crozet, directeur du laboratoire d'économie des transports : « <i>les infrastructures de transport n'apportent pas en général de surcroît d'activité économique</i> ».
Emplois	Maintien des emplois de NA. Croissance de l'emploi de NA si croissance du trafic. Maintien des emplois agricoles et liés de NDL. Des emplois de rénovation pendant 2 ans (entreprises locales).	Transfert et réduction des emplois de NA vers NDL plus optimisé (environ 350 emplois de moins). Croissance de l'emploi de NDL si croissance du trafic. Destruction des emplois agricoles et liés de NDL. Des emplois de chantier pendant 4 ans (surtout travailleurs déplacés des pays à faibles salaires). Des risques pour Airbus. Des risques pour les autres aéroports de l'Ouest.
Agriculture	Maintien de l'agriculture à NDL	Destruction d'un des principaux bassins laitiers, près de 1000 ha de terres agricoles détruits (le double si LGV), au minimum 200 emplois détruits. mitage urbain prévisible lié à l'implantation des nouveaux habitants La Loire Atlantique doit, plus que d'autres départements, freiner l'artificialisation de ses terres.
Impact sur l'environnement	Conserver NA permet à la fois de continuer à protéger le lac de Grand-Lieu de l'urbanisation et de conserver au nord de Nantes une zone humide très importante, en tête de deux bassins versants, réservoir de biodiversité hébergeant de nombreuses espèces protégées. Même s'il fallait prolonger la piste de 60m au sud, il n'y aurait pas d'impact environnemental sur le lac de Grand-Lieu et ses abords. Du point de vue des enjeux du climat, la rénovation de l'aérogare la rendra plus économe en énergie et réduira ses émissions de gaz à effet de serre.	Destruction d'une zone humide très importante, en tête de deux bassins versants, réservoir de biodiversité, et de nombreuses espèces protégées. Risque d'inondations. La méthode de compensation proposée a été invalidée par les experts nommés par le gouvernement. Au sud, menace pour le lac de Grand-Lieu : les terrains devraient rester non constructibles (contraire aux vœux de la municipalité). Du point de vue des enjeux du climat, la construction de la plateforme représente 110 années d'émissions de GES en phase d'exploitation ; davantage de CO2 émis par les voitures (trajets plus longs).

Questions non résolues - Conserver et rénover Nantes Atlantique :

La question du bruit aérien : les nuisances sonores affecteront-elles à l'avenir d'avantage de population ? Le nombre de mouvements d'avions devra-t-il être plafonné à 56 000 afin de ne pas entraîner de contraintes urbanistiques sur l'île de Nantes ?

La question du coût de réaménagement : la piste doit-elle être totalement démolie puis reconstruite (version DGAC 2013) ou bien un resurfaçage associé à des mises en conformité suffit-il (version DGAC 2006 et Atelier citoyen) ? Le coût de réaménagement en dépend, même si ce coût est dans les deux cas inférieur au coût de construction de NDL.

Ces deux questions techniques devraient être éclairées par une expertise vraiment indépendante ; la mission CGEDD d'avril 2016 demande d'ailleurs une « tierce expertise » sur ces deux points.

Questions non résolues - Construire Notre Dame des Landes :

Combien de pistes ? L'aéroport était prévu avec deux pistes, il est maintenant recommandé avec une seule piste.

Que deviendra la piste actuelle de Nantes Atlantique ?

- Si elle est conservée comme Airbus l'a demandé :
 - o qui paye pour son fonctionnement ? Jusqu'à présent seul le CD 44 a dit qu'il participerait (mais c'est désormais hors de son champ de compétences) ;
 - o l'aviation légère restera-t-elle sur cette piste ? (souvent pénible pour les riverains)
 - o quels autres vols y accèderaient ? les avions détournés de NDL à cause du brouillard ?
- Si elle n'est pas conservée :
 - o le coût de sa démolition est-il intégré au budget de NDL ?
 - o quelles garanties seront données aux salariés d'Airbus et de ses sous-traitants quant à la pérennité de l'établissement à Bouguenais ?
 - o où relocaliser les 16000 mouvements de l'aviation légère ? A NDL ?
- **Que deviendront les autres aéroports de l'Ouest ?** à cette question récurrente, toujours pas de réponse.

