



# ACIPA

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes  
B.P. 5 – 44130 NOTRE DAME DES LANDES Tél 02 40 57 20 29 Site web : [acipa.free.fr](http://acipa.free.fr) E-mail : [acipa.info@free.fr](mailto:acipa.info@free.fr)

## AÉROPORT NOTRE DAME DES LANDES

# PROJET INUTILE ET NÉFASTE

CONTRIBUTION à l'ENQUÊTE PUBLIQUE  
30 NOVEMBRE 2006

# SOMMAIRE

## I- RAPPEL DES FAITS

- I-1 Un vieux projet pour *Concorde*
- I-2 Une parodie de débat public
- I-3 Quelle enquête publique ?
- I-4 Un projet d'Etat imposé

## II- LES RAISONS DE NOTRE OPPOSITION AU PROJET

- II-1 Pas besoin d'un nouvel aéroport pour l'Ouest
- II-2 Catastrophe environnementale
- II-3 Agriculture dynamique sacrifiée
- II-4 Dérives du dossier technique
- II-5 Recommandations européennes non respectées
- II-6 Gaspillage d'argent public
- II-7 Projet en contradiction avec les économies d'énergie et l'effet de serre
- II-8 Leurre de la création d'emplois
- II-9 Destruction d'un tissu socio culturel rural
- II-10 Solutions alternatives existantes

## III- LES CARENCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE

## IV- CONCLUSION

## V- ANNEXES

# I-RAPPEL DES FAITS

## I-1 UN VIEUX PROJET POUR *CONCORDE*

Historiquement Notre Dame des Landes a déjà connu une **activité aérienne en 1944 avec l'armée US** et c'est peut-être ce qui a inspiré les décideurs pour le choix de ce site...retenu en 1967 par le service technique des Bases Aériennes et jugé par le cabinet DG Conseil (sollicité périodiquement au fil du temps) comme étant le plus adapté au *Grand Ouest* pour accueillir un **aéroport international répondant à des besoins supposés en relation avec la naissance du Concorde et de l'optimisme qu'il suscite concernant l'avenir du transport aérien.**

Il s'en suit que la ZAD est retenue en janvier 1974 alors que la plateforme de *Château Bougon* est largement sous-exploitée avec 206 000 passagers par an, mais l'exploitant et la CCI sont persuadés de la saturation totale pour la fin de la décennie.

Bien que le Conseil Général ait engagé des acquisitions foncières, il n'est plus guère question du projet de NDL dans les années qui suivent et le trafic de *Château Bougon* est en stagnation, démentant les prévisions des porteurs du projet.

En septembre 1994, le ministre de l'Équipement et des Transports, Bernard Bosson, annonce la création d'une commission **d'experts chargée d'étudier la localisation en province d'une troisième plateforme aéroportuaire internationale.**

Au cours d'une conférence de presse organisée à Paris en octobre 1994, Ms Pierre Méhaignerie, ministre et président du Conseil Général d'Ile et Vilaine, Luc Dejoie, président du Conseil Général de Loire Atlantique, Jean Marc Ayrault, député-maire de Nantes, Marc Laffineur, vice-président du Conseil Général du Maine et Loire et Alain Mustière, président des CCI de Nantes et Saint Nazaire, se retrouvent au coude à coude pour poser officiellement la **candidature de l'Ouest.**

Ce n'est qu'en 1997, lors de la présentation du Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire, qu'en s'appuyant sur un fort chiffre de croissance (13% en 1996), le lobbying du Conseil Général et de la CCI, soutenu par certains députés, presse le gouvernement pour réclamer le transfert de *Château Bougon* devenu entre temps *Nantes Atlantique* vers NDL.

En novembre 2000, le gouvernement présente le cadre des *Schémas Multimodaux des Services Collectifs de transports* dans lequel le premier ministre Lionel Jospin donne le feu vert pour les études d'un « **nouveau site aéroportuaire à Notre Dame des Landes qui se substituera à l'aéroport actuel de Nantes** ». Dans le même cadre est prévu « **le développement d'une nouvelle plate-forme à vocation internationale pour répondre à la croissance du trafic aérien dans le Grand Bassin Parisien** » (ce dossier sera remis à plat en 2002).

C'est à la suite de cette décision qu'est créée en décembre 2000, l'Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes (ACIPA) ayant notamment pour objet :

- de s'opposer au projet de création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à Notre Dame des Landes,
- de contribuer et de participer à la réflexion sur le développement du transport aérien au niveau régional en particulier dans une perspective d'aménagement humain du territoire.

## I-2 UNE PARODIE DE DÉBAT PUBLIC

Face aux difficultés rencontrées pour faire entendre son point de vue aux décideurs comme à un large public qui ne reçoit, à travers les médias, que les déclarations enthousiastes des porteurs du projet, l'ACIPA décide de s'associer à *BIEN VIVRE À VIGNEUX* pour demander un *Débat Public*.

En mai 2001, la *Commission Nationale de Débat Public* décide d'ouvrir un *Débat Public* sur NDL.

En juin 2001, le préfet, ayant reçu une lettre de mission du ministre des Transports Jean Claude Gayssot, engage l'ensemble des études relatives à l'aménagement d'un site aéroportuaire à Notre Dame des Landes.

