



Édition juillet 2013

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

# FICHES ARGUMENTAIRE

## SOMMAIRE

- Fiche 00 : Un projet d'un autre âge : résumé des arguments
- 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 : Financement
- Fiche 07 : Historique du projet et de la lutte
- Fiche 08 : Les questions d'urbanisme
- Fiche 09 : Analyse Coûts - Bénéfices
- Fiche 10 : Lutte des paysans
- Fiche 11 : Agriculture - emprise/ activité/emplois
- Fiche 12 : Emplois
- Fiche 13 : Qualité environnementale de la zone
- Fiche 14 : Loi sur l'Eau
- Fiche 15 : Un non-sens juridique
- Fiche 16 : Le rendu et les suites des 3 commissions en avril 2013
- Fiche 17 : Les grands projets inutiles et imposés (GPII)

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. Il ne l'a pas suffisamment été parce que depuis 50 ans, il est susceptible d'être remplacé par un autre à Notre Dame des Landes...

- **le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) a très peu augmenté** depuis les années 2000 car on remplit désormais mieux les avions ; 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**.
- **de véritables transports collectifs** peuvent être mis en place (tramway à 1,5km, voie ferrée devant l'aérogare).
- **les nouvelles procédures d'approche en continu 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 1850 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 de l'argent (115,5 millions d'euros) à un groupe qui n'en a nul besoin** et dont les actionnaires seront rémunérés eux à 12 % chaque année
- le projet est également **coûteux en terres et en emplois agricoles** à un moment où l'on tente de freiner le gaspillage des terres pour l'agriculture de demain.

### Le projet est destructeur

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 40 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. 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. Par ailleurs les possibilités d'optimisation de l'aéroport actuel n'ont jamais été étudiées sérieusement.

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

### Le projet est incohérent, voire mensonger

- il devait y avoir dès l'ouverture un transport collectif performant : ce ne sera pas le cas, **seul un service de car est prévu...** mais il y aura 7500 places de parkings, c'est ce qui rapporte le plus (30 % des recettes) ;
- **on ne sait pas comment sera financé** le barreau ferroviaire raccordant NDL au tram-train Nantes-Châteaubriant ni qui paiera pour le maintien de la piste actuelle pour Airbus ;
- compte tenu des finances publiques, une nouvelle ligne à grande vitesse Rennes-NDL-Nantes restera un rêve ;
- les pistes devaient pouvoir accueillir les gros porteurs or elles ne seront **pas plus longues que celle qui existe aujourd'hui à Nantes-Atlantique**, les taxiways ont été supprimés ; toute extension future sera techniquement contraignante...
- **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.** Les crises écologiques et économiques en cours devraient pourtant nous obliger à penser autrement l'avenir et à faire des choix différents de ceux du siècle dernier. Ce projet anachronique, porté par des politiques à bout de souffle, sert néanmoins des intérêts financiers réels, ceux du BTP et de l'immobilier.

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 120 par jour. Prévoir 2 pistes à Notre-Dame-des-Landes est une aberration... et les 2 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) **Ses aérogares** : les 4 halls de Nantes-Atlantique répondent à une fréquentation annuelle de 4 millions de passagers, chiffre encore jamais atteint ; la fréquentation commerciale a atteint 3,5 millions de passagers en 2012.. L'aérogare peut être agrandie à l'avenir.
- 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 agrandis si besoin. Il y a de grandes possibilités d'amélioration : un réseau ferré, distant de 150 mètres, existe mais n'est utilisé que pour les marchandises et la dernière station du tramway nantais n'est distante que de 1 600 mètres.

**Les comparaisons avec d'autres aéroports à une piste, d'une surface équivalente, générant un trafic 5 à 10 fois plus important montrent la faiblesse du trafic nantais.** 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 (5 fois plus de mouvements, 6 fois plus de passagers). Il y a un trafic si réduit à Nantes que les petits avions privés et aéroclubs sont encore acceptés alors qu'ils sont en général exclus des grandes plateformes. On y voit des appareils civils ou militaires en entraînement régulièrement.

Données 2012, sauf pour San Diego (2011)

| Aéroport            | Surface (ha) | Piste (m)   | Mouvements       | Passagers (millions) |
|---------------------|--------------|---|------------------|----------------------|
| Genève              | 340          | 3 900   | 193 000          | 14                   |
| Gatwick             | 680          | 3 200   | 250 000          | 34                   |
| San Diego           | 270          | 2 900   | 223 000          | 17                   |
| <b>Nantes</b>       | <b>320</b>   | <b>2 900</b>  | <b>48 000</b>    | <b>3,5</b>           |
| <b>Nantes - NDL</b> | <b>780*</b>  | <b>2008<br/>2 pistes de 3 600 m<br/>2011<br/>une de 2900 m<br/>l'autre de 2 750 m</b> | <b>100 000 ?</b> | <b>9 millions ?</b>  |

(\*) il est très difficile de se retrouver dans les chiffres. Si on se réfère au rapport de la commission d'enquête Loi sur l'eau :

La surface prévue pour la plate-forme de l'aéroport est de 1239 ha dont :

- 537 aménagés à l'ouverture
- 239 prévus pour des extensions et zones d'activités futures (donc 537 + 239 = 776, arrondis à 780)
- 467 destinés à des mesures compensatoires

A cela, en termes de destructions de terres agricoles et naturelles, on ajoute le **barreau routier (186 ha)**, les échangeurs, les détournements de voiries...

Le plan d'exposition au bruit a été calculé pour 110 000 mouvements, on en est encore loin (on compte 48 000 mouvements commerciaux en 2012).

**Si à terme**, les nuisances sonores de jour devenaient insupportables, il y a des solutions :

- aéroports voisins en réseau pour les vols vacances
- construire une piste Est-Ouest pour remplacer l'existante

**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** – article de 2009 :

[http://www.ouest-france.fr/region/paysdelaloire\\_detail\\_-Des-pilotes-un-nouvel-aeroport-pour-quoi-faire-8620-1096326\\_actu.Htm](http://www.ouest-france.fr/region/paysdelaloire_detail_-Des-pilotes-un-nouvel-aeroport-pour-quoi-faire-8620-1096326_actu.Htm)

### Genève

340 ha  
193 000 mouvts  
14 millions pas.



### San Diego

270 ha  
223 000 mouvts  
17 millions pas.



### Nantes

320 ha  
48 000 mouvts  
3,5 millions pas.



### NDDL

780 ha  
100 000 mouvts ?  
9 millions pas. ?



Données 2012 (San Diego : 2011), source : DGAC et Wikipedia

C'est abusif de dire qu'aujourd'hui 42 000 personnes subissent fortement les nuisances sonores de Nantes Atlantique. La réalité : environ 5600 personnes, dont 4000 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 :

1- **Le PEB, Plan d'Exposition au Bruit** : document administratif calculé en prospective de trafic pour établir des **contraintes d'urbanisation** :



Rouge : zone A (pas d'habitation autorisée)

Orange : zone B (pas d'agrandissement des habitations existantes)

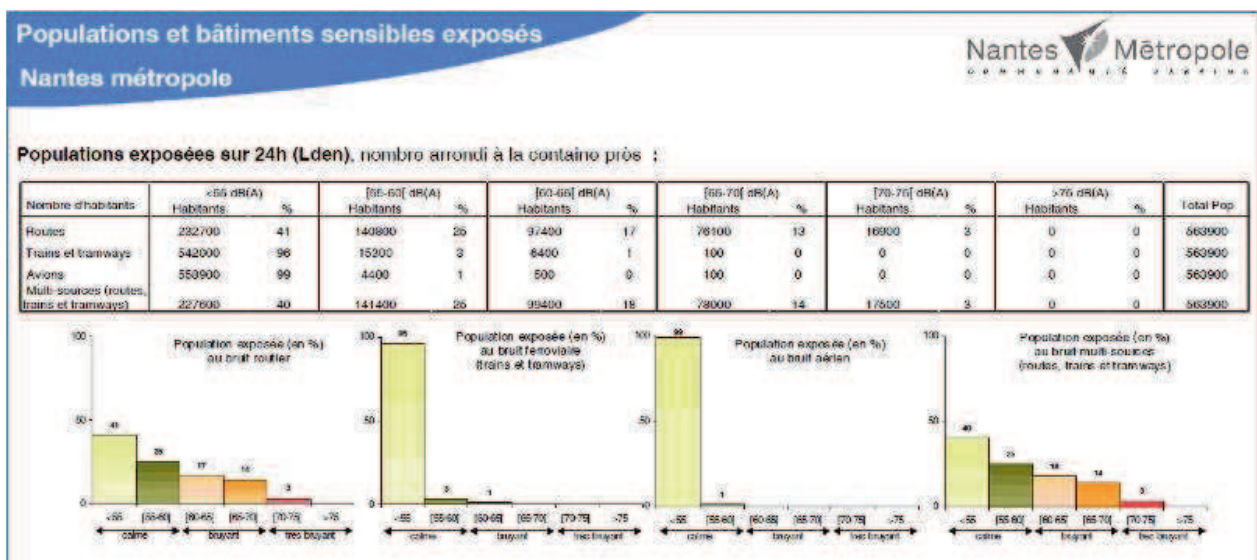
Vert : zone C (pas de nouvelles habitations)

Bleu : zone D (information sur le fait d'être dans une zone concernée par le bruit des avions)

Le chiffre souvent affiché de 42 000 personnes touchées par le bruit aujourd'hui découle de la zone D du plan d'exposition au bruit actuel. **Ce PEB est surdimensionné et ancien** : calculé en 2003 sur l'hypothèse de 110 000 mouvements, il y en a actuellement moins de la moitié (2012 : 48 000 mouvements commerciaux ; les autres ne comptent pas pour le PEB). **Un nouveau calcul du PEB est prévu** suite à la commission de dialogue, il devrait prendre en compte les nouveaux types d'avions (moins bruyants), les trajectoires (descente en continu, moins bruyantes), un nombre plus réaliste de mouvements.

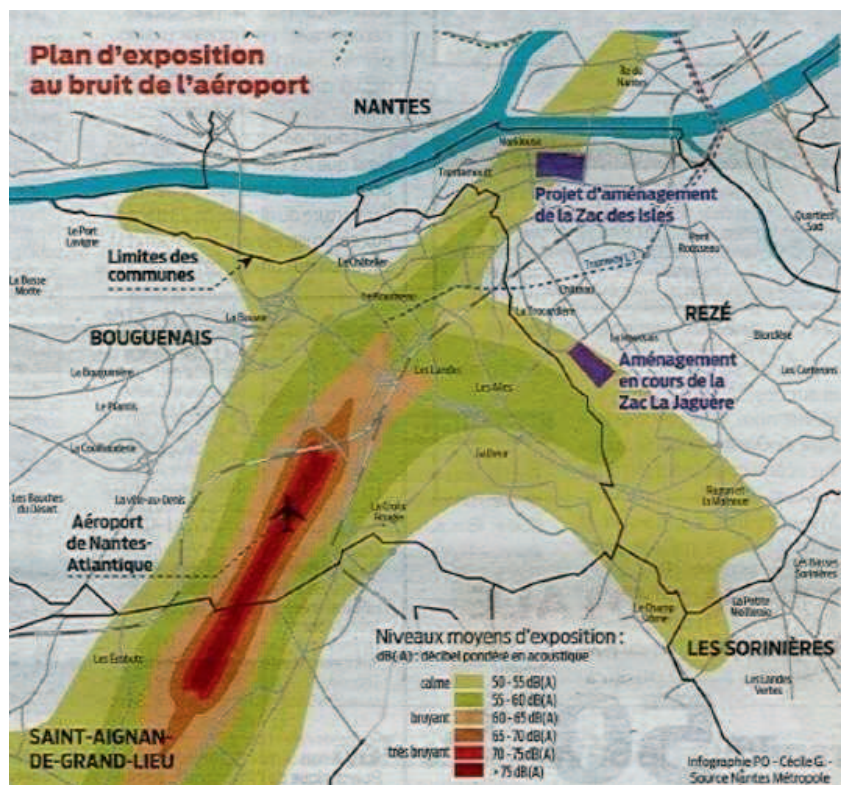
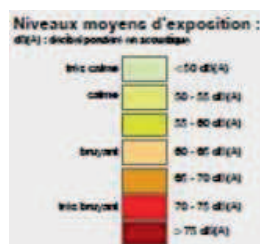
2 – **Le PGS, Plan de gêne sonore** : document qui est établi à partir des données de trafic observé, des mesures de bruit à une date donnée. De ce plan, découlent des **aides financières à l'insonorisation des logements**. Elles concernent **1750 logements (soit environ 4000 personnes)** autour de Nantes 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).