L'optimisation de Nantes Atlantique est possible et réalisable à bien moindre coût que le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. L'Atelier citoyen l'a montré en détail à travers tous les aspects techniques du dossier, mettant à jour les nombreux mensonges de la DGAC. Au final, les travaux de l'Atelier citoyen démontrent ce que disent de nombreux professionnels de l'aérien depuis longtemps : le projet de Notre Dame des Landes n'a rien à voir avec une quelconque insuffisance de l'aéroport actuel !

Au lieu de transférer l'activité commerciale de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes, ne peut-on pas conserver et optimiser l'aéroport actuel ? La question est posée depuis le Débat public de 2002. A la demande de la commission du dialogue en 2013, la DGAC a mené des études sur le bruit prévisionnel et sur le coût de réaménagement. Celles-ci concluent que, certes, on pourrait maintenir cet aéroport (pour un coût légèrement inférieur à celui de NDL) mais que le bruit imposerait de plafonner le nombre de mouvements, en 2020 environ. Ces études partiales sont contestées par le Cédpa et l'Atelier citoyen. En 2016, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable reconnaît l'alternative « Nantes Atlantique optimisé » et demande une tierce expertise¹ sur ces deux mêmes sujets, le bruit et le coût !

[L'Atelier citoyen](#)² a travaillé aux solutions de maintien de l'aéroport actuel. Il a publié en 2015, sept cahiers sur l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun. A venir en 2016 : l'urbanisme.

Conclusion principale : **il est possible de garder et d'optimiser l'aéroport actuel pour un coût bien moindre que celui prévu pour Notre Dame des Landes**³.

Les contraintes liées au bruit ne vont pas augmenter. Les zones de nuisances sonores régressent autour de la quasi-totalité des aéroports et cette tendance va se poursuivre avec l'arrivée depuis 2014 d'une nouvelle génération d'appareils nettement moins bruyants (A320 Neo et B737 Max notamment). Le nombre de mouvements d'avions augmentera peu grâce à la progression continue du nombre de passagers par avion (l'emport) et à la diminution de l'aviation légère qui a disparu des autres aéroports régionaux français, sauf de Beauvais.

Des équipements de navigation peuvent être installés dès à présent (certains sont dans des cartons) pour améliorer les trajectoires des avions, ce qui contribuera à la réduction des nuisances sonores, à la fluidification du trafic et à la sécurité.

Des extensions de l'aérogare sont réalisables au sein même de l'emprise foncière existante pour les mêmes capacités que celles prévues à Notre-Dame-des-Landes (6 et 9 millions de passagers). Une rénovation et une réorganisation des bâtiments existants rendraient les circuits passagers efficaces autour d'un seul point de contrôle de sécurité.

Une rénovation thermique et un travail sur l'usage de l'énergie permettront de réduire de 40 % les consommations énergétiques actuelles et de diviser par trois les émissions de gaz à effet de serre.



Le réaménagement, le maintien et l'extension de l'aérogare existante, ainsi que la création de parkings en silos, constituent des économies non négligeables tant financières qu'écologiques.

Contrairement aux travaux préconisés par la DGAC pour le maintien à Nantes Atlantique, travaux qui consistaient à tout surdimensionner, à démolir beaucoup et à reconstruire beaucoup, les préconisations de l'Atelier citoyen ont été faites avec des préoccupations économiques et environnementales : améliorer l'existant, préserver les terrains naturels, arrêter les gaspillages, minimiser les déchets produits et les coûts. L'ensemble des travaux préconisés sont autofinancés par le concessionnaire, sans subventions. Certains de ces travaux devront d'ailleurs être faits même si NDL se construisait, pour la période intermédiaire.

¹ Nous demandons depuis des années une expertise vraiment indépendante, l'Etat la refuse

² <http://www.ateliercitoyen.org/>

³³ Le coût du dédit en cas d'abandon du projet NDL, estimé entre 150 et 250 M euros, est pris en compte

La piste actuelle ne nécessite que des travaux de rénovation (élargissement du taxiway et prolongation de la piste de 60 m). Au cours de son prochain resurfaçage, il sera possible de rendre le profil conforme aux dernières normes, notamment de corriger le creux existant, et de renforcer éventuellement certaines zones moins résistantes.