Le 1<sup>er</sup> Juillet 2002, lors d'une réunion du comité de pilotage des études, les services de l'Aviation Civile et de la DDE présentent le document de synthèse pour le *Débat Public* comportant, en particulier 3 scénarios d'implantation de doublets de pistes parallèles avec les simulations de PEB (Plan d'Exposition au bruit) correspondants.

Le dossier tend à justifier la création d'un aéroport à Notre Dame des Landes et n'ouvre le débat que sur l'implantation des pistes et de l'aérogare sans prendre en compte les questions essentielles que sont :

- 1- l'opportunité ou non d'un nouvel aéroport
- 2- l'examen de solutions alternatives
- 3- si un nouvel aéroport était nécessaire, qu'en est-il du choix d'un site vieux de 30 ans ?

L'ACIPA demande alors le report du *Débat Public* du temps nécessaire à une étude complémentaire portant sur ces questions, sans laquelle nous n'aurions qu'une parodie de débat public. Cette demande est adressée dans un recours gracieux au préfet Mansillon, Président de la Commission Nationale de Débat Public. Sans réponse pendant plus de 2 mois, l'ACIPA saisit le Conseil d'État d'une demande d'annulation de la décision implicite par laquelle le préfet Mansillon a rejeté son recours gracieux. (Le Conseil d'Etat rejettera la requête de l'ACIPA le 5 avril 2004).

Pendant le déroulement du *Débat Public*, sur la demande pressante des associations ACIPA, ADECA, Bien Vivre à Vigneux et Solidarités Ecologie, le président de la commission particulière, Jean Bergougnoux, confie cependant à la société Cosynergie une étude complémentaire tendant à répondre aux 3 questions en suspens. Le budget et le temps impartis à la société Cosynergie ne permettent pas, selon ses propres termes, une étude approfondie.

Il faut néanmoins noter dans les conclusions de cette étude :

-sur l'opportunité d'un nouvel aéroport : « *la décision de créer une nouvelle plateforme aéroportuaire ne se fonderait pas tant sur les prévisions de trafic et sur les niveaux de saturation de Nantes Atlantique, que sur les risques environnementaux et urbanistiques* » et le rapport indique 2020 comme échéance possible de saturation.

- sur les projets alternatifs et précisément sur le projet de *Solidarités Ecologie* s'appuyant sur la répartition du trafic entre les aéroports existants, notamment Saint Nazaire, le rapport recommande de ne pas l'écarter sans une étude plus approfondie.

Notons au passage que pendant le *Débat Public* une question avait été posée : « *Puisque le survol de l'agglomération nantaise est la raison essentielle du transfert de Nantes Atlantique, pourquoi ne pas étudier l'implantation d'une piste Est-Ouest en remplacement de celle Nord-Sud existante ?* » Nous verrons plus tard que cette question rapidement évacuée était bien pertinente.

Très peu de temps après la fin de ce débat public, le 9 octobre 2003, sur un rapport du préfet Mansillon, qui ne prend pas en compte les conclusions de l'étude Cosynergie, le Ministre de l'Equipement et des Transports prend un arrêté précisant :

- d'une part, le choix du site de NDL pour l'implantation d'un nouvel aéroport
- d'autre part, un certain nombre de paramètres relatifs à la configuration de cet aéroport pour en poursuivre les études.

Le 8 décembre 2003, l'ACIPA saisit le Conseil d'Etat d'une demande tendant à l'annulation de l'arrêté du Ministre. (Le Conseil d'Etat rejettera la requête de l'ACIPA le 28 décembre 2005)

Il apparaît clairement que les demandes des associations représentatives du public concerné par le projet ont été d'emblée repoussées et que le semblant de réponse apporté par une étude complémentaire pendant le déroulement du débat public, sans moyens réels, n'avait d'autre but que de calmer les esprits, puisque les conclusions de cette étude n'ont pas été prises en compte.

**Dans ces conditions le préfet et la CNDP n'ont en rien respecté l'esprit du *Débat Public*, mais ont cherché à justifier une décision déjà prise.**

## I-3 QUELLE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Au vu des conditions dans lesquelles s'ouvre l'enquête publique, nous avons des raisons de craindre que l'histoire du *Débat Public* ne se répète.

Voyons comment le dossier soumis à l'enquête publique a été préparé :

Après l'arrêté du ministre De Robien du 9 octobre 2003, les services de l'état (DGAC et DDE), sous les ordres du préfet Boucaud et en lien avec le comité de pilotage composé de représentants des Conseils régionaux de Pays de La Loire et de Bretagne, des Communautés Urbaines de Nantes et de Rennes, du Conseil Général de Loire Atlantique, de la Communauté de communes Erdre et Gesvres et du SIVU aéroportuaire, engagent les études devant conduire au dossier à soumettre à l'enquête publique.

En juillet 2004 un comité technique présente divers scénarios d'implantation de l'aéroport dont certains sensiblement différents de ceux présentés au *Débat Public*.