3 - **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-dessous, 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).



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.

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 justifié 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 dans l'ensemble diminué et il existe des solutions, non mises en œuvre aujourd'hui, pour les réduire davantage, notamment l'arrêt des vols de nuit et la descente en continu par le nord.

#### Le bruit impacte moins d'habitants à Nantes qu'à Toulouse par exemple

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 : 1750 logements (environ 5000 personnes)

Toulouse : 20 200 logements (environ 56 000 personnes)

#### Le bruit diminue autour de Nantes Atlantique

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.

Le Plan d'Exposition au Bruit de 2003 tablait sur 110 000 mouvements d'avions en 2010. En 2012, on compte 48 000 mouvements commerciaux et 12 000 non commerciaux ([www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr)). On remplit davantage les avions. Le nombre de voyageurs augmente mais pas la « nuisance sonore » !

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

#### Cartes de bruit de jour (moyenne annuelle) de 2008 publiées sur le site de Nantes métropole

[www.nantesmetropole.fr](http://www.nantesmetropole.fr) : il y a des cartes par communes de la métropole et aussi un document pour des cartes d'ensemble :

[http://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/nantes\\_metropole\\_1209377430656.pdf](http://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/nantes_metropole_1209377430656.pdf)

Méthode utilisée pour ces cartes : les cartes ont été réalisées par calcul, selon une modélisation, avec le logiciel GIpSynoise®. Des données relatives aux infrastructures, aux trafics et aux caractéristiques du terrain (pentes, localisation des bâtiments, des murs anti-bruit, ...) ont été intégrées au logiciel.

Les données disponibles les plus récentes ont été utilisées. Les niveaux d'exposition au bruit sont calculés à 2 mètres en avant des façades des bâtiments et à une hauteur de 4 mètres au dessus du sol. Ces critères sont imposés par la Directive Européenne.

Les cartes ont été réalisées pour deux indicateurs recommandés au niveau européen :

le niveau sonore global Lden (d=day=jour, e=evening=soirée, n =night= nuit) et le niveau sonore nocturne Lnight.

- **Lden**, niveau sonore moyen à long terme en décibels (dB) pondéré A pour les périodes jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h), permet une représentation de la gêne perçue en affectant aux périodes de soirée et de nuit des facteurs de majoration de 5 dB(A) et 10 dB(A) respectivement. En d'autres termes, l'indice Lden permet de considérer que le bruit est cinq fois plus gênant en soirée que de jour et dix fois plus gênant la nuit.

- **Lnight**, niveau sonore moyen à long terme en décibel (dB) pondéré A sur la période de nuit (22h-6h).



Bruit aérien

Bruit routier

Bruit ferroviaire

Pour les habitants directement impactés par le bruit aérien, les nuisances se concentrent sur les WE de grands départs (vacances, WE prolongés).



**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.**

- Dés maintenant :
  - o **Arrêt des vols de nuit** (23h-6h) comme cela se fait dans beaucoup d'aéroports. Demande jamais soutenue par ceux qui ont l'air si soucieux de la qualité de vie des habitants de l'agglomération...
  - o **Descente en continu par le nord**, 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 cette nouvelle procédure. 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, les plus pénalisants ! Pour la mettre en place systématiquement, il faut installer une balise et revoir les procédures d'atterrissage.
  
- Dans plusieurs années s'il y a une forte augmentation du nombre de mouvements d'avions :
  - o **Mise en réseau d'aéroports proches pour les vols vacances** (Nantes, Angers, Rennes)
  - o **Etude d'une nouvelle piste transversale, Est-Ouest, pour remplacer l'actuelle**

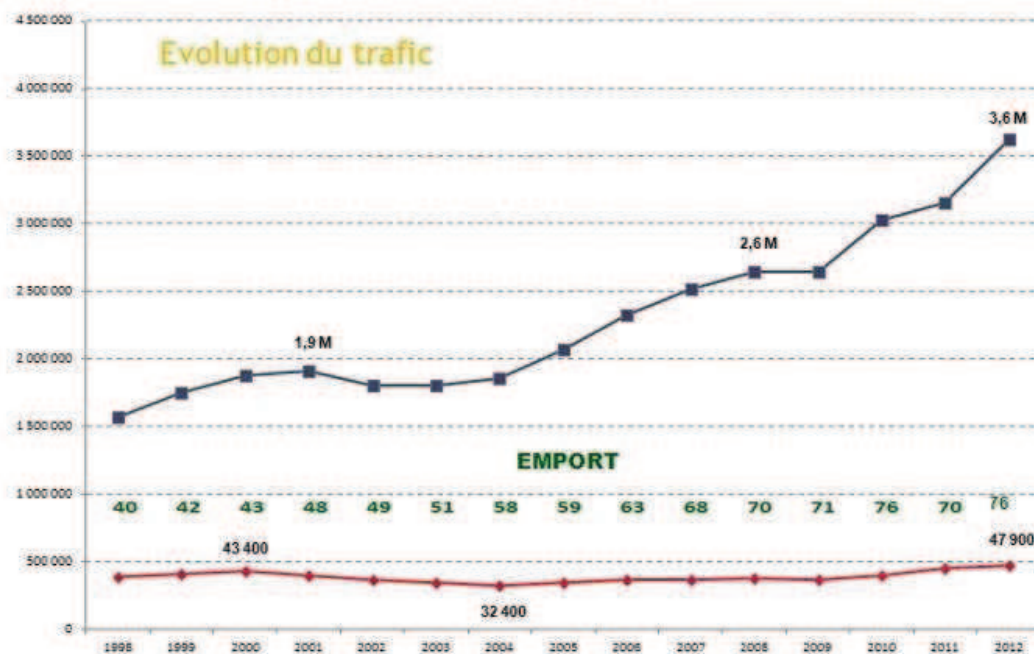
*« La structure technique des avions, leur motorisation de moins en moins sonore (-70% de bruit depuis 40 ans dont -50% ces dix dernières années) et la réduction d'émissions en CO2 (-40% en 30 ans avec pour objectif de réduire encore ces émissions de 50% d'ici 2020) laissent envisager encore de beaux potentiels tant en performance qu'en sécurité environnementale pour les biens et les personnes »*

**European Regions Airline Association « Aviation & The environment – The Facts**

**Voir aussi la fiche 02 : personnes survolées**

Depuis une quinzaine d'années, le trafic mesuré en nombre de mouvements (atterrissages et décollages) a d'abord diminué puis a progressé légèrement, atteignant 48 000 mouvements en 2012. 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 76 en 2012, il peut encore beaucoup progresser quand on le compare à celui des autres aéroports similaires.

Nombre de mouvements commerciaux



Source DGAC

— mouvements

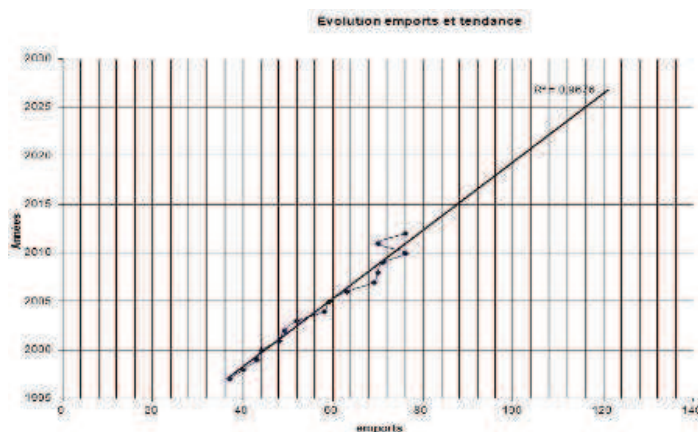
— passagers

(échelles différentes)

Le trafic est souvent commenté en nombre de passagers (courbe bleue). Ce nombre a atteint 3,6 millions en 2012. 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).

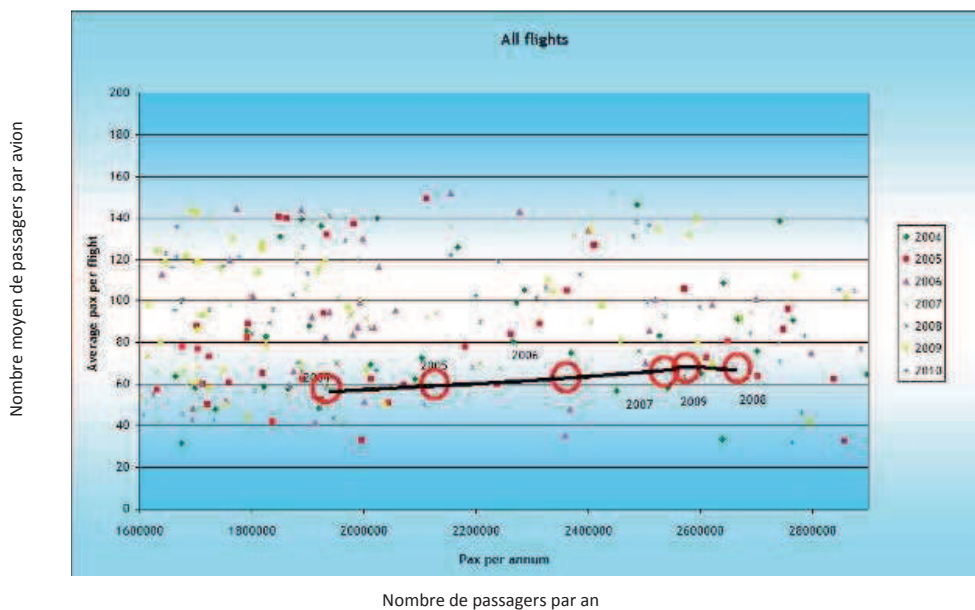
Les avions sont plus gros et mieux remplis : l'emport (le nombre moyen de passagers par avion) explique la différence entre les deux courbes. Cet emport s'accroît régulièrement sur tous les aéroports. A Nantes, il est encore très faible, inférieur à la moyenne des aéroports européens de même taille :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



Ce graphique montre la perspective d'avoir un emport de 100 vers 2020 et aussi le point curieux de 2011 (chute de l'emport)

## 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 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. Le nombre de mouvements d'avions est resté autour de 40 000 depuis une dizaine d'années. En 2011, avec 45 300 mouvements, il a dépassé pour la première fois son record précédent (43 400) établi en 2000.

**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 que 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<sup>ère</sup> année, 60 % la 2<sup>e</sup> et 10 % la 3<sup>e</sup>). Exemples : Ryanair vers Londres, Flybe, Air Aaran, Air Méditerranée, Corsair Fly...

Rapport CE Delft : « avec du recul, nous pouvons dire que les prévisions pour 2006-2010, 5,9% de croissance annuelle **ont été très bien estimées**, parce que la croissance observée du trafic fut exactement de 5,9%. » La croissance s'est depuis accélérée en 2011 et 2012 avec une politique plus offensive du nouveau concessionnaire, Vinci.

Pour CE Delft, la croissance du trafic sur Nantes Atlantique **se poursuivra mais à un rythme un peu inférieur aux prévisions de la DUP** (pour la DUP : 7 millions de passagers en 2042 ; pour CE Delft 6,6 millions) : prise en compte du prix élevé du baril de pétrole, de la moindre croissance du PIB, de l'entrée du secteur aérien dans les quotas de CO2, des taxations...