Un transport en commun performant peut desservir l'aéroport : le tramway peut-être prolongé de 2 km depuis son terminus de La Neustrie et desservir la zone industrielle d'Airbus ; alternativement, le train peut arriver à 40 m de l'aérogare, la voie ferrée existe, il suffirait de la remettre en état et d'aménager une gare.

Seule cette desserte en transport en commun sera à la charge des collectivités locales, ce qui représente un budget beaucoup plus faible que celui prévu pour la plateforme à Notre Dame des Landes et celui, non inscrit aux budgets, de sa desserte en tram-train.

Coût d'investissement initial pour les collectivités

(en millions d'euros 2016)

Optimiser Nantes Atlantique		Construire un aéroport à Notre Dame des Landes
Choix tramway	Choix train	
40 à 50	25 à 35	Participation construction : 124,5 Tram-train pour NDL : 114*
TOTAL : 25 à 50 selon l'option retenue		TOTAL : 238,5

Ce tableau n'intègre pas les frais de fonctionnement, ni, dans la solution NDL, ceux de gestion de la piste pour Airbus et la construction d'un éventuel pont sur la Loire.

*estimation basse, cela peut être facilement le double

Les conséquences du maintien de Nantes Atlantique sur l'économie et l'emploi ont été analysées par l'Atelier citoyen. Elles sont positives :

- Consolidation du principal pôle économique du sud de Nantes (8000 emplois dont 2000 liés à l'aéroport) ;
- Pas de licenciements sur l'aéroport (moins de personnel à NDL, bien plus automatisé) et pas de déménagements ;
- Atout supplémentaire pour l'institut de Recherche Technologique Jules Verne, à proximité ;
- Meilleure desserte de ce pôle économique par l'arrivée des transports en commun ;
- Satisfaction pour la pérennité de l'entreprise Airbus et ses sous-traitants (2900 salariés) ;
- Pas d'aggravation du déséquilibre d'emplois entre nord et sud de l'agglomération (2/3 au nord, 1/3 au sud)⁴ ;
- Pas d'aggravation des embouteillages sur le périphérique nantais⁵.

Les analyses détaillées de l'Atelier citoyen confortent nettement les propos de plusieurs professionnels : **le projet de Notre Dame des Landes n'a rien à voir avec une quelconque insuffisance de l'aéroport actuel !**

- **Nicolas Notebaert, patron de Vinci Airport** : « *Ce transfert n'est pas une réponse à des problèmes aéronautiques mais un choix politique de développement du territoire.* »⁶
- **Jacques Bankir, ancien président de Regional Airlines** : « *L'intérêt de Nantes c'est d'avoir les meilleures liaisons possibles vers l'Europe des affaires. Ces trafics d'agglomération à agglomération sont favorisés par un aéroport proche, commode et bien géré [...] Avec Notre Dame des Landes, Nantes se tire une belle dans le pied.* »⁷
- **Yves Crozet, directeur du laboratoire économique des Transports** : « *Cet équipement est essentiellement une opération urbaine, pas une opération aéroportuaire.* »⁸
- **Pierre Sparacco, journaliste aéronautique** : « *L'affaire NDDL est d'autant plus scandaleuse et inadmissible que les uns et les autres ont oublié une fois pour toutes qu'il s'agit au départ de transport aérien, et de rien d'autre. [...] Si NDDL se fait, le réveil budgétaire sera à coup sûr pénible. Et, quoi qu'il en soit, nous l'avons déjà suggéré, il conviendrait tout d'abord de dépolitiser le dossier, de le professionnaliser. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Entre-temps, toutes les parties impliquées peuvent se préparer à payer le prix fort pour un enjeu qui n'en vaut pas la peine.* »⁹

⁴ Recensement de la population 2011 : 205 000 emplois nord Loire et 105 000 emplois sud Loire (dont Ile Beaulieu)

⁵ En 2011, les déplacements quotidiens du sud Loire vers le nord Loire pour le travail concernent 64 600 actifs. Dans le sens inverse, 35 000 actifs habitent nord Loire et travaillent sud Loire (source : Recensement de la population).