En mars 2005 le comité de pilotage retient un scénario *A3 amélioré* comportant un doublet de pistes convergentes, ce qui supprime la possibilité de décollages ou atterrissages simultanés et par là même les avantages d'un doublet de pistes tels que présentés au *Débat Public*. Nous notons en outre que tous les paramètres fixés par l'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 ne sont pas respectés.

C'est aussi en mars 2005 que l'association *Solidarités Ecologie* adresse une lettre ouverte à tous les élus en demandant que les solutions alternatives au projet NDL soient enfin étudiées. Un seul d'entre eux a répondu à ce courrier.

En mai 2006 la même association demande rendez-vous au préfet Boucaud afin de lui exposer l'idée d'une piste d'orientation Est-Ouest à Nantes Atlantique comme alternative à la construction de NDL. La réponse du préfet est immédiate : sans même écouter *Solidarités Ecologie* exposer son idée, il décide de l'enterrer sans qu'elle fasse l'objet d'une étude sérieuse.

Le 23 juin 2006 une lettre est adressée par la coordination des 16 associations opposées au projet d'aéroport de NDL, au ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Dominique Perben et à la ministre de l'Écologie et du développement Durable, Nelly Olin. Dans ce courrier, les associations soutiennent la proposition de *Solidarités Ecologie* qui permettrait de satisfaire aux objectifs fixés pour le projet de NDL tout en respectant (à l'inverse de NDL) les recommandations des rapports nationaux et internationaux sur le transport aérien :

- « optimiser les équipements aéroportuaires existants »
- « favoriser les organisations de transport multimodales »

À ce jour aucune réponse n'est parvenue des ministères !

Dans ces conditions, la convention d'Aarhus, (*voir annexe 1*) qui vise à une « *participation accrue des citoyens dans les processus de décision* » est bafouée.

**C'est donc un dossier technique déviant de celui présenté au *Débat Public*, ne respectant ni l'arrêté du ministre des transports du 9 octobre 2003 ni la Convention d'Aarhus et excluant sans examen toutes solutions alternatives, qui est soumis à l'enquête publique.**

## **I-4 UN PROJET D'ÉTAT IMPOSÉ** **aux collectivités locales et aux populations**

Depuis novembre 2000 et le feu vert donné par le premier ministre Jospin, un processus devant conduire à l'enquête publique est engagé. Les responsables politiques les plus élevés de la Communauté Urbaine de Nantes et du Département absents ou muets pendant le *Débat Public*, ont par la suite et par médias interposés, montré leur ferme volonté de faire aboutir le projet de NDL qui est devenu leur projet. C'est donc sans surprise qu'ont été votés des avis favorables au Conseil Général puis au Conseil Régional à la fin du *Débat Public*.

Au niveau des collectivités locales la situation est bien différente : les maires suivis par une majorité de leurs conseillers municipaux, ont longtemps été hésitants et visiblement tentés par une attitude de collaboration avec les porteurs du projet afin de, disaient-ils, « *préserver les intérêts des populations* » face à un rouleau compresseur contre lequel ils se sentaient impuissants.

Mais à la fin du *Débat Public*, en mai 2003, les conseillers municipaux de 9 communes de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres ont affirmé par vote leur opposition au projet NDL. La CCEG a voté également son opposition lors de son conseil communautaire du 21 mai 2003.

En juillet 2004, en accord avec leur vote d'opposition, les 4 communes dont le territoire serait impacté par le projet (NDL, Grandchamp des Fontaines, Vigneux et Treillières) ont décidé de retirer au Conseil Général de Loire Atlantique le droit de préemption qu'elles lui avaient délégué en 1988, lorsque la ZAD était arrivée à échéance. Notons que 300 hectares environ resteraient à acquérir pour réaliser le projet.

Plus récemment, au comité de pilotage de juillet 2006, la CCEG a demandé que soit mise à l'étude avant l'enquête publique, la solution alternative d'aménagement d'une piste Est-Ouest à Nantes Atlantique suggérée par Solidarités Ecologie.

Les populations concernées quant à elles, ont montré dans leur majorité une opposition au projet grandissante au fil du temps en adhérant aux associations (l'ACIPA compte aujourd'hui 3200 adhérents environ) et en participant au *Débat Public* et à de nombreux rassemblements et manifestations dont dernièrement, en juin 2006, la fresque humaine pour dire « AÉROPORT NON » qui rassemblait plus de 4000 participants. Un sondage effectué en 2003 sur son territoire par la commune de NDL faisait ressortir 77% d'opposants au projet.

Les associations locales se sont fédérées à partir de septembre 2003 à l'occasion d'un courrier co-signé adressé au premier ministre et au ministre des transports. Elles sont aujourd'hui rassemblées dans une *coordination des associations opposées au projet d'aéroport du Grand Ouest* composées, outre l'ACIPA, des associations et mouvements politiques suivants :

ADECA - A l'Est de l'Erdre - Alternatifs 44 - ANDE - Bien Vivre à Vigneux - Bretagne Vivante - Confédération Paysanne - FNAUT - Greenpeace 44 - Les Verts 44 - LPO - Malice - Nature Avenir - Solidarités Écologie et UDES.