**Toutes les données publiées sur le trafic aérien concernent les mouvements commerciaux.** Dans les aéroports d'une certaine taille, le **trafic non commercial** est très marginal (à Lyon par exemple en 2012, 4200 mouvements non commerciaux sur 124 000 au total, soit 3 %). A Nantes par contre, le trafic non commercial (petits avions privés d'affaire et aéroclub) est encore relativement important, même s'il décroît fortement ces dernières années (les taxes aéroportuaires sont trop élevées). A Nantes (12 000 mouvements en 2012) représente 20 % du nombre total de mouvements ! 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](http://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 une quinzaine d'années, 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 très critiquable. L'Union européenne commence à vouloir 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 ou compagnie à bas prix 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) en limitant ou en supprimant les services annexes au sol et en vol.

**Le modèle affiché** de la compagnie low cost :

**Pour le passager**

Vente directe des tickets, principalement via internet  
Vols directs uniquement, la compagnie n'assure pas les correspondances.  
Utilisation d'aéroports secondaires ou de terminaux plus spartiates.  
Procédures d'enregistrement simplifiées sans réservation de sièges.  
Limitation du nombre et du poids des bagages.  
Classe unique à bord.  
Repas ou prestations payants.  
Publicité à bord.

**Pour la compagnie**

Un seul type d'avion pour réduire les coûts d'entretien, le plus souvent de Boeing 737 et A320.  
Ecales rapides par le choix d'aéroports secondaires non encombrés (moins d'une heure).  
Rotation au sol plus rapide par la simplification des procédures d'embarquement et la diminution du nombre de bagages à manipuler.  
Trajet de point à point. La compagnie n'assure pas les correspondances ni les transferts de bagages.  
Employés remplissant plusieurs fonctions : les personnels navigants commerciaux peuvent également être appelés à nettoyer l'avion durant l'escale.

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. **Leur modèle économique et social est critiquable :**

- **Les prix d'appel** sont rarement les prix finaux (taxes aéroportuaires, pour les bagages...)
- **La pression sur les coûts se fait aussi sur :**
  - o les salaires
  - o l'emploi de stagiaires (qui payent leur formation !) : 80 % des employés de Ryanair sont des stagiaires.
  - o l'absence 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.

**Rapport de la Cour des Comptes :** (source : Localis.fr)

En 2008, Ryanair a touché 35 millions d'euros d'argent public en France, 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.

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*", a-t-elle déclaré devant la presse, allusion aux pratiques de Ryanair qui applique le droit irlandais, plus avantageux, à ses 120 employés de Marseille, l'unique base de la compagnie en France.

| Airports    | Ryanair's French public aids |           |           |
|-------------|------------------------------|-----------|-----------|
|             | per passengers               | total aid | period    |
| Beauvais    | 9€                           | 28,6 M€   | 2001-2005 |
| Bergerac    | 9€                           | 2,3 M€    | 2003-2005 |
| Biarritz    | 9€                           | 3,7 M€    | 2000-2005 |
| Brest       | 23€                          | 1,09 M€   | 2003-2005 |
| Carcassonne | 9€                           | 6,5 M€    | 2001-2005 |
| Dinard      | 12€                          | 4,4 M€    | 2001-2005 |
| La Rochelle | 12€                          | 2,2 M€    | 2005      |
| Limoges     | 11€                          | 2,9 M€    | 2003-2005 |
| Marseille   | 10€                          | 2,7 M€    | 2006-2007 |
| Montpellier | 9€                           | 4,5 M€    | 2002-2005 |
| Nantes      | 19€                          | 0,5 M€    | 2005      |
| Nîmes       | 9€                           | 4 M€      | 2000-2005 |
| Pau         | 14€                          | 2 M€      | 2003-2005 |
| Poitiers    | 18€                          | 2,1 M€    | 2003-2005 |
| Rodez       | 32€                          | 3,2 M€    | 2004-2005 |
| Toulon      | 13€                          | 0,5 M€    | 2005      |
| Tours       | 22€                          | 2,1 M€    | 2003-2005 |

Source: Le Figaro. AirObserver

**L'UE va actualiser les lignes directrices sur les aides d'Etat au transport aérien** qui datent de 2005. Aujourd'hui, la Commission autorise les aides uniquement pour les nouvelles routes et pour un temps limité, l'aide ne devant alors compenser que les coûts additionnels au démarrage (publicité, marketing, etc.). En revanche, elle considère que les rabais sur les charges aéroportuaires et sur les redevances d'assistance en escale faussent la concurrence.

Une eurodéputée allemande verte, Frida Brepoels, vient d'interpeller la Commission sur le cas de l'aéroport de Charleroi qui a connu une croissance de 33% en 2009 grâce notamment à Ryanair, et ne peut plus être considéré, selon elle, comme un petit aéroport régional : désormais, Charleroi entre directement en concurrence avec l'aéroport de Zaventem, à Bruxelles. Or, contrairement à ce dernier, Charleroi est exempté de nombreux frais tels que les coûts de services de secours et d'incendie et de sécurité. L'eurodéputée avait aussi mis en avant le fait que, comme pour l'affaire de Marseille, les salariés de Ryanair étaient payés 60% moins cher que ceux des compagnies belges.

Pour les élus, la situation est délicate car les compagnies low cost dopent l'économie locale.

Avec 1,7 million de passagers prévus en 2010 à Marseille, Ryanair est en position de force et n'a pas hésité à menacer de plier bagage, alors qu'une procédure est ouverte à son encontre suite à une plainte d'Air France.

Un précédent a déjà eu lieu à Pau : l'aéroport a dû doubler son aide marketing pour garder Ryanair.

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

<http://nolowcost.over-blog.com>

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. » sur nolowcost.over-blog.com

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

- ensemble des aéroports en France : 21 % (sur 164 millions de passagers en 2011)
- aéroports de province : 31 % (sur 65 millions de passagers en 2011)

En volume, les aéroports où le nombre de passagers low cost est le plus élevé sont : Paris Orly, Paris CDG, Beauvais, Nice, Bâle Mulhouse, Lyon, Toulouse, Marseille, Bordeaux et Nantes. Les compagnies low cost ont vu sur toutes ces plates-formes leur part de trafic augmenter, à l'exception de Marseille (-19,9%) ou l'on peut voir les effets de la fermeture de la base de Ryanair. En revanche les progressions à Bâle Mulhouse et Toulouse dépassent les 30%.

<http://www.quotidiendutourisme.com/site/transport-les-low-cost-font-le-bonheur-des-aeroports-francais-65084.html>

---

## 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<sup>ère</sup> année, 50 % la 2<sup>e</sup> et 30 % la 3<sup>e</sup>.** Les low cost en ont profité : elles ouvrent des lignes et les ferment au bout de 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 vient de créer à Nantes un véritable pôle low cost. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais, Bordeaux par ex)

Depuis 2006, 50 lignes sont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées.

**Il reste en moyenne 120 mouvements/jour à Nantes** dont un pourcentage important par des compagnies low cost. Celles-ci ferment leurs lignes car après elles ne bénéficient plus d'exonérations avantageuses.

**En 2011, 22 % des passagers sont en vols low cost à NA** (Nice : 33 %)

<http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-nantes-atlantique.php>

En 2011, l'emport (le nombre moyen de passagers par avion) a régressé sur Nantes Atlantique : jusqu'à présent il augmentait chaque année, atteignant 76 en 2010 ; le 2011 il est descendu à 70. Est-ce lié à l'arrivée de Volotéa et une stratégie de point à point plus marquée ? Est-ce que l'ouverture plus importante aux compagnies low cost va faire baisser l'emport ? Il semble que **l'évolution sur Nantes Atlantique soit tout à fait atypique (et donc non durable) : dans les autres aéroports largement ouverts aux low cost, l'emport continue à progresser chaque année :**

A Nice (33 % des passagers en vols low cost en 2011) on a un emport de 67 en 2011 (65 en 2010),

A Beauvais (100 % low cost), l'emport est de 145 en 2011,

A Toulouse (23 % low cost) l'emport est de 82,5 en 2011 (80 en 2010).

Sur le projet de NDL, Nicolas Notebaert, président de Vinci Airport, déclare que l'aérogare sera 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 la fiche 04 Evolution du trafic**

Le projet d'aéroport est annoncé pour la plate-forme et son barreau routier de 12 km pour 556,5 millions d'euros hors taxe. Les collectivités locales ont mis la main à la poche, ce qui ne se fait pas habituellement pour une concession. Cet argent serait remboursé aux collectivités locales si Vinci réalise des bénéfices supérieurs à ceux qui sont prévus (comme les bénéfices prévus sont très élevés, il y a peu de chances). Le budget annoncé ne tient pas compte de tous les travaux connexes ; l'ensemble s'élèverait à plus de 3 milliards d'euros.

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

En millions d'euros 2006, hors taxe

|                                       |                                    |  |   |   |
|---------------------------------------|------------------------------------|--|---|---|
| Desserte routière                     | 81                                 | Projet annoncé<br>556,5 M € HT                                 | 100 % public  | 46 % argent public :<br>Etat : 125,5<br>Collectivités : 115,5 (prêt)<br>Vinci : 310,5 |
| Equipements de navigation<br>aérienne | 34                                 |  | 100 % public  |   |
| Plateforme aéroportuaire              | 441,5                              |  | 30 % public – 70 % Vinci  |   |
| Ligne ferroviaire Rennes-Nantes       | 2000                               | Accompagnement<br>annoncé, mais<br>non financé, non<br>budgété | ?   |   |
| Ligne train-tram                      | 200                                |  | 100 % public  |   |
| Gare à l'aéroport                     | ?                                  |  | 100 % public  |   |
| Franchissement de Loire ?             | 500                                |  | ?   |   |
| Maintien piste pour Airbus            | ?                                  |  | 100 % public  |   |
| Forces de police                      | déjà 3...                          |  | ?? Dans le contrat Etat-Vinci, Vinci doit assurer les frais<br>relatifs à la sécurité pendant les travaux |   |
| <b>TOTAL</b>                          | <b>Plus de 3 milliards d'euros</b> |  |   |   |

**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'Etat 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'usager 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, sur la base d'un contrat entre l'Etat et les collectivités. Ce contrat était une annexe au contrat entre l'Etat et AGO-Vinci. **Les élus ont voté les yeux fermés car ils ne disposaient pas du 1<sup>er</sup> contrat (Etat-Vinci).** Pour cause, celui-ci a été finalisé en février 2011.

#### Evolution de la répartition des financements au cours du temps

En millions d'euros

|                 | Février 2008<br>(Déclaration<br>Utilité<br>Publique) | Juillet 2010<br>(annonce<br>Bussereau) | Septembre<br>2010<br>(présentation<br>aux<br>collectivités) | Novembre<br>2010<br>(lettre du<br>syndicat mixte) | Contractualisé |
|-----------------|--|--|---|---|----------------|
| Coût total      | 581  | 754                                    | 556   | 551,50  | 556,5 HT       |
| Vinci           | ?  | 400 à 500                              | 302   | 310,50  | 310,5          |
| Etat            | 91   | 138                                    | 138   | 125,5   | 125,5          |
| Collectivités   | 0  | 115                                    | 115   | 115,5   | 115,5          |
| % fonds publics | 16%  | 30 %                                   | 46 %  | 44 %  | 44 %           |

Le financement des collectivités de 115,5 millions d'euros est réparti ainsi :

- Région Pays de la Loire 35 % (40 millions),
- Région Bretagne 25 %
- Département 44 20%
- Nantes Métropole 15,5%
- Carene (com. de communes autour de St Nazaire) 2,5%
- Cap Atlantique (com. de communes autour de La Baule) 2%

Ces 115,5 millions d'euros représentent 0,3 % du chiffre d'affaire annuel de Vinci (voir plus loin).