⁶ L'Express, 25 juillet 2012 <http://acipa.presse.free.fr/Articles/LExpress20120725.pdf>

⁷ Ouest France, 14 novembre 2013 <http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/aeroport-nantes-se-tire-balle-dans-pied-selon-jacques-bankir-14-11-2013-117726>

⁸ L'Express, 16 novembre 2012 http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/aeroport-notre-dame-des-landes-une-operation-urbaine-pas-aeroportuaire_1436693.html

⁹ <http://reporterre.net/Selon-des-experts-aeronautiques>

L'état des lieux réalisé dans le cadre des études réglementaires est partiel et n'a pas permis de révéler la véritable richesse du site : cinq espèces protégées oubliées, de nombreuses stations d'espèces protégées non prises en compte, 40 mares non expertisées, des habitats patrimoniaux d'intérêt européen sous-estimés, une absence d'analyse des rôles de réservoir de biodiversité et de corridor biologique. Ces manquements ont gravement faussé l'analyse des impacts, entraînant une dépréciation des enjeux réels et des prises de décisions incohérentes avec la réglementation environnementale.

Un site de nature ordinaire ?

C'est cet à priori de départ qui a conduit à fausser l'ensemble des inventaires et des analyses menés par les bureaux d'études. Pourtant après trois ans d'inventaires et d'analyses des dossiers réglementaires, le constat est sans appel, **le site de la ZAD est un réservoir de biodiversité d'une grande importance, il représente l'un des derniers bocages humides de l'ouest de la France.**

11 habitats d'intérêt communautaire sont présents sur le site de Notre-Dame-des-Landes pour comparaison, 6 habitats d'intérêt communautaire sont présents à Grand-Lieu, 12 en Grande Brière et marais de Donges, 4 sur le site forêt, étang de Vioreau et de la Provostière et 16 dans les marais de l'Erdre¹.

Un réseau de haies et de mares exceptionnel, avec une densité de 119 mètres de haies par hectare et 13,7 mares par km², ce qui fait de ce bocage humide le plus dense de toute la région.

Un point très important : **l'état de conservation des habitats sur la ZAD est globalement bon** et surtout il ne souffre pas de la présence d'espèces invasives (les jussies et l'écrevisse américaine) contrairement à la plupart des autres grandes zones humides du département que sont les sites Natura 2000 de Brière, de l'Erdre du Lac de Grand-Lieu et des marais de la Basse-Loire.

10 espèces animales sont inscrites à l'annexe 2 de la directive habitat et nécessitent la désignation de zones spéciales de conservation pour leur préservation. Pour comparaison, 10 espèces « annexe 2 » sont présentes à Grand-Lieu. C'est donc une erreur de croire que la destruction de ces populations n'aura pas d'impact.

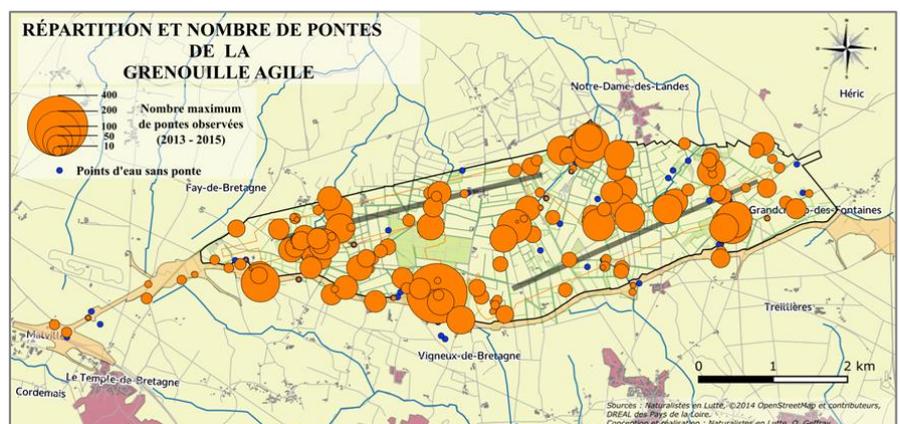


Mare riche en groupements aquatiques et amphibiens d'intérêt européen

Des espèces banales ? Assurément non !