Cette coordination d'associations est soutenue dans son objectif par : ATTAC 44, Cohérence, France Nature Environnement, Les Verts, Robin des bois, Sortir du Nucléaire Loire et Vilaine et WWF.

# **II-LES RAISONS DE NOTRE** **OPPOSITION AU PROJET**

**L'ACIPA a fait connaître à maintes reprises, aux instances concernées de tous les niveaux, les raisons de son opposition au projet NDL. Elle les soumet, par le présent document, au jugement de la commission d'enquête publique. Elle entend démontrer dans la circonstance qu'il ne saurait y avoir une utilité publique au projet de Notre Dame des Landes.**

## **II-1 PAS BESOIN D'UN NOUVEL AÉROPORT POUR L'OUEST**

Nous avons pu constater dans l'exposé des faits qui précède que le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes a connu diverses justifications qui ont varié selon les évènements ou les circonstances :

D'abord aéroport international pour *Concorde* et pour répondre à l'explosion attendue du trafic aérien dans les années 70, il est devenu 3<sup>ème</sup> plateforme internationale en 1994, puis en 2000 le premier ministre Jospin le désigne « *nouveau site qui se substituera à l'aéroport actuel de Nantes* ». Aujourd'hui le maître d'ouvrage le nomme « *Aéroport du Grand Ouest* ».

**Il apparaît que l'on a décidé de construire à tout prix sans connaître l'usage qu'il sera fait de l'équipement.**

En novembre 2000, dans la présentation des « *Schémas Multimodaux de Services Collectifs de Transports* », le gouvernement prévoit « concernant la région ouest atlantique, sa valorisation dans ses échanges avec les autres pôles européens et avec les grands ensembles régionaux avec :

- un nouveau site aéroportuaire à Notre Dame des Landes qui se substituera à l'aéroport actuel de Nantes.
- les liaisons ferroviaires à grande vitesse Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, et vers Angers ; la modernisation de la ligne ferroviaire transversale de Nantes à Lyon.
- le développement des capacités d'accueil du port de Nantes-Saint Nazaire (Donges-Est). »

Au niveau de la région, la formule est reprise comme un leitmotiv et les 2 métropoles Nantes et Rennes s'entendent pour se soutenir mutuellement : l'une pour son aéroport, l'autre pour son TGV.

Si l'usage qu'il serait fait de NDL n'est pas clair :

- fonctionnera-t-il comme un hub ?
- quel sera son bassin de clientèle ?
- le site actuel de Nantes Atlantique sera-t-il fermé ?
- quel avenir pour les autres aéroports du Grand Ouest et notamment pour les plus proches : Rennes, Angers, Saint Nazaire ?

le maître d'ouvrage s'appuie quoi qu'il en soit, sur la saturation proche annoncée et affirmée de Nantes Atlantique présentée comme raison majeure du transfert vers NDL dans le dossier du débat public.



## Vérité sur la saturation de Nantes Atlantique

Pour ce qui concerne Nantes Atlantique, l'étude confiée à Cosynergie en 2003 donnait les conclusions suivantes :

-Saturation de la piste actuelle : dans une fourchette de 5 à 5,5 millions de passagers pour un emport de 50 à 55 avec 100 000 mouvements commerciaux par an.

-Saturation des installations : l'aérogare peut accueillir dans l'état actuel 3 millions de voyageurs par an. Il sera nécessaire de l'agrandir, pour porter sa capacité au niveau de celle de la piste.

-Saturation liée aux nuisances : au-delà de 60 000 mouvements l'an, soit 3 à 3,3 millions de passagers avec un emport de 50 à 55, on se heurterait à des difficultés en terme de nuisances sonores et de restriction urbanistique.

Cosynergie estimait un délai de 15 à 20 ans pour atteindre le seuil de 3 à 3,3 millions de voyageurs, c'est-à-dire **entre 2018 et 2023** avec +3% par an.

Que peut-on constater aujourd'hui en comparant les chiffres réels (source DGAC) aux prévisions ?

Année 2000 : 1,878 millions de voyageurs ; 43411 mouvements (emport 43)

Année 2005 : 2,072 millions de voyageurs ; 35234 mouvements (emport 59)

En 5 ans, le nombre de voyageurs a augmenté à un taux moyen de 2% l'an, tandis que le nombre de mouvements, qui indique le trafic réel contribuant à la saturation, a diminué d'un taux moyen de 4,5% l'an.

Cet écart entre les prévisions et la réalité est dû en premier lieu au meilleur remplissage des avions pour réduire les coûts. En second lieu, le nombre des voyageurs n'a pas augmenté aussi vite que prévu.

Ces observations permettent d'envisager raisonnablement avec un emport de 55 à 60 et une progression de +2% l'an, d'atteindre 60 000 mouvements (seuil de saturation liée aux nuisances) **entre 2027 et 2032**.