Toutes les collectivités participant au financement du projet sont regroupées dans le Syndicat mixte aéroportuaire, structure qui suit l'avancement du projet (et qui fait suite au précédent : le Syndicat mixte d'études). Aux sommes qu'elles versent pour la construction de l'aéroport, **il faut ajouter celles qu'elles versent chaque année pour le fonctionnement du syndicat mixte. Et celles qu'elles verseront pour les « à côtés » du projet** : fonctionnement de la piste pour Airbus (?) accès ferroviaires (le dossier ayant donné lieu à la déclaration d'utilité publique (DUP) dit que cet aéroport sera créé avec un accès ferroviaire à l'ouverture, c'est repris dans les recommandations de la commission d'enquête), hypothétique nouveau franchissement de la Loire (demandé par le département de Vendée car la Vendée se trouverait pénalisée par l'emplacement du nouvel aéroport). En décembre 2012, il était prévu un marché pour le lobbying pour faire accepter le projet, il a été abandonné suite à la réaction des opposants (plusieurs milliers de demandes de dossier ☺).

Certaines collectivités ne financent pas le projet mais elles participent au Syndicat mixte pour se tenir au courant de l'avancement (et donc participent à son financement) : la CCEG, communauté de communes Erdre et Gesvres, lieu d'implantation du projet, qui est opposée au projet, la métropole d'Angers... Voir tableau à la fin de la fiche.

**Vinci prétend qu'il finance 72 % du projet, c'est faux** : il ne considère que la plate-forme aéroportuaire (3<sup>e</sup> ligne du 1er tableau), indépendamment des équipements de navigation aérienne et du barreau routier. Si l'on considère l'ensemble de l'aéroport et du barreau routier, **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 (voies de dégagement le long des pistes), pour tenter de tenir dans le budget annoncé. Seul le nombre de places de parking voitures a été augmenté : il est passé de 5000 à 7000. 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.**

**Les collectivités locales ont voté en octobre 2010 pour 115,5 millions d'euros « d'avances remboursables » à Vinci**, c'est-à-dire des prêts sans intérêt. Ces prêts sans intérêt sont sous **clause de « retour à meilleure fortune »**, c'est-à-dire qu'ils seraient remboursés 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.

**Vinci met 310,5 millions dans le projet** (environ la moitié du coût du projet de base « aéroport + barreau routier ») :

- 110 millions issus des bénéfices qu'il compte réaliser en exploitation Nantes Atlantique de 2011 à 2017 (date prévue pour le démarrage du nouvel aéroport)
- 100 millions empruntés sur les marchés financiers, **prêt cautionné par les collectivités locales !**
- 100 millions placés par les actionnaires. A ceux-ci, il est contractué un rendement de 12 % par an... sur 55 ans.

**Vinci est une multinationale qui a fait un chiffre d'affaire de 32 milliards d'euros en 2009.** Ce chiffre n'inclut pas les éventuels revenus dissimulés dans les paradis fiscaux. Le chiffre d'affaire annuel de Vinci équivaut à **10 fois la somme des budgets annuels** de la Région Pays de la Loire, du Département de Loire-Atlantique et de Nantes Métropole.

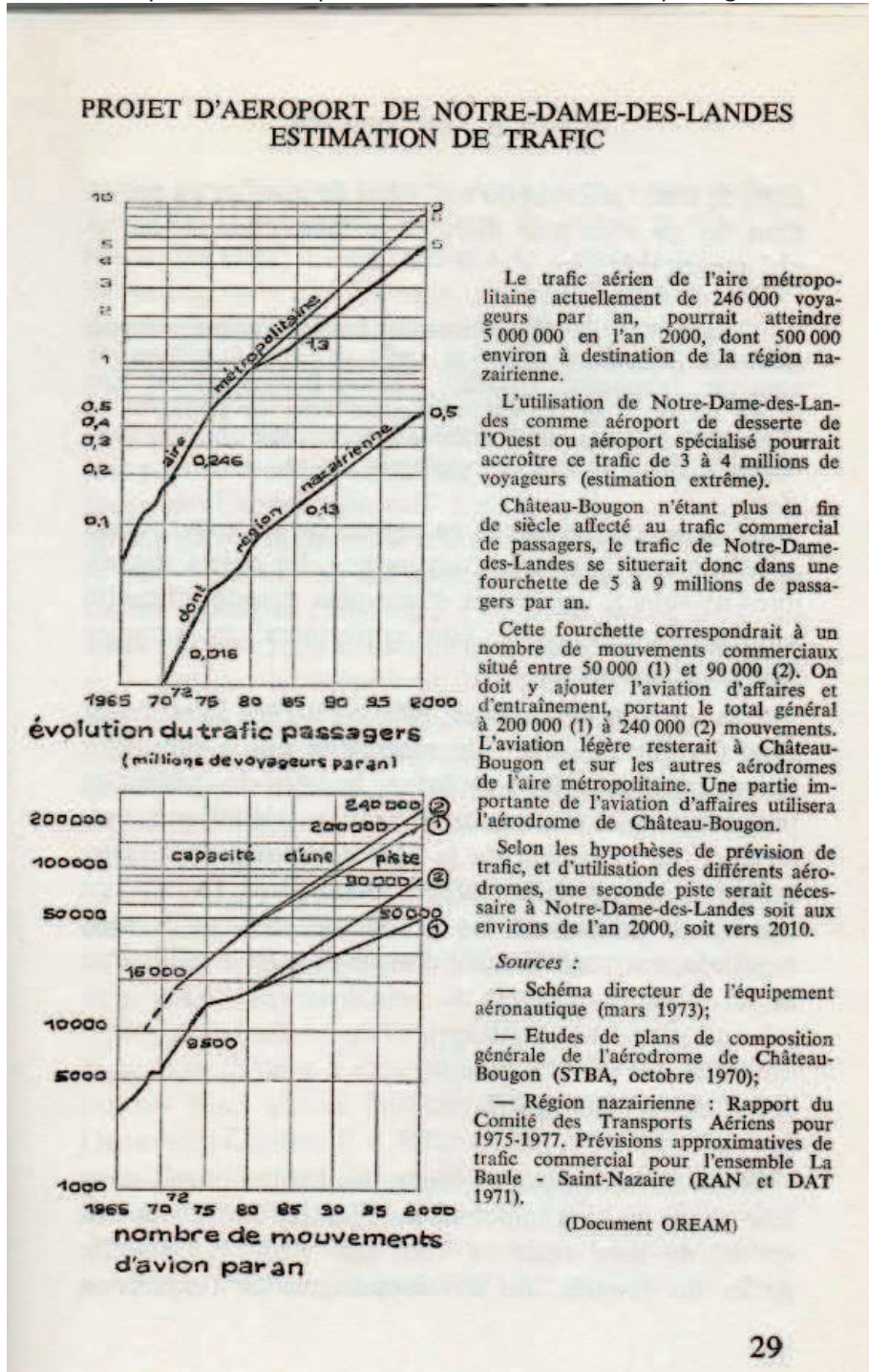
Le budget du Syndicat mixte aéroportuaire de 2013 est de 15,7 millions d'euros (incluant la part annuelle des versements des avances remboursables pour le projet). Dans les dépenses de fonctionnement : 310 000 euros pour des études (dont 300 000 pour la campagne de pub !), 465 000 euros frais de personnel.



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<sup>e</sup> 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.

**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.



Extrait d'un document de l'OREAM publié dans « Dégage on aménage »

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

**1974** : livre « Dégage on aménage » de deux sociologues

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

**2002-2003** : participation au débat public de plusieurs asso et des Verts

**2004** : création de la **coordination des opposants**,

5 organisations en 2004, 45 en 2012 (grandes asso écologistes, asso locales, partis politiques, syndicats)

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

**2006-2007** : participation à l'enquête publique

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

**2008** : début de l'opération **Citoyens vigilants**

2009 : semaine de résistance – **Camp Action Climat** (le 1<sup>er</sup> en France), installation de cabanes

**2009** : création du **Collectif d'élus** doutant de la pertinence du projet d'aéroport, le Cédpa

**2010** : **Tracto-Vélo régionale** pendant une semaine

**1970** : le rêve américain. Michel Chauty, sénateur-maire de retour des USA, rêve pour Nantes d'un « Rotterdam aérien », une

**2011** : **3 jours de résistance** « Pour un autre choix de société » (15 000 personnes) avec 2<sup>ème</sup> fresque

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...*)

1974 à 1988 : par droit de préemption durant 14 ans, le Conseil général acquiert 850 hectares sur la Zone d'Aménagement Différé (sur les 1650 nécessaires)

**Années 80-2000** : mise en veille du dossier

Années 90 : les élus locaux proposent NDL pour le 3<sup>e</sup> aéroport parisien

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)

**2002-2003** : Débat public

**2002** : création du syndicat mixte d'études

**2006-2007** : Enquête publique

**Février 2008** : Déclaration d'utilité publique

**Septembre 2008** : appel d'offres pour trouver le concessionnaire-constructeur

**2010** : choix de AGO (Vinci – ETPO – CCI)

**Décembre 2010** : convention Vinci-Etat, ouverture prévue en 2017, concession pour 55 ans

**Janvier 2011** : Vinci reçoit la concession de Nantes Atlantique et Saint Nazaire

**Été 2012** : enquête publique « Loi sur l'eau »

**16 octobre 2012** : destruction de maisons, expulsions (opération César, 1000 gendarmes mobiles et CRS)

**Novembre 2012** : 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**.

**Avril 2013** : conclusions des 3 commissions (voir fiche n°16) ; effet immédiat : arrêt des fouilles préventives archéologiques, des expulsions, des démolitions et retrait des forces de police.

humaine « VINCI DEGAGE ! »

**Tracto-Vélo de ND des Landes à Paris** pdt une semaine

Manif à Paris avec 5000 personnes, des tracteurs, des animaux

Octobre 2011 : étude CE Delft, expertise indépendante sur analyse économique initiale

**2012** :

Manif le 24 mars à Nantes, 8 000 personnes

**Grève de la faim** → gel des expulsions des occupants en titre tant que 4 recours juridiques n'ont pas abouti

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

17 novembre : 40 000 personnes à NDL pour la **manif de réoccupation** ; occupation accrue de la ZAD et création massive de comités de soutien en France

15-16 déc : rencontre des **comités de soutiens** (200 à ce jour)

Déc : 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 : **remise en exploitation de la Ferme de Bellevue** par le COPAIN (Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles INdignées par le projet d'aéroport)

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

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

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

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

**La densification urbaine au sud de Nantes est un argument récent pour justifier la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. Si des surfaces constructibles étaient effectivement libérées, nous estimons à 4000 le nombre de personnes supplémentaires pouvant être accueillies, ce qui est bien loin des chiffres annoncés de 15 ou 16 000 personnes.**

Un argument des porteurs de projet est le suivant : le départ de l'aéroport de Nantes-Atlantique libèrerait les contraintes du Plan d'Exposition au Bruit sur 600 ha urbains existants, permettant ainsi le renouvellement et la densification urbaine.

Christophe Clergeau, premier vice-président de la Région a notamment affirmé que cela permettrait d'accueillir 15 000 habitants à l'intérieur du périphérique (France 3, le 23 novembre 2012) ; le tract du PS «*Pourquoi je dis oui* » parle de logements pour «*16 000 personnes en plein cœur de l'agglomération* ».

### 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)

### Les superficies qui seraient libérées dans l'agglomération

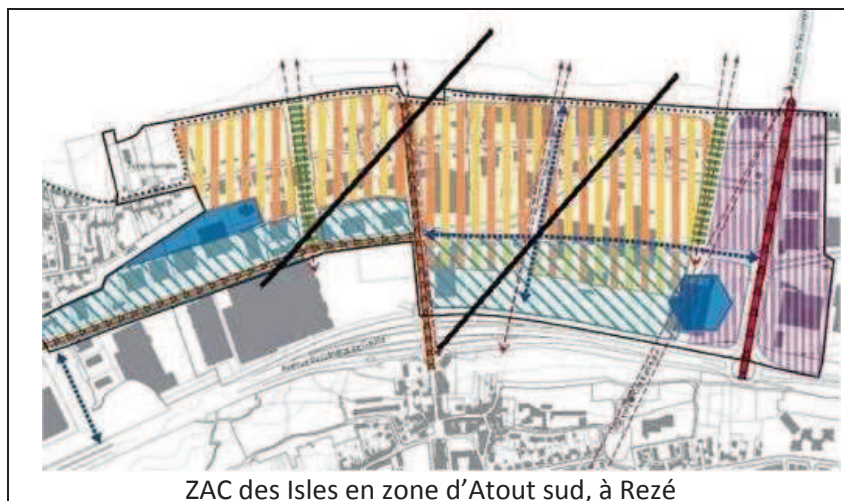
Trois communes de l'agglomération sont concernées par la zone C du PEB de Nantes Atlantique :

- 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 nous semblent donc concernées par des hectares « libérés à l'intérieur du périphérique » ou juste à côté.