Nous sommes en présence de **plusieurs populations d'importance régionale**, notamment pour la grenouille agile, le campagnol amphibie, le lézard vivipare, le triton marbré, mais aussi pour le triton de Blasius, qui n'a d'ailleurs pas été pris en compte dans les dossiers réglementaires. **Pour la grenouille agile, le site est même considéré d'importance nationale !**

Par ailleurs, les Naturalistes en lutte ont notamment découvert **plusieurs dizaines d'espèces nouvelles pour le département de Loire-Atlantique et pour la région Pays de la Loire ; et même 5 qui n'avaient jamais été répertoriées en France.**



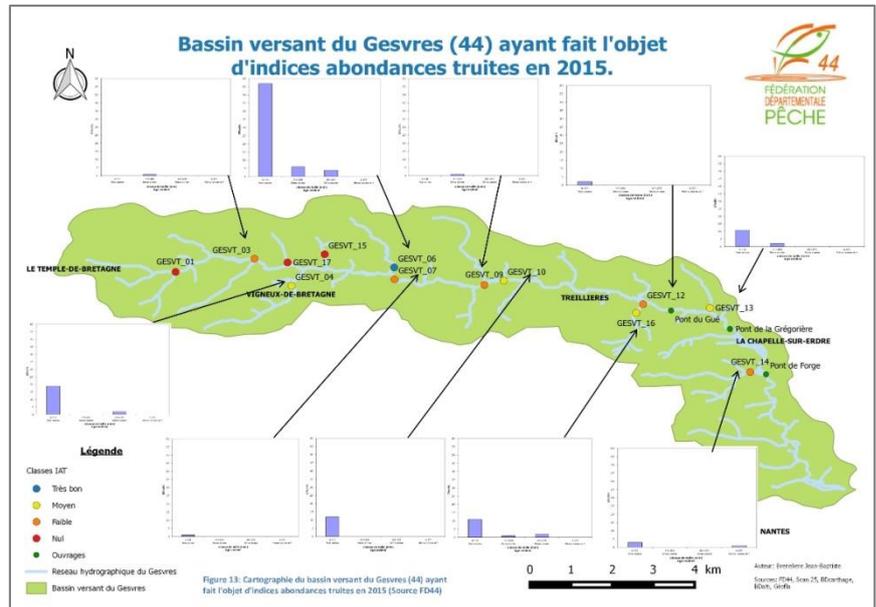
Nous sommes en présence de la plus importante population connue à ce jour à l'échelle nationale pour la grenouille agile !

¹ sources : Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) et Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN)

Une zone majeure pour la vie aquatique

Alors que les bureaux d'études réalisaient leurs inventaires piscicoles en période d'assec et en conséquence concluaient à un faible intérêt de la zone (zéro espèce inventoriée). Les Naturalistes en lutte en ont inventorié sept.

En parallèle, après étude des cours d'eau du bassin versant amont du Gesvres, la Fédération départementale de pêche montrait que **le ruisseau du Moulin de la Rivière qui prend sa source sur la ZAD, représentait le meilleur potentiel reproductif pour la truite fario** (espèce protégée au niveau européen) et le qualifiait de ruisseau pépinière. (figure ci-contre).



La station Gesvres 6 correspond au ruisseau du Moulin de la Rivière qui prend sa source sur la ZAD

Le mensonge du déplacement

Une autre idée fausse souvent reprise porte sur le déplacement des espèces. Nous tenons à rappeler que parmi plus de 2 000 espèces inventoriées, 146 sont protégées et que seuls **quelques individus de 3 espèces seraient déplacés**. Il ne s'agit que d'une **expérimentation** pour mieux connaître leur biologie... Cela ne représente **ni une mesure de réduction, ni une mesure de compensation** mais bien une opération de communication ! Les **travaux entraîneraient la destruction de dizaines de milliers d'individus** d'espèces protégées et la **disparition définitive de leurs habitats**.

L'illusion de la compensation

Ces **milieux naturels**, en particulier l'ensemble des talus, prairies, landes et communautés aquatiques **oligotrophe**, sont issus de pratiques agricoles extensives séculaires et sont liés à l'histoire et la géologie du site. Ils **ne peuvent pas être compensés**.