L'analyse de la saturation que nous faisons ne tient pas compte d'un fait important dont il est difficile aujourd'hui d'évaluer les conséquences : la crise structurelle due à la diminution des réserves pétrolières qui ne manquera pas d'influer sur le prix du billet d'avion et le rendra moins accessible au plus grand nombre. **Ce serait une grave faute de l'ignorer et de prendre une décision à la hâte sous le prétexte entendu «si on ne le fait pas maintenant, on ne le fera jamais !».**

### Équipements aéroportuaires de l'ouest (voir annexe 2)

Puisque le maître d'ouvrage désigne son projet « *Aéroport du Grand Ouest* », nous avons analysé l'état des équipements existants en Bretagne, Pays de la Loire et Poitou Charente censés être concernés par le nouvel équipement annoncé.

Nous avons tiré de cette analyse les constats suivants :

- sur 47 aéroports assurant un trafic commercial desservis par Air France et ses filiales en France, l'ouest en possède 10 pour une population de 7,7 millions d'habitants, ce qui met la région en tête des régions les mieux équipées, Ile de France exclue.
- Les aéroports de l'Ouest ont totalisé 3,5 millions de passagers en 2002 pour une capacité d'accueil de 9 à 10 millions.
- Des aéroports voisins comme Angers et Rennes distants de 100Km, présentent 12 doublons (mêmes compagnies pour les mêmes destinations).
- Sur 10 aéroports de l'Ouest, seul Quimper est rentable, les 9 autres coûtent à la collectivité.

Le cas d'Angers est caricatural : ouvert à grands frais en 1998, il comptait 17 000 passagers en 2002, 2946 passagers en 2005 et la collectivité le renfloue de 55,59€ par passager ; Quand on apprend que Jean Claude Antonini, maire d'Angers, préside le syndicat mixte d'étude du projet NDL, la situation devient ubuesque.

#### **Conclusion:**

- **Nantes Atlantique a une capacité suffisante pour assurer l'évolution prévisible des 20 à 25 prochaines années dans la conjoncture actuelle. La crise pétrolière structurelle annoncée ne peut que freiner l'évolution du transport aérien, voir même amener à une régression. La décision de construire NDL serait anachronique.**
- **Le « Grand Ouest » est largement équipé en aéroports et la création d'une nouvelle plateforme mettrait en péril l'existence de certains d'entre eux déjà fragilisés.**
- **Le projet de NDL relève d'une volonté politique. La recherche de *l'équilibre des territoires* et du *développement durable* commanderait la collaboration entre les aéroports existants et leur développement harmonieux plutôt que la concurrence accentuée par l'arrivée d'un nouveau venu qui se veut plus grand que les autres.**

## **II-2 CATASTROPHE ENVIRONNEMENTALE**

Ce thème abordé lors du Débat Public sous le titre « *La vérité sur les enjeux environnementaux* » fait l'objet de l'annexe 3.

### **LES IMPACTS D'UN PROJET EN COMPLÈTE CONTRADICTION AVEC LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT ( voir annexe 4)**

#### **A- DES IMPACTS FORTS SUR LE PATRIMOINE NATUREL**

Etat des lieux : Zone de bocage humide comme il n'en reste plus dans l'Ouest de la France (grâce à l'effet conservatoire de sa mise en réserve pendant des décennies) à proximité de trois sites d'intérêt international : la Loire, les marais de l'Erdre et la Grande Brière qui seraient inévitablement touchés par ce projet. Il faut être bien conscient de l'effet domino des dommages environnementaux. On détruit ici 2 000 hectares de bocage, la nature est déstabilisée, et on provoque un désordre écologique ailleurs.

La mise en réserve de milliers d'hectares pour ce projet a eu un effet de préservation unique sur ce site bocager devenu un prodigieux réservoir de biodiversité.

Chaque espèce animale ou végétale fait partie d'un tout, la disparition d'un de ses maillons influencera à plus ou moins long terme l'espèce humaine.

Pour preuve, la liste des espèces protégées observées sur le site ( cf. pièce E – Etude d'impact. du dossier d'enquête – Annexe relative au patrimoine naturel, pages 318-319-320 )

Si l'on fait référence à l'étude Biotope de 2002, en ce qui concerne :

- le Gesvres : « *il s'agit du seul cours d'eau du département ou se maintient une population de truites fario de souche indigène* » ( **non référencé dans le dossier d'enquête public** ).
- les amphibiens : « *c'est le dernier milieu de ce type aussi préservé dans le département* ».
- les insectes et plus particulièrement le Grand Capricorne : « *la participation de cette espèce dans la dégradation du bois et de sa reconversion dans la minéralisation de la matière organique donne au Grand Capricorne une grande utilité écologique. Son intérêt patrimonial est fort* »
- le Scirpe cespiteux : « *la redécouverte de cette espèce pour le département fait de cette espèce un élément hautement remarquable* » ... « *Cette espèce est considérée comme disparue dans la liste rouge (1993) et dans l'Atlas floristique de la Loire-Atlantique et de la Vendée. Cette espèce montre donc un intérêt patrimonial très fort* ». ( **cette plante n'apparaît plus dans le dossier d'enquête** )

Extrait de la conclusion : « *Le secteur d'étude se situe en zone de bocage très préservé (qui est en outre une des dernières du département) présentant des milieux de qualité, en mosaïque, favorables à la présence d'une faune diversifiée* ». ... « *l'enjeu de conservation de ces milieux est donc lié au maintien du fonctionnement du réseau hydrographique* »

Les espèces recensées sur le site sont des maillons appelés à disparaître si ce projet se réalise.