**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.



ZAC des Isles en zone d'Atout sud, à Rezé

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) classe une partie de la zone impactée par le PEB 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**<sup>1</sup>.

Conclusion : même avec une plus grande densification, **la suppression du PEB ne permettrait de loger guère plus de 4 000 personnes de plus dans l'agglomération nantaise**. Pour atteindre 15 000 ou 16 000 personnes supplémentaires 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...** c'est-à-dire transformer complètement le quartier des Couëts à Bouguenais par exemple. Enfin, la densification de l'agglomération est déjà en cours sur le sud Loire (Rezé, Bouguenais, Saint-Sébastien, Les Sorinières), l'aéroport ne l'empêche pas.

### Superficies libérées en dehors de l'agglomération ?

Si les 600 ha sont ceux de la zone aéroportuaire actuelle (320 ha) + zones dans le PEB, rappelons que **ce périmètre est d'abord une zone d'activités et que Bouguenais** est déjà coupée en deux zones urbaines.

Une consultation des élus locaux et des habitants serait nécessaire pour valider cette bien curieuse hypothèse !

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



### 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 ».

**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 une « transhumance » 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

<sup>1</sup> 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

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 NDJ se solde par un déficit important pour la société dans son ensemble, estimé entre 90 et 600 millions d'euros, selon les hypothèses.

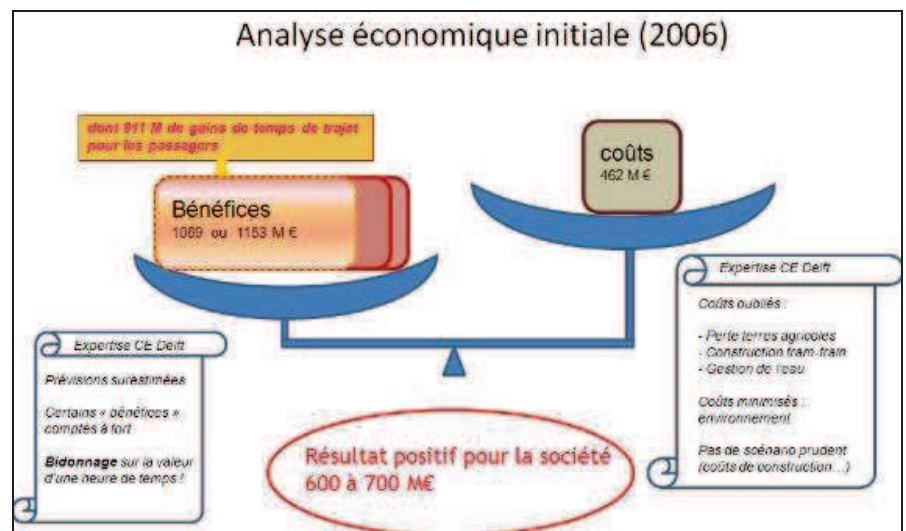
Depuis 1982, la loi Loti (loi d'orientation sur les transports intérieurs) prévoit que tout projet important d'infrastructure de transport comporte une analyse socio-économique « Coûts-Bénéfices » (en anglais, SCBA : Social Cost Benefit Analysis), qui estime les coûts et les bénéfices d'un projet du 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 NDJ (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 Delft<sup>1</sup>, 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)...



Pour arriver à ce bénéfice de 911 millions d'euros de gain de temps de trajet, l'étude initiale a :

- **Elargi le bassin de chalandise** (il y a effectivement plus de monde côté nord mais on a intégré aussi des voyageurs du Mans et même de Paris...)
- **Surestimé les prévisions de trafic** sur la période concernée (2012-2042) avec un baril de pétrole à 60 \$ en 2025, une croissance du PIB à 2,4 %, en oubliant la mise en œuvre du barreau TGV au sud de Paris, etc.
- **« Bidonné » la valeur d'une heure de temps en 2025<sup>2</sup>** : la valeur de 98 euros a été retenue alors qu'il faudrait retenir 20 euros ! Cette valeur de 20 euros est l'actualisation de celle donnée pour l'année 2000 par l'instruction cadre du Ministère des Transports de mars 2004 - révisée 2005 (appelée rapport Boiteux).

CE Delft a pointé plusieurs irrégularités :

- des directives non respectées (pas d'hypothèse de risque, pas de scénario prudent...)
- omission de certains coûts (ex : coût du tram-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)

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 !

<sup>1</sup> [www.cedelft.eu](http://www.cedelft.eu) ; L'étude CE Delft et un quatre pages de résumé sont disponibles sur <http://aeroportndj.fr>, rubrique « La com du Cédpa »

<sup>2</sup> Hervé Kempf a mis en lumière cette manipulation de chiffres dans une tribune dans Le Monde du 3 décembre et de façon plus détaillée sur son site : <http://www.reporterre.net//spip.php?article3563> – Démonstration détaillée dans l'encadré page2.

**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.**

1<sup>er</sup> scénario d'optimisation (travaux échelonnés dans le temps) : modernisation de la voie ferrée existante et création d'une station pour que les passagers arrivent en train de la gare de Nantes ; agrandissement du terminal et des parkings ; système radar local et modernisation du taxiway (pour une meilleure fluidité du trafic)

Résultat : un bénéfice global estimé à 100 millions d'euros

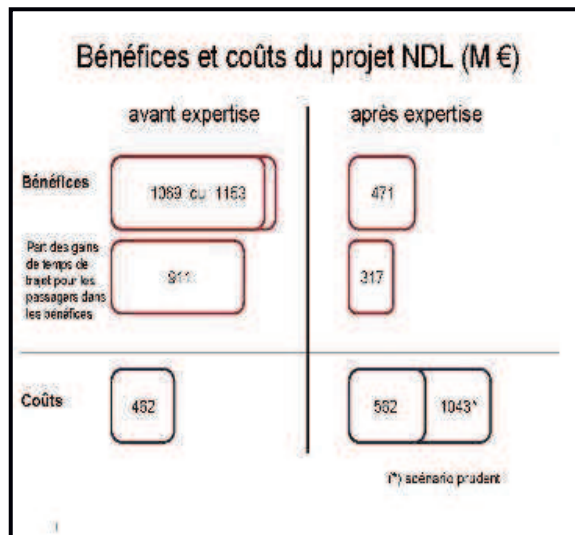
2<sup>e</sup> scénario : le même que le premier en ajoutant en 2023 une piste transversale pour remplacer la piste actuelle.

Résultat : un bénéfice global estimé à 160 millions d'euros (même si les coûts sont plus importants, il y a un gain important en urbanisation).

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 Cédpa a déposé en 2012 **un recours au Conseil d'Etat demandant l'abrogation de la Déclaration d'Utilité Publique** du projet d'aéroport, cette DUP étant fondée sur une analyse économique faussée. Il est en cours. Depuis la publication en octobre 2011 des résultats de CE Delft, **aucun élément de l'étude n'a été démenti**. Les seules réponses sont : « L'étude n'est pas indépendante, le Cédpa l'a financée » et « Elle n'a pas coûté assez cher, elle n'est pas sérieuse ». Suite à un article de Presse Océan (8 décembre 2012), le Cédpa a demandé à la DGAC une note qui critiquerait l'expertise CE Delft (ce qui en est sorti dans l'article n'est pas sérieux). Aucune réponse.

**Eclairage récent** : Bent Flyvbjerg, professeur à l'Université d'Oxford, dénonce les estimations erronées des projets de ce type<sup>3</sup>.



#### Gains de temps de trajet : comment l'analyse économique initiale est parvenue à 911 millions d'euros ?

CE Delft a cherché comment les auteurs de l'analyse coûts bénéfices initiale étaient arrivés à la somme astronomique de 911 millions d'euros de gains de temps de trajet pour les passagers se rendant à l'aéroport. L'analyse portant sur 30 ans, c'est un cumul des avantages annuels entre 2012 et 2042. Les auteurs de l'analyse initiale n'ayant livré ni leurs hypothèses ni les différentes étapes de leurs calculs, CE Delft a utilisé les seules données publiées, celles des deux dates 2012 et 2025 (pages 96 et 97 du dossier F de l'enquête publique).

Pour l'année 2025, le gain de temps de trajet économisé est de 312 000 heures (et ce nombre d'heures intègre bien évidemment l'évolution de la zone de chalandise et la croissance du trafic). Dans le même tableau, est indiquée la valeur monétaire de ce gain : 30,6 millions d'euros.

Comment est-on passé de 312 000 heures à 30,6 millions d'euros ?

- o Soit par l'application d'un seul coefficient (la valeur d'une heure économisée) qui se retrouve donc par une simple division  $30\,600\,000 / 312\,000 = 98$  euros (hypothèse « simplificatrice » prise par CE Delft)
- o Soit par l'application de deux coefficients, selon que les gens se rendent en voiture ou en train à l'aéroport. On a effectivement dans le dossier de départ l'indication de l'hypothèse qu'en 2025, 26 % des passagers prendront le train pour rejoindre l'aéroport. On a donc l'équation suivante :  $30\,600\,000 = 312\,000 \times [(valeur\ heure\ train \times 0,26) + (valeur\ heure\ voiture \times 0,74)]$

Etant donné que ces deux valeurs d'une heure de temps économisée, que ce soit en voyageant en train ou en voiture, sont très proches (17,72 et 17,15 euros en 2025 d'après le courrier de MM Retière et Rimbert dans Le Monde du 22/12), il n'est pas absurde de les assimiler comme l'a fait CE Delft. Par ailleurs, si on applique ces deux valeurs dans l'équation ci-dessus, on n'aboutit pas à 30,6 millions d'euros mais à 5,4 millions d'euros... Il y a donc bien une embrouille.

Même si on intégrait la valeur d'une heure de temps de trajet parcourue en avion (!) pour rejoindre l'aéroport pour une partie des passagers (63,68 euros), la combinaison de ces trois valeurs ne pourrait jamais parvenir à la valeur globale de 30,6 millions d'euros.

<sup>3</sup> Article dans 'International Journal of Project Management', nov 2012 et [http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article\\_4120](http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article_4120)

**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, cinq bloquent 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 1972. 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 et départementale s'est toujours impliquée contre ce projet. Depuis 2012, **les tracteurs se comptent par centaines (220 à 400) à chaque manifestation.**

**En 2011 se crée le COPAIN 44**, Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles INdignées par le projet d'aéroport<sup>1</sup>, en solidarité avec les paysans « irréductibles », mais aussi pour des raisons globales et sociétales. D'autres COPAINS sont nés depuis dans des départements proches. Ces collectifs ont montré leur engagement en encerclant avec 45 tracteurs le lieu reconstruit de La Châtaigneraie, 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.

**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.

**5 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 sont expulsables dès 2013, mais sont normalement protégées par l'**accord politique** du 8 mai 2012, obtenu grâce à la grève de la faim de plusieurs opposants. Cet accord prévoit qu'exploitants et habitants de maisons avec titres à la date de la DUP (9 février 2008) ne seront pas expulsés tant que quatre recours déposés avant le 5 mai 2012 ne sont pas traités. Aujourd'hui, il reste deux procédures en cours. Vinci a dit publiquement qu'il mettrait ses juristes sur ces dossiers. **Pour l'instant, 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. La décision de janvier 2013 de la Cour de cassation permet **un répit de 18 mois à deux ans sans expulsions, à compter de février 2013.**

**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** : proches de la retraite, soucis de santé, ayant choisi de prendre acte du projet, et parfois suite à de fortes pressions. Parmi les exploitations très

<sup>1</sup> Confédération Paysanne, GAB, CIVAM, Terroirs44, Accueil Paysan, Manger Bio44

impactées qui ont signé un accord amiable, **aucune n'a recréé un siège**, les 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 COPAIN (« 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 »<sup>2</sup>

**Avec l'opération policière, 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 (courir plusieurs fois après des génisses)
- rangées de clôture de barbelés et **barrières coupées**
- fortes tensions

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

---

<sup>2</sup> <http://parolesdecampagne.blogspot.fr/>



« *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 660 au démarrage ; l'un des principaux bassins laitiers du département disparaîtrait. On estime que la création d'un aéroport se traduirait dans les cinq ans par la perte de 500 à 700 emplois dans l'agriculture et les activités liées.