Plus de **2 000 espèces ont été inventoriées, plus de 146 espèces protégées** dont 10 inscrites à l'annexe 2 de la directive Habitats, des dizaines d'espèces nouvelles pour le département, pour la région et même **cinq espèces nouvelles pour la France**.

On nous explique qu'il y aura des compensations, mais **comment compenser ce que l'on ne connaît pas** ? Objectivement **personne n'est capable d'affirmer qu'en détruisant les milieux de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, on ne va pas détruire le dernier site hébergeant ces espèces en France**.



Les maîtres d'ouvrages et leurs bureaux d'études ont créé une méthode de compensation inédite, afin de contourner les lois de protection de la nature. Leur idée, est de donner une valeur chiffrée à une partie de la biodiversité et une valeur chiffrée à des actions de compensation. De cette façon, on peut détruire des espèces protégées et pour équilibrer, planter une haie ! Pour mémoire, cette méthode a été invalidée par la commission scientifique mise en place en 2013, mais malgré tout, les juges considèrent que les procédures sont suivies, alors peu importe, l'illusion continue.

Reconquérir la biodiversité !

L'homogénéisation des milieux s'est accélérée **au XX^e siècle²**, avec **70 % du linéaire de haies arrachées**. À titre d'exemple, entre 1975 et 1987, le linéaire de haies détruit par an est d'environ 45 000 km. Durant ce même siècle en France, **90 % des mares disparaissent, 70 % des zones humides sont asséchées**, dont 50 % ces trente dernières années. Dans ce contexte et malgré les engagements internationaux pris, alors même que le gouvernement travaille sur un projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, comment peut-on sacrifier ce bien commun au profit d'une multinationale et de la spéculation immobilière ? Alors que sur place des familles, des agriculteurs et de nombreux « nouveaux habitants » sont prêts à continuer à faire vivre ce territoire en cohérence avec l'ensemble des êtres vivants, une partie de nos élus continuent à soutenir ce projet, symbole d'un développement non durable et de politiques sans cohérences et sans visions pour l'avenir. Plus sur <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/>

² Ensemble des références de ce paragraphe : Pointereau & Coulon, 2006 ; Pointereau, 2001 ; Monot, 2003 ; Boissinot *et al.*, 2006

Le projet de Notre Dame des Landes est passé par de nombreuses étapes de concertation apparemment « démocratiques » : débat public, enquêtes publiques, commission du dialogue... En fait, le dossier s'appuie sur le refus des contre-expertises, la rétention d'informations, les mensonges, la négation de l'expertise citoyenne.

Les partisans de NDL disent que toutes les procédures ont été respectées, que les élus ont validé et revalidé le projet, que la justice a dit le droit et que les opposant ne sont donc pas respectueux de la démocratie. Cet argument peut faire mouche quand on connaît mal le dossier... Il tombe à l'eau après une analyse rigoureuse.

Une démocratie participative illusoire

En 2015, douze mouvements citoyens d'opposition à de Grands Projets Inutiles Imposés ont été auditionnés par la commission mise en place après la mort de Rémi Fraisse, chargé de proposer des améliorations au débat public.

Modernisation
de la « démocratie participative »
Plate-forme proposée par les mouvements
d'opposition aux
Grands Projets Inutiles Imposés :
3 grands principes
20 propositions concrètes

Ils ont rédigé une [plate-forme](#) très précise sur **les dysfonctionnements des procédures et sur les pratiques des acteurs**. Besoins mal analysés, pratique du saucissonnage, avis négatifs négligés, sous-estimation des impacts environnementaux, recours juridiques non suspensifs... Autant de défauts structurels auxquels s'ajoutent le refus de la transparence et des contre-expertises, des conflits d'intérêts, voire des mensonges éhontés...