**« Il faut arrêter d'urgence le massacre de la diversité de la vie animale et végétale sinon les conséquences pour l'humanité pourraient être catastrophiques. »** Hubert Reeves, astronome et astrophysicien.

Par sa multifonctionnalité, **LE BOCAGE EST D'UN INTÉRÊT PUBLIC CAPITAL** :

- conservation des sols,
- régulation et épuration des eaux,

- protection des cours d'eaux, protection des cultures (augmentation des rendements) et des animaux,
- production de bois (décheté pour l'alimentation des chaudières à bois, bois bûches, bois d'œuvre) et de fruits,
- conservation de la faune sauvage,
- lutte contre l'effet de serre,
- amélioration du cadre de vie,
- développement des activités d'accueil en milieu rural ...

Pour faire croire que ce projet prendrait en compte tous les enjeux environnementaux, les porteurs du projet prévoient des corridors pour le passage des petite et grande faune alors que, par ailleurs, **il est prévu une procédure de demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées !**

**AUCUNE MESURE NE POURRAIT COMPENSER LA DESTRUCTION DÉFINITIVE DE CE BOCAGE SI PRÉSERVÉ.**

## **B- DES IMPACTS SUR LA GESTION DE L'EAU**

L'eau c'est la vie. Mais cette précieuse ressource est aujourd'hui surexploitée, gaspillée, polluée.

Le projet d'aéroport impacterait directement **trois bassins versants** (Hocmard, Plongeon, Gesvres) ainsi que le **canal de Nantes à Brest** (en relation avec la Vilaine et donc avec la prise d'eau d'Arzal qui contribue à l'alimentation en eau potable du Morbihan, de l'Ille-et-Vilaine et du nord de la Loire-Atlantique), **l'Erdre** et **la Loire**.

Par ailleurs, les rôles des zones humides du site ne sont pas à négliger : épuration des sols et des eaux de ruissellement, rétention des crues ... L'assèchement de celles-ci pour implanter un aéroport bouleverserait la faune et la flore spécifiques à ce milieu et augmenterait les risques d'inondation.

**Les risques liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants sont trop importants pour laisser faire ce projet.**

## **C- DES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE ET SUR LA QUALITÉ DE VIE DES POPULATIONS**

La population des communes touchées directement par ce projet a plus que doublé au cours des trente dernières années.

Ces personnes -et celles qui vivent là depuis toujours- ont choisi de venir vivre en milieu rural pour diverses raisons certes, mais surtout parce qu'ils recherchaient une certaine qualité de vie dans un cadre de vie sain et équilibré. Ils ont souvent fui la vie trépidante des villes pour se poser dans un village tranquille et refusent de voir leur qualité de vie anéantie pour un projet dont l'utilité n'est toujours pas démontrée.

L'impact des nuisances sonores à proximité des aéroports a fait l'objet d'une étude réalisée par l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes et par le Collectif Santé Nuisances Aériennes (*voir annexe 5*) dont la conclusion est :

*« Les résultats observés mettent en évidence l'effet néfaste sur le sommeil des nuisances sonores...; certains résultats montrent des répercussions psychiatriques, à type d'anxiété notamment... »*

Par ailleurs, les témoignages de personnes vivant ou ayant vécu à proximité d'aéroports (*voir annexe 6*) laissent entendre qu'il n'y a rien d'enviable à cette situation et que tout doit être fait pour :

- limiter les nuisances sonores autour des aéroports existants : insonorisation, suppression vols de nuit,...
- étudier au maximum les solutions alternatives au transport aérien qui ne doit pas continuer de se développer sans restriction aucune.

Rappelons ici qu'une alternative très crédible au projet de NDL existe ; proposée par Solidarités Ecologie, elle aurait de multiples avantages dont celui d'éviter les nuisances sonores de Nantes Atlantique à des milliers de personnes immédiatement (*voir partie « Alternatives » de ce dossier*).

**Pour toutes ces raisons liées à un cadre de vie choisi et une qualité de vie recherchée, le projet de NDL est un projet qui porterait préjudice à un très grand nombre de citoyens et qui ne peut être reconnu d'utilité publique puisqu'il n'a aucune justification essentielle.**

## **II-3 AGRICULTURE DYNAMIQUE SACRIFIÉE**

La campagne n'est ni un désert, ni une aire de jeu pour les « *aménageurs bétonneurs* » qui y viennent assouvir leurs caprices. C'est un **lieu de vie de grande qualité** pour les personnes et un outil de travail pour les agriculteurs.

En ce qui concerne l'agriculture, nous tenons à réaffirmer que c'est une **activité économique à part entière** que le projet occulte en classant l'activité agricole dans un cadre à part.

Malgré les incertitudes liées à la ZAD, les agriculteurs ont réussi à préserver un bocage exceptionnel et éviter les friches. Avec ce projet, beaucoup d'exploitations sont appelées à disparaître, arasement des sièges, perte importante de surface ou déstructuration parcellaire et coupures de voies de communication désorganisant l'activité d'élevage et les relations professionnelles. Cela se traduit par une **perte importante d'emplois directs et induits**.