Du fait d'un droit de préemption de 1974 à 1988, 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 1500 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.

**Au démarrage, 660 ha<sup>1</sup> seraient enlevés à l'agriculture :**

- 112 ha agricoles sur les 200 ha du barreau routier
- 500 ha agricoles sur les 550 ha de la plateforme à 4,5 millions de passagers
- 50 ha agricoles (estimés) pour les détournements de voiries (trois départementales concernées)

**Ensuite, 1290 ha<sup>2</sup> 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 ha<sup>3</sup> 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 (962 ha<sup>4</sup>). Leur superficie, avec un coefficient du double demandé par la loi sur l'eau, atteindrait près de 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 Dame des Landes ont déjà cette politique. Plus d'habitants c'est aussi plus d'équipements (sportifs, commerciaux, scolaires, etc.)

- **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 m<sup>2</sup> 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 espaces<sup>5</sup>. 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).

<sup>1</sup> Les chiffres proviennent de la Chambre d'agriculture sauf quand il est mentionné "estimés"

<sup>2</sup> Sur 1500 ha de travaux annoncés, on applique le pourcentage de terres agricoles de l'ensemble de la ZAD (90 %)

<sup>3</sup> 100 km de voie ferrée Rennes-Nantes représenteraient une emprise de 1000 ha environ

<sup>4</sup> Source Enquête publique Loi sur l'eau

<sup>5</sup> [http://www.loire-atlantique.fr/jcms/cg\\_101002/demographie](http://www.loire-atlantique.fr/jcms/cg_101002/demographie)

## Conséquences sur l'activité agricole et l'emploi

**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.

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.

**30 emplois agricoles seraient supprimés directement** sur les 15 exploitations qui fermeraient, ce qui se traduiraient par la perte d'environ 165 autres emplois, en amont et en aval de la filière<sup>6</sup>. **Soit une perte totale directe de près de 200 emplois.**

Il est difficile d'estimer les pertes d'emploi à court terme sur les 32 autres exploitations concernées. Ces exploitations seraient fragilisées par la perturbation des circuits et réseaux 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 entraîneraient de lourdes pertes d'emploi agricole.** On compte en 2010, 384 exploitations et 671 actifs agricoles sur les 10 communes concernées ou proches<sup>7</sup>. La création d'un aéroport accélérerait la tendance actuelle à la diminution de l'emploi agricole (-10 % en Loire Atlantique de 2000 à 2005<sup>8</sup>). 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 perdus<sup>9</sup>, en plus des 30 comptés précédemment.

On peut ainsi estimer les disparitions d'emploi agricole à environ 160 au bout de cinq ans<sup>10</sup>. A ces pertes, il faut ajouter celles de l'emploi indirect, ce qui aboutit à une estimation de 1000 emplois perdus au bout de cinq ans.

Une nouvelle voie ferrée Nantes-NDL-Rennes provoquerait en outre la perte de 20 emplois agricoles supplémentaires<sup>11</sup> (130 emplois au total).

**Si l'on veut repérer l'effet « aéroport » strict** et considérer que la poursuite au même rythme de l'urbanisation supprimerait des emplois agricoles même sans création de nouvel aéroport, on peut distinguer **au bout de 5 ans** :

- l'effet urbanisation (sur le même rythme) : 435 emplois perdus
- **l'effet aéroport : 565 emplois perdus (près de 700 avec la nouvelle voie ferrée)**

<sup>6</sup> Nous comptons 5,5 emplois liés pour un emploi agricole, voir : <http://www.chambres-agriculture.fr/grands-contextes/cles-de-lagriculture/ce-qui-l-faut-savoir/>

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/pays-de-la-loire/themes/dossiers/dossierweb3/thema/exploitations.html](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/pays-de-la-loire/themes/dossiers/dossierweb3/thema/exploitations.html)

<sup>9</sup> 20 % de (671-30)

<sup>10</sup> 30 au démarrage puis 128 dans les cinq ans à suivre

<sup>11</sup> On compte un emploi pour 43 ha et le projet correspondrait à une emprise d'environ 1000 ha

Environ 1850 emplois, aéroportuaires et fortement liés, seraient transférés du sud de Nantes au nord de Nantes, aggravant ainsi le déficit actuel des emplois du sud de Nantes. La construction d'un nouvel aéroport et des routes y conduisant emploierait 700 personnes du BTP pendant 4 ans... mais elle supprimerait entre 500 et 700 emplois, agricoles et liés, emplois pérennes et non délocalisables.

« L'aéroport du Grand Ouest, c'est plus d'emplois ! »<sup>1</sup> affirment ceux qui soutiennent le projet. Qu'en est-il ? De 1700 à 2000 emplois seraient transférés du sud de Nantes (lieu de l'aéroport actuel) au nord de Nantes (NDL)<sup>2</sup>.

#### Les emplois susceptibles d'être transférés

| Activité                                      | Emplois estimés |
|---|-----------------|
| Transport aérien de passagers et de fret      | env 650         |
| Affrètement, organisation transp, manutention | env 250-300     |
| Services auxiliaires des transports aériens   | 148             |
| Sécurité privée                               | 138             |
| Hôtels et hébergements similaires             | 40              |
| Location voitures                             | 53              |
| Services Etat                                 | 233             |
| CCI / AGO                                     | env 150         |
| Commerces, restauration, tours opérateurs     | env 150         |
| <b>TOTAL</b>                                  | <b>env 1850</b> |

Christophe Clergeau, 1<sup>er</sup> vice président de la Région Pays de la Loire, favorable au projet, est d'accord avec les opposants sur cette question de l'emploi : "**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.**"  
interrogé le 3 décembre 2012 sur France Inter

Tableau extrait de l'étude  
du CETE Ouest, février 2011

Parmi ces 1850 emplois, 1100 sont sûrs de passer du Sud au Nord (compagnies aériennes, 420 ; emplois publics, 371 ; transport et fret 300). Pour les autres, il y a des incertitudes.

Une étude de début 2013 de la CCI de Nantes Saint-Nazaire actualise le nombre d'emplois : **1986 ETP** (équivalents temps plein).

La fermeture de l'aéroport de Nantes Atlantique fragiliserait le site d'Airbus qui se trouve à proximité (2000 emplois). Rien n'est décidé quant au devenir de la piste actuelle dont Airbus demande le maintien. **Il est probable que la piste et un minimum d'équipements resteraient pour Airbus.** Mais qui va assurer, payer le fonctionnement de cette piste ? L'Etat a dit non, Vinci aussi, les collectivités locales réfléchissent...

**Il y a déjà un déséquilibre entre le sud et le nord de Nantes du point de vue des emplois** : plus d'emplois dans les quartiers et communes nord de Nantes. En 2008, la répartition des emplois salariés sur l'agglomération (hors Est et Ouest) est la suivante :

- 128 000 quartiers et communes nord de Nantes
- 47 400 quartiers centre
- 69 700 quartiers et communes sud de Nantes

Une des conclusions de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise au sujet du devenir de la zone qui serait libérée par le transfert d'aéroport : « *Poursuivre le rattrapage de l'emploi* »<sup>3</sup>. Avant de rattraper, il serait logique de ne pas aggraver.

**De 70 % à 80% de ceux qui occupent ces emplois transférables habitent au Sud-Loire** : leurs déplacements quotidiens vont aggraver les bouchons journaliers, sud → nord le matin, en sens inverse le soir.

<sup>1</sup> Campagne de publicité de février 2013 payée 300 000 euros : « *Le nouvel aéroport c'est plus d'emplois, plus de voyages, plus de visiteurs* »

<sup>2</sup> Source : étude du CETE Ouest, février 2011

<sup>3</sup> Source : réunion publique à Bouguenais, mai 2010

**Côté Notre Dame des Landes, 560 à 700 emplois agricoles et induits disparaîtraient** : on compte que dans les cinq ans, une centaine d'emplois agricoles disparaîtraient avec la disparition de plusieurs exploitations soumises à une forte pression foncière. Pour chaque emploi agricole, on compte 5 à 6 emplois induits (en amont ou en aval), ratio plutôt plus élevé dans l'élevage. Ce sont des emplois pérennes et non délocalisables.

**Certes, la construction d'un aéroport et de son barreau routier créerait de l'emploi.** Vinci annonce « 3000 emplois pendant le temps de la construction ». Attention il s'agit d'équivalents temps plein. Maintenant il est annoncé 4 500 000 heures de travail. Cela veut dire **700 emplois pendant 4 ans**.

Sur ces emplois de Travaux Publics avec Vinci, ce témoignage qu'un Lyonnais a adressé à l'Acipa est intéressant :

*« Nous sommes à l'Ouest de Lyon sur le tracé de l'A89. Le chantier se termine. Retombées économiques du chantier sur la région: uniquement les locations de champs pour y mettre des caravanes (malgré l'interdiction). Pas d'utilisation des commerces locaux ou des restaurants. Les ouvriers qui font les ferrailages des ponts sont des nord-africains embauchés par une boîte d'intérimaires portugaise, payés 600 euros par mois. Aucune embauche sur place. Evidement, je n'ai pas de preuve écrite mais uniquement les témoignages des personnes du chantier. »*

Vinci s'est parait-il engagé à faire travailler des entreprises de TP locales. En fait, il est probable que si l'activité du BTP est faible au moment de la construction, ce serait effectivement les établissements locaux qui seraient employés, dans le cas contraire, Vinci ferait appel à d'autres sociétés.

**Les emplois créés par l'activité croissante de l'aéroport** : il est annoncé de 800 à 1000 emplois nouveaux par million de passagers supplémentaires. Ce ratio est calculé sur les très grands aéroports<sup>4</sup> (hubs) ou il y a du transit et du fret, il ne s'applique pas à Nantes. Aujourd'hui, on a sur Nantes **550 emplois (ETP) par million de passagers**<sup>5</sup>. Si le trafic progresse, le nombre d'emplois augmentera, que ce soit sur NDL ou sur Nantes Atlantique.

**Quid de l'emploi qui pourrait disparaître sur les « petits » aéroports proches ?** Angers (aéroport créé il y a moins de quinze ans et vide), Rennes (géré par Vinci), autres aéroports bretons ? Aucune étude à ce jour ne s'en est préoccupée.

Lors du forum sur les Grands projets inutiles et imposés de 2011 à ND des Landes, on a pu réaliser à quel point **cet argument sur la création d'emplois était un cheval de Troie pour tenter de faire accepter les projets par les populations concernées**. Exemples de construction de multiples golfs en Grèce<sup>6</sup>, de raffinerie d'huile de palme dans le sud de la France (abandonné depuis par l'entreprise !), etc.

**Voir aussi la fiche 11 Agriculture-emprise-activité-emploi**

<sup>4</sup> En outre, c'est un taux moyen qui mesure l'existant, qui a d'ailleurs tendance à baisser. Ce n'est pas un taux marginal : quand le trafic augmente de tant, de combien augmente l'emploi. Etude CE Delft 2012 pour Advocnar qui démonte l'utilisation abusive de ce ratio, y compris pour les hubs : [http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE\\_Delft\\_7621\\_Restrictions\\_Vols\\_Nocturnes\\_FINAL.pdf](http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE_Delft_7621_Restrictions_Vols_Nocturnes_FINAL.pdf)

<sup>5</sup> 1986 ETP pour 3,6 millions de passagers, source CCI 2013

<sup>6</sup> film Golfland, [http://www.golfland.gr/en/golfland\\_movie.php](http://www.golfland.gr/en/golfland_movie.php)

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 de zones humides dites « ordinaires », particulièrement vulnérables, sur deux têtes de bassin versant et est désormais particulièrement protégé par la loi. Les fonctionnalités des zones humides 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.