Dans le cas de Notre Dame des Landes, on peut citer (liste non exhaustive) :

- **L'optimisation de l'actuel aéroport n'a pas été correctement étudiée** (confirmé par le rapport du CGEDD d'avril 2016).
- L'Europe a notifié à la France, **en secret**, une infraction pour « saucissonnage » du dossier, non réglée à ce jour.
- **Les avis scientifiques négatifs** sur la méthode de « compensation » de la destruction des zones humides, ou sur la destruction d'espèces protégées **ne sont pas suivis**.
- **Des documents essentiels ne sont pas transmis** malgré des demandes répétées : cahier des charges avant attribution de la concession, étude sur les gains de temps justifiant l'intérêt du nouvel aéroport.
- **Le mensonge sur le lac de Grand-Lieu continue à être répété** malgré les avis scientifiques dont celui de la DREAL, le propre service environnement de l'État !
- **La contre-expertise citoyenne est totalement méprisée**, le silence est la seule réponse à nos questions et propositions.
- Les [accusations de l'Acipa](#) n'ont pas fait l'objet de plainte pour diffamation, preuve que nous avons dit la vérité !

En réalité, les procédures permettent de donner une caution « démocratique » à un projet décidé et qui ne peut être remis en cause fondamentalement.

Pour son audition à la commission de rénovation du débat public en 2015, le Cédpa a listé sur cinq pages les principaux mensonges et manipulations¹ qui jalonnent le dossier Notre-Dame-des-Landes depuis le débat public de 2002. Françoise Verchère analyse « la fabrication d'un mensonge d'État » dans un livre² publié début 2016. Tous ceux qui se penchent sérieusement sur ce dossier ne peuvent qu'être choqués.

Une démocratie représentative malade. Au motif que les élus – légalement choisis – ont validé le projet, il ne resterait aux citoyens que l'obéissance ou l'attente de prochaines élections. Dans la France d'aujourd'hui, c'est oublier :

- que beaucoup d'élus votent sur ces grands projets sans les connaître vraiment, par obéissance aux grands élus, par paresse intellectuelle parfois, par aveuglement ou par connivence...
- que le taux d'abstention actuel ne devrait plus permettre à des élus de se croire représentatifs de la population ;
- que dans une démocratie moderne, les décisions doivent être prises avec les citoyens, dans une confrontation *honnête* des arguments.

La consultation du 26 juin 2016 : une nouvelle mascarade

Alors que le rapport du CGEDD commandité par S. Royal aurait dû entraîner l'abrogation de la déclaration d'Utilité Publique, le gouvernement a choisi une nouvelle entourloupe, sous couvert de démocratie. Une consultation limitée à la Loire-Atlantique, sur le projet désavoué par le CGEDD, sans moyens équitables entre les deux parties ni information correcte des électeurs. Le tout par ordonnance (un comble !) et, comme d'habitude, sans prendre en compte les avis négatifs émis de tous bords. **Une mascarade que nous dénonçons et qui ne nous fera pas renoncer à notre juste combat.**

¹ http://aeroportnddl.fr/file/liste_mensonges_Etat.pdf

² Notre-Dame-des-Landes, la fabrication d'un mensonge d'Etat, Tim Buctu éditions

SOMMAIRE

Ces fiches sont également disponibles sur le site de l'Acipa
<https://acipa-ndl.fr/> (rubrique Pourquoi dire non / Fiches thématiques)

Fiche 00 : Résumé

Fiche 01 : Capacité de Nantes-Atlantique

Fiche 02 : Personnes survolées

Fiche 03 : Bruit

Fiche 04 : Evolution du trafic à Nantes Atlantique

Fiche 05 : Compagnies Low Cost

Fiche 06 : Coûts et financements

Fiche 07 : Historique du projet et de la lutte

Fiche 08 : Les questions d'urbanisme

Fiche 09 : Analyse Coûts - Bénéfices du projet d'aéroport

Fiche 10 : Lutte des paysans

Fiche 11 : Agriculture - emprise/ activité/emplois

Fiche 12 : la question des emplois

Fiche 13 : Qualité environnementale de la zone

Fiche 14 : Loi sur l'Eau

Fiche 15 : La situation juridique au 10 mai 2016

Fiche 16 : Les conclusions des commissions

Fiche 17 : Les grands projets inutiles et imposés (GPII)

Fiche 18 : L'aviation et le climat

Fiche 19 : La situation géographique

Fiche 20 : la comparaison entre Nantes Atlantique et NDL

Fiche 21 : L'optimisation de Nantes Atlantique

Fiche 22 : Expertise des Naturalistes en lutte

Fiche 23 : Une démocratie en trompe l'œil

Les fiches sont numérotées en fonction de leur date de création