**Nous n'acceptons pas ce plan de licenciement.** L'idée d'une réserve foncière a bien été avancée mais techniquement, rien n'a effectivement été mis en place pour la réaliser.

En agriculture, les droits à produire sont liés au foncier. Ce projet amputerait de plusieurs milliers d'hectares la surface agricole du département et il occulte la gestion et le devenir de ces droits à produire.

L'indigence du volet agricole (6 pages) trahit clairement la volonté des promoteurs du projet : l'Agriculture est quantité négligeable, c'est un obstacle facile à surmonter !

Dans notre département la **maîtrise sanitaire** des différentes espèces animales a fait ses preuves. En favorisant l'accroissement du trafic aérien, on augmentera le risque d'épidémie. Dans un passé relativement récent, la propagation de la fièvre aphteuse en Grande-Bretagne en est une preuve et toujours d'actualité la grippe aviaire par les oiseaux migrateurs à moteur nous le rappelle... D'autre part, on a constaté que le champ de propagation d'insectes ravageurs de cultures avait pour centre des aéroports. Dans le dossier rien n'est prévu pour combattre cette éventualité.

Le vœu de créer une **zone verte** entre Nantes et cet aéroport est **totalelement irréaliste**. Les activités d'élevage ne peuvent perdurer dans une campagne comprenant une urbanisation diffuse et apparaîtront alors de plus en plus de friches comme autour de Nantes-Atlantique aujourd'hui.

Dans notre département, la répartition de l'espace est soumise à une vive concurrence (urbanisation, infrastructure, loisirs...) et il serait judicieux de mettre **fin au gaspillage de l'espace rural**. En Loire-Atlantique, 2500 ha partent tous les ans de l'agriculture ; à ce rythme, dans quelques générations, notre département ne pourra plus subvenir à ses besoins alimentaires. Est-ce un progrès ou un danger ? L'Allemagne qui a un développement similaire à la France, consomme deux fois moins d'espace ... à méditer.

L'arrêté ministériel stipule que le projet doit être entièrement réalisé dans le périmètre de la ZAD, or il est prévu une extension de 150 ha en dehors de celle-ci qui arase village du Liminbout et détruit deux exploitations supplémentaires. C'est illégal.

Les porteurs du projet et les élus politiques qui le soutiennent utilisent le mensonge (saturation de Nantes-Atlantique, création d'emplois...) pour l'imposer et le faire payer à toute la population. Alors qu'aujourd'hui, médiatiquement, on met l'environnement au cœur du débat sociétal, ce n'est pas justifié de soutenir ce projet néfaste écologiquement. Si un signe fort doit être donné par les politiques à la population, c'est bien l'abandon de ce projet inutile et la réconciliation avec l'électorat sera à nouveau possible.

**Pour nous, notre choix est fait : c'est NON au projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes . C'est OUI à la modernité économique. C'est OUI à l'agriculture durable.**

## II-4 LES DÉRIVES DU DOSSIER TECHNIQUE

C'est l'arrêté du 9 octobre 2003 signé du ministre de l'Équipement et des Transports et du secrétaire d'État aux Transports qui fixe les conditions techniques de la mise à l'étude du projet dans son article 2 :

« Les conditions de la poursuite du projet sont les suivantes :

- L'aérodrome aura vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution à l'aérodrome de Nantes Atlantique ;
- Il sera classé en catégorie A au sens du code de l'aviation civile et comportera 2 pistes ;
- Sa capacité maximum sera de 9 millions de passagers par an ;
- L'aérodrome sera implanté dans l'emprise de la zone d'aménagement différée Ouest atlantique créée sur les communes de Notre Dame des Landes, Treillières, Grandchamp des Fontaines et Vigneux de Bretagne ;
- Le scénario « sud 510 mètres » présenté dans le débat public est abandonné ;
- Les études concernant le projet, notamment l'implantation précise du système des pistes et les dessertes terrestres, seront menées dans le respect des principes du développement durable et dans le souci de minimiser l'impact environnemental ;
- Les dispositions de l'article 155 de la loi du 27 février 2002 susvisée seront mises en œuvre »

### Arrêté ministériel non respecté

L'observation du document *Etude d'impact* pièce E page 21 comparé au document *Présentation générale de l'opération* pièce D plan général des travaux page 81, permet de constater que **l'implantation de la piste nord** avec son dégagement dans la partie Est entre les hameaux *Bel Air* et le *Chantier Frais* **sort largement de la ZAD**, supprimant au passage le hameau *Le Liminbout*, ceci en complète contradiction avec le 4<sup>ème</sup> paragraphe de l'article 2 de l'arrêté ministériel.

### Projet de PEB et zone de sursis à statuer sous dimensionnés

Les projets de Plan d'Exposition au Bruit associés aux divers scénarios présentés au *Débat Public* ont conduit l'ACIPA à entrer en contact avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Les informations que nous avons obtenues de l'ACNUSA, sans nous apporter le savoir-faire d'experts, nous ont permis grâce à une méthode empirique de calcul par comparaison, d'affirmer que le **PEB de NDL** tel que présenté dans les scénarios successifs est **sous-dimensionné d'environ 50%** (voir annexe 7).