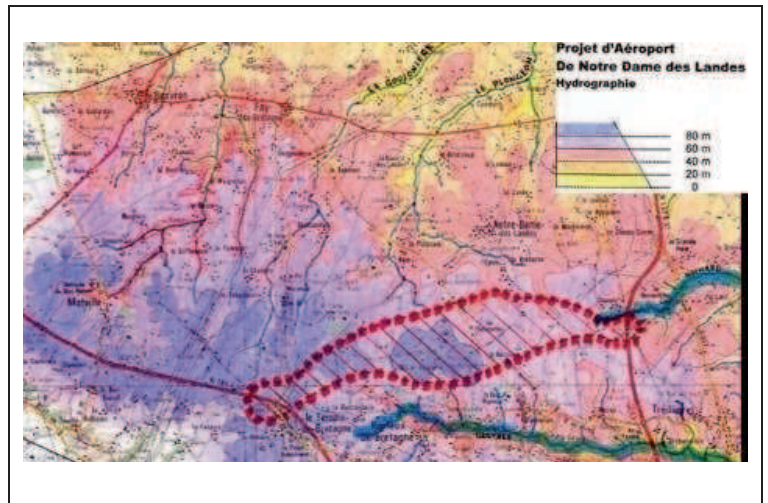
**Le choix du site est ancien** : il y a presque 50 ans, on ne connaissait pas la valeur des zones humides, on les artificialisait sans état d'âme<sup>1</sup>.

Dans le débat public de 2003 et l'enquête publique en 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 de zones humides et des espèces protégées n'a été abordée qu'en juillet 2012** avec 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 et l'évolution de la caractérisation des zones humides, intervenue en 2008, qui ajoute au critère de végétation un critère pédologique lié à 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).

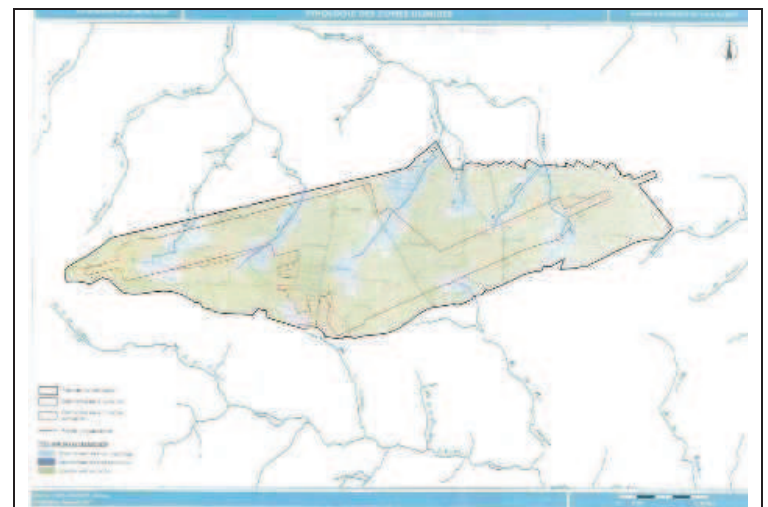
**1 –Le site est composé de zones humides à 98%**, prairies et landes humides sur sol hydromorphe. Ces zones humides dites « ordinaires » sont, aujourd'hui, les plus vulnérables. Le 2 février 2013, journée mondiale des zones humides, il a été rappelé que *« les zones humides ne sont pas seulement essentielles dans le cycle de l'eau, elles rendent aussi de multiples services qui leur confèrent une valeur vitale. »*

**Elles ont disparu pour moitié depuis 1900** et lors de ces 15 dernières années, elles ont diminué de 6 %. 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 bassin versant** : c'est un plateau d'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 en 2015 (directive cadre européenne) il faut commencer par l'amont.



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

<sup>1</sup> A l'époque, certains politiques rêvaient de construire un aérodrome et des logements sur ...les marais salants de Guérande !

Ce plateau constitué d'argile et de limons joue un **rôle d' « éponge » et de « 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.

- **Epuration :**

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'Etat avait d'ailleurs identifié sur le site deux **ZNIEFF**<sup>2</sup> (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... Et pour la flore : le flûteau nageant, le piment royal, l'osmonde royale... **Le site aurait d'ailleurs dû être classé en zone Natura 2000, car il en a les caractéristiques.**

#### **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 la plus forte du département (136 mètres linéaires/ha), elles sont régulièrement entretenues et constituent une valeur économique et patrimoniale totalement sous-estimée par Vinci. Sur ces terres, les agriculteurs pratiquent l'élevage laitier en respectant et en utilisant à bon escient cet environnement (cf. fiche agriculture).



#### **5- Un corridor naturel de la trame verte et bleue**

Le maillage de haies, de ruisseaux et de mares constitue une vraie trame verte et bleue propice à la circulation et au déplacement des espèces faunistiques répertoriées. 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.

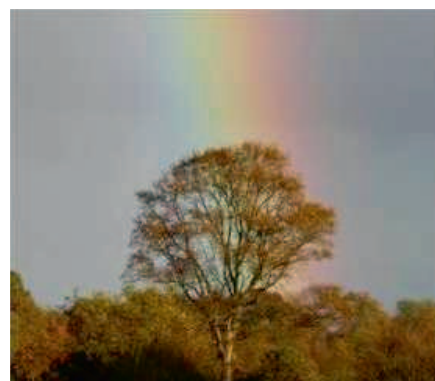


#### **6- Un paysage harmonieux**

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. Ce paysage deviendrait un paysage urbain artificialisé où le réseau de routes et chemins qui le structurent serait modifié. L'impact sur la vie des riverains serait très fort.

Ce site constitue une véritable « **infrastructure naturelle** », **unique et entière**, compte tenu des multiples fonctions et services qu'il remplit pour la société et non comme une lande, une terre ingrate, ou un désert où l'on peut bétonner sans crainte.

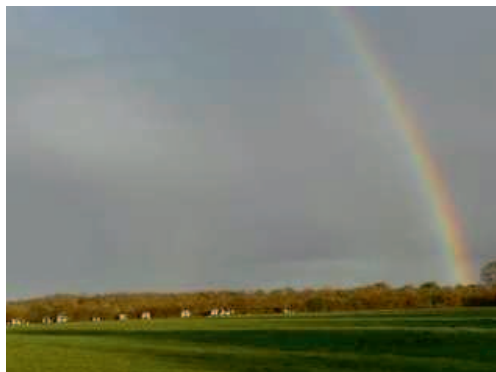
**Le site de Notre Dame des Landes est totalement inapproprié pour la réalisation d'une infrastructure aéroportuaire.**



Des naturalistes indignés par le projet, font connaître la biodiversité de cette zone : [naturalistesenlutte.overblog.com](http://naturalistesenlutte.overblog.com)

<sup>2</sup> Une de type 1 « Bois et landes de Rohanne et des Fosses Noires » et une de type 2 « Zone bocagère rélictuelle d'Héric et de NDDL »

Durant l'été 2012, six ans après la première enquête publique avant la DUP<sup>1</sup>, 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 tenté de démontrer que cette loi était respectée et 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 travaux nécessaires à la réalisation du projet aéroportuaire et de sa desserte routière, déclarés d'utilité publique en février 2008, ont été **soumis en juillet 2012 à la procédure au titre de la loi sur l'Eau**, prévue par le code de l'environnement.

Les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'avoir un impact sur l'eau et les milieux aquatiques doivent, en effet, faire l'objet d'un dossier d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques et être soumis à autorisation de l'autorité administrative après enquête publique.

L'enquête publique « Loi sur l'Eau » 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 indispensable caution scientifique de la méthode de compensation retenue à l'échelle du projet. »
- « 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. »

Deux commissions ont donc été nommées par le gouvernement pour traiter ces points. L'arrêté préfectoral d'autorisation de travaux en peut être pris tant que les réserves de la commission d'enquête ne sont pas levées. Les experts scientifiques ont refusé de valider la méthode de compensation, la réserve n'est donc pas levée (voir fiche 16).

**La loi sur l'Eau française découle de la Directive européenne Cadre sur l'Eau.** La loi sur l'Eau française date de 1992 et a été complétée en 2006 pour se mettre en conformité avec la Directive européenne de 2000. L'objectif est d'aboutir à l'horizon 2015 à un « bon état écologique des cours d'eau et nappes ». **Désormais donc, tout projet doit être conçu de manière à minimiser son impact sur l'environnement.**

**La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (2009)** confirme logiquement ces nouvelles règles : les procédures de décision publique doivent permettre de « *privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable* ». Elles doivent aussi limiter la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles, « *Dans cet esprit, on privilégie les espaces déjà artificialisés dans le choix d'implantation du projet.* »

Du fait de la qualité environnementale du site de Notre Dame des Landes (voir fiche Qualité environnementale) **le projet d'aéroport est en infraction avec l'esprit et la lettre de la loi sur l'Eau.**

Il n'a pas été étudié de solutions alternatives ayant un moindre impact sur l'environnement ni une moindre consommation de terres agricoles. (voir fiche agriculture)

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-Bretagne<sup>2</sup> sont loin d'être respectés :**

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

<sup>2</sup> Disposition 8B-2

- **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 dite « qualitative » dont Notre Dame des Landes serait le laboratoire d'expérimentation, avant application au plan national.
- **Niveau 4 : la gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme.**  
Il est envisagé par Vinci et l'Etat de passer des baux environnementaux ou des mesures agro-environnementales avec des agriculteurs, mais cela ne garantit pas leur pérennité ; le coût de ces mesures agro-environnementales n'est pas annoncé.

A défaut de pouvoir appliquer ses propres dispositions, l'Etat a sorti opportunément **une nouvelle doctrine en mars 2012 : Eviter – Réduire – Compenser.**

**EVITER :** dans son rapport, la commission de l'enquête publique de la loi sur l'Eau a estimé qu'il n'y avait pas « alternative avérée », la DUP étant adoptée depuis 2008.

Mais au moment du débat public et de l'enquête publique relative à la DUP en 2006, les enseignements du dossier « Loi sur l'Eau » n'étaient pas connus alors qu'aujourd'hui ils modifieraient profondément les conclusions de la DUP.

**REDUIRE :** création de deux pistes au lieu d'une et 10 500 places de parkings à l'horizontale à terme : peut-on considérer qu'il s'agit d'aménagements réduits pour limiter la destruction de zones humides ? Un parking silo coûte plus cher que la préservation de la terre et de la biodiversité et l'on sait que Vinci assure ses bénéfices sur les parkings payants.

**COMPENSER :** une méthode expérimentale de compensation dite « qualitative » est proposée. Elle consiste à évaluer les différentes fonctionnalités des zones humides recensées en leur attribuant un coefficient et les traduire en « unités de compensation ». Ces unités seraient ensuite monnayées avec qui veut bien les acheter. Plus question des critères « même bassin versant », « doublement des surfaces », « équivalence des fonctionnalités écologiques et de la biodiversité », « mise en place avant destruction » et « pérennité » ! 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 d'aéroport, si cette méthode de compensation était acceptée, cela signifierait la fin de la protection des zones humides et la disparition de la loi sur l'Eau.**

**La loi française est bafouée, la Directive cadre européenne sur l'Eau n'est pas respectée.**

La justice française sera saisie si le Préfet signe les autorisations de travaux au titre de la Loi sur l'Eau. Pour éviter des destructions irréversibles, des procédures juridiques d'urgence seront aussi engagées pour faire stopper les travaux.

Le niveau européen a déjà été saisi par l'ACIPA, le CEDPA et les associations de protection de la Nature via la **Commission des pétitions** du Parlement européen. Une démarche citoyenne et politique qui a déjà abouti par le démarrage **d'une procédure pré-contentieuse de la Commission européenne** envers l'Etat français pour soupçon de non respect du droit européen, notamment celui relevant de l'évaluation environnementale et des directives sur l'Eau et les Habitats.

La commission d'experts scientifiques mise en place par le gouvernement en décembre 2012 **a invalidé**

**1) la méthode de compensation proposée,**

**2) son application à ND.**

Voir fiche « Le rendu et les suites des 3 commissions »



En janvier 2013, la Commission européenne a déclenché de sa propre initiative une procédure pré-contentieuse appelée "EU Pilot", afin de demander des informations à l'Etat français sur la violation alléguée de certaines directives européennes. Cette procédure peut déboucher sur une saisine de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) dans le cadre d'un recours en manquement pour non-respect par l'Etat français du droit de l'UE sur le projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes.

En effet :

- **la directive-cadre sur l'eau 2000/60/CE impose de protéger quantitativement et qualitativement la ressource en eau** : le projet de Notre Dame des Landes est en contradiction flagrante avec sa déclinaison locale, le SDAGE Loire-Bretagne. La ZAD est constituée à 98% de zones humides. Le droit impose de recréer le double de zones humides détruites d'une part ; et ce, de manière préalable avant le début du projet, d'autre part. Les porteurs de projet ne respectent aucune de ces deux conditions !
- **la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement doit répertorier les incidences d'un projet sur l'environnement**. Cette évaluation doit être effectuée par une autorité environnementale. Le problème est qu'ici, l'autorité environnementale est juge et partie : c'est l'Etat français !
- **la directive 2003/35/CE du 26 mai 2003 sur la participation du public en matière d'environnement doit être effective**. Pour le projet de NDDL, la participation du public sur les aspects environnementaux (eau et espèces protégées) est complètement déconnectée de la participation concernant l'utilité publique du projet (qui a eu lieu en 2006). Ce "saucissonnage" des procédures est intolérable en ce qu'il permet à l'Etat de s'affranchir complètement des obligations liées à la directive-cadre sur l'eau et à la loi sur l'eau française !
- **les directives "oiseaux" 79/409/CEE et "habitats" 92/43/CEE protègent certaines espèces**. Or le site de NDDL héberge une biodiversité exceptionnelle dont plus d'une vingtaine d'espèces protégées au niveau de l'Union européenne !

En outre, le projet de Notre Dame des Landes est contraire :

- **aux engagements internationaux et européens de lutte contre le changement climatique** (Protocole de Kyoto, paquet climat-énergie européen...);
- **aux engagements du Grenelle de l'environnement** (pas de nouvelle construction d'aéroport, obligation d'étudier toutes les alternatives à un projet, etc.) ;
- **aux lignes directrices européennes en matière aéroportuaire** ;
- **à la loi Grenelle I** qui a pour objectif de lutter contre l'urbanisation des surfaces naturelles et agricoles : le projet de Notre-Dame-des-Landes risque à terme de détruire plus de 2000 hectares de terres agricoles dans un bocage à préserver ;
- **au SNIT** (Schéma national des infrastructures de transport) qui doit privilégier les modes alternatifs à la route et à l'aérien ;
- enfin et en tous points **à la Charte de l'environnement**.

**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, le droit a changé, le monde a changé, il est temps de remiser au placard ce projet digne du XXème siècle et de passer enfin au XXIème siècle !**

Les trois commissions créées par le gouvernement durant l'hiver 2012 sur le dossier NDL ont rendu leurs conclusions en avril 2013. 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 et a appuyé les conclusions des deux autres commissions. L'Etat cherche à poursuivre le projet en s'affranchissant des conclusions de la commission scientifique : casse-tête juridique.

**La commission d'expertise scientifique remet NDL dans le bain de la loi sur l'Eau.** 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**<sup>1</sup>. Il formule douze réserves explicites et sérieuses. La plupart d'entre elles avaient été formulées dans les contributions à l'enquête publique ou dans les CLE (commissions locales de l'eau). Les quatre premières réserves sont d'ordre général, les huit suivantes concernent l'application de la méthode au dossier NDL.

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 et 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 zones 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. **Incertitudes 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.

Selon nous, la conséquence de cette invalidation c'est que l'avis « favorable avec réserves » rendu par la commission d'enquête publique devient un « avis défavorable » !

**La mission agricole** mise en place à la demande du Ministre de l'Agriculture, était 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 (pieux ?) de réduction de la consommation de terres agricoles.**

**La commission du « dialogue »** a été mise en place par le premier ministre pour apaiser les tensions après les violents affrontements sur le terrain de l'hiver 2012. Elle ne pouvait remettre en cause le projet, seulement écouter et essayer d'« objectiver » les différents 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...

---

<sup>1</sup> 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)

Dans ses conclusions, la commission du dialogue estime que le transfert sera un jour nécessaire pour des questions de nuisances sonores<sup>2</sup>, **elle demande toutefois plusieurs études**, surtout « *pour éviter que des chiffres insuffisamment fondés par les partisans comme les opposants, ne continuent de circuler* » :

- coût d'un réaménagement de Nantes-Atlantique ;
- nouveau calcul de PEB sur Nantes Atlantique ;
- devenir du site de Nantes Atlantique en cas de transfert ;
- avenir des 14 aéroports de l'Ouest ;
- accompagnement local du projet ;
- réduction de la consommation d'espaces agricoles.

Il est demandé que certaines de ces études soient menées de façon contradictoire et transparente.

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 (voir fiche « Analyse Coûts Bénéfices »). La DGAC n'ayant pas répondu, ces questions ont été purement et simplement omises du rapport.

**Suite à ces trois rapports, l'Etat est embarrassé.** Il y a deux discours.

A - Les propos du préfet de Lavernée de juin 2013 rejoignent ceux de Jacques Auxiette (président Région Pays de la Loire) et Philippe Grosvalet (Président CG 44), ils tendaient à démontrer que l'Etat cherchait :

- 1) **à mener au plus vite certaines des études demandées pour faire croire à sa bonne volonté.** Le Cédpa, sollicité pour accompagner ces travaux, a refusé de cautionner une démarche qui n'offre aucune garantie de transparence ni de sérieux ;
- 2) **à s'affranchir de la situation de blocage juridique** créée par l'invalidation scientifique du dossier :
  - Soit il signe les arrêtés Loi sur l'Eau d'autorisation de travaux en tenant compte *uniquement de quelques réserves* de la commission scientifique ; possible mais politiquement et juridiquement difficilement tenable. Ce serait semble-t-il la solution retenue d'après les déclarations du préfet dans la presse en juin 2013.
  - Soit il les signe en demandant *toutes les études complémentaires* souhaitées par les experts ; ce serait au minimum deux années d'études<sup>3</sup> avec un dossier toujours fragile juridiquement.
  - Soit il ne signe pas les arrêtés Loi sur l'Eau et demande de *refaire toute la procédure* en respectant la loi sur l'Eau et le SDAGE Loire Bretagne. Ce serait alors une démarche pour une durée indéterminée avec, vu les réserves énoncées et le droit de l'Eau applicable en France, l'impossibilité d'y arriver.
  - Soit il constate qu'il est dans *l'incapacité juridique de réaliser ce nouvel aéroport* à NDL et abroge dès maintenant la DUP du 9 février 2008 !

B - **Une lettre du Ministre des transports Frédéric Cuvillier** adressée au préfet le 28 juin est plus mesurée. Il rappelle que 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* ». Et aussi que « *les travaux ne pourront s'engager tant que la faisabilité [des mesures de compensation environnementales] n'aura pas été démontrée.* »

**Autre solution possible : l'Etat propose un nouveau projet, un « NDL 2 », « plus écolo » :** des parkings à étages, moins consommateurs d'espaces naturels et agricoles, davantage de mesures compensatoires, etc. « L'avantage » de cette solution serait de remettre totalement à plat le projet : revoir la DUP de 2008, le contrat de concession, les conventions des collectivités financeurs... Il n'y aurait toujours pas d'autorisation de travaux et autant d'incertitudes juridiques au bout du compte.

L'Etat prépare un jeu de pistes juridique, l'option qu'il choisira en définira la durée. Une chose est sûre : côté des opposants, nous sommes prêts et endurants !

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Comme l'a affirmé le CNPN, comité national pour la protection de la nature, dans son communiqué d'avril 2013.

**Le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est un grand projet inutile et imposé (GPII) comme il en existe de nombreux dans le monde. Différents forums sociaux mondiaux et européens les ont identifiés et renforcent les oppositions, le plus en amont possible. Pharaoniques, destructeurs, juteux pour les grosses entreprises... ils sont surtout basés sur des mensonges à tous les niveaux. La répression des opposants est féroce.**

Les Grands Projets Inutiles et Imposés ont été mis en évidence lors de forums sociaux mondiaux et européens. Ils ont alors fait l'objet de **forums sociaux européens<sup>1</sup> spécifiques** :

- En 2011 à Val de Suza, Italie, sur les GPII liés aux transports
- En 2012, à Notre Dame des Landes <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.com/>
- En 2013 (25 au 29 juillet) à Stuttgart, Allemagne

Il est aussi question des GPII dans les **forums sociaux européens et mondiaux**, comme à celui de Tunis (mars 2013) où une charte sur les GPII a été adoptée : <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.fr/search/label/Forum%20Mondial%20Social>

On peut suspecter d'être un GPII un projet présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- **projet pharaonique d'infrastructure, dans la logique du plus grand, plus gros, plus vite, plus centralisateur** :
  - o dans de nombreux domaines : transport, extraction, production, gestion des déchets... mais aussi gigantesques complexes touristiques, sportifs ou commerciaux...
  - o coûts démesurés
- **projet destructeur** :
  - o gaspilleur de terres et d'autres ressources, entraînant souvent une destruction écologique,
  - o glouton en argent public,
  - o destructeur de tissu social, ne répond pas aux besoins locaux,
- **projet juteux pour les grosses entreprises** (multinationales du BTP entre autres)
  - o bénéficiaires de leur construction, et de leur gestion pour des décennies,
  - o cherchant à s'affranchir des législations (pour NDL : le contournement de la loi sur l'Eau, pour EuroVegas à Madrid : l'autorisation d'accès des mineurs aux casinos, la modification de la loi sur le blanchiment d'argent, la casse du droit du travail...)
- **projet basé sur des mensonges à tous les niveaux** :
  - o sur les besoins (dont la réalité actuelle et l'évolution future sont grossièrement surestimés),
  - o sur les projets eux-mêmes (au minimum, opacité),
  - o sur les coûts et les financements,
  - o sur les compensations environnementales,
  - o sur les retombées économiques et en termes d'emploi : censé ramener la « croissance »... alors qu'il creuse les dettes, plombe les finances des collectivités territoriales.
- **projet inutile par rapport aux besoins qu'il est censé satisfaire** ; dans la plupart des cas, les citoyens identifient des solutions alternatives, moins coûteuses écologiquement, socialement et financièrement.
- **criminalisation des opposants, répression implacable.**

Ce sont les citoyens qui doivent étudier un projet et se prononcer sur sa pertinence. Il est nécessaire de lutter contre les GPII **le plus en amont possible** : ce sont des colosses aux pieds d'argile, dès lors qu'ils sont démasqués.

**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 ; Réacteurs nucléaires de Fessenheim ; Liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin ; Ligne LGV Bordeaux Toulouse ; Ligne LGV Bordeaux Espagne ; Autoroute A51 ; Route Centre Europe Atlantique (RCEA) ; Autoroute Pau-Langon dite A65 ; Mise en concession de la RN126 entre Castres et Toulouse ; Contournement Est de Rouen (76) ; Projet Ramery des 1000 vaches (80) ; Europa City (Gonesse - 95) ; Stade des Lumières dit OL Land à Décines (69) ; Scierie dans la Nièvre (58) ; Nouvelle Route du Littoral (La Réunion).

**La liste non exhaustive, et s'allonge chaque semaine.** Voir Site [www.stop-gpii.org](http://www.stop-gpii.org) (à venir).

Parmi les cartes des GPII en France : <http://www.rue89.com/2013/07/01/carte-100-grands-projets-juges-inutiles-imposes-243786>

<sup>1</sup> Des participants viennent aussi de pays hors UE : en 2012, présence de délégations du Maroc et d'Amérique latine, en plus des délégations de 13 pays européens.