Ceci reste vrai pour le scénario présenté à l'enquête publique.

Erreur ? Tromperie ?... nous avons demandé au préfet en janvier 2006 de faire procéder à la révision du PEB avant qu'il ne soit soumis à l'enquête publique... sans succès (voir échange de courriers annexe 8).

Nous nous sommes retournés vers l'ACNUSA pour lui demander d'intervenir. L'ACNUSA s'est engagée à faire procéder à une **expertise indépendante** sur le sujet, au cours d'une réunion le 27 juin 2006. (voir annexe 8). A ce jour l'expertise est engagée et nous sommes dans l'attente de ses conclusions que nous ne manquerons pas de déposer à l'enquête publique. **Dans cette attente, nous avons fait une demande officielle auprès de la Commission d'enquête de prolonger l'enquête publique du temps nécessaire pour pouvoir en déposer les résultats.**

Bien que le PEB présenté ne soit qu'un projet, puisqu'un PEB opérationnel n'est mis en place que peu de temps avant la mise en service d'un aéroport, il a néanmoins servi de base, dans sa version présentée au *Débat Public*, à l'établissement d'un sursis à statuer (qui suit approximativement le contour de la zone C du PEB) par arrêté préfectoral du 18 février 2004.

Ceci implique le **même sous-dimensionnement de 50% pour la zone de sursis à statuer** et les conséquences qui en découlent pour les habitants qui auront été trompés ainsi que les élus qui ont été amenés à se prononcer sur la base de documents erronés.

Le point du dossier est en contradiction avec le 6<sup>ème</sup> paragraphe (concernant le développement durable et l'impact environnemental) de l'article 2 de l'arrêté ministériel.

### **Fonctions des pistes réduites**

Dans le dossier présenté au *Débat Public*, tous les scénarios d'implantation montraient des doublets de pistes parallèles, dont l'intérêt, nous disait-on, était de permettre des décollage et atterrissage simultanés, voire deux atterrissages simultanés avec le scénario 1300m.

Aujourd'hui, le dossier présente un **scénario retenu avec des pistes à axes convergents à l'est**, ce qui, à l'évidence, **réduit les possibilités d'utilisation**.

### **Pas de desserte ferroviaire**

Le dossier de *Débat Public* ne présentait que comme une hypothèse la desserte ferroviaire de l'aéroport, bien que les rapports nationaux et européens sur le transport aérien recommandent clairement de **favoriser les organisations de transport multimodales**.

Cependant, durant le déroulement des études, on a pu entendre diverses déclarations au sujet de la desserte ferroviaire et toutes s'accordaient sur sa nécessité. Le président de la région, Jacques Auxiette, s'engageait même sur la formule « Pas d'ouverture de l'aéroport NDJ sans desserte ferroviaire ». Jean Claude Antonini, président du syndicat mixte, tranchait pour une voie rapide spécifique entre Nantes et Rennes et desservant l'aéroport par l'ouest, tandis que d'autres penchaient plutôt pour la réhabilitation de Nantes-Châteaubriant avec une bretelle via Treillières.

Mais à l'arrivée, le **dossier d'enquête exclut la desserte ferroviaire**.

### **Conclusion**

**Les services de l'Etat en charge du dossier technique se trouvant dans l'impossibilité de réaliser le projet dans le cadre imposé ont présenté un dossier en dérive par rapport au cahier des charges du Ministre, incomplet et masquant la réalité sur les nuisances.**



## **II-5 RECOMMANDATIONS EUROPÉENNES NON RESPECTÉES**

**A-** La Commission Européenne a publié un Livre Blanc, adopté par la Communauté Européenne le 12 septembre 2001, pour préciser sa politique en matière de transport à l'horizon 2010.

Dans son avant propos, la Commission Transport de Mme de Palacio et de M. Barrot exprime sa volonté de rééquilibrer le partage entre modes de transport, de développer l'intermodalité et de contribuer à l'utilisation des transports les moins polluants.

Dans la partie I A du Livre Blanc, les responsables de cette commission reconnaissent que le développement du transport par l'automobile et par l'avion provoque une aggravation de la congestion des réseaux.

Dans la partie IB, ces mêmes responsables réaffirment les atouts du mode de transport ferroviaire, qui reste encore bien en deçà de ses potentialités sur le territoire de l'Europe. Celle-ci n'a pas, contrairement aux Etats-Unis, développé l'unification du réseau pour augmenter son nombre de voyageurs et de marchandises transportés.

La Commission Européenne veut transformer la concurrence entre le rail et l'avion, en les rendant complémentaires. Elle dit notamment ceci : « *Il n'est plus pensable que certaines liaisons aériennes soient maintenues où il existe une alternative ferroviaire à grande vitesse compétitive* ». Si cela était appliqué sur Nantes Atlantique, les exploitants devraient libérer des capacités aériennes en faveur d'autres villes sous-desservies dans d'autres régions, ce qui libérerait une réserve de capacité pour l'aéroport existant. L'Ouest est de plus en plus en réseau avec les autres régions grâce au développement et au grand succès des lignes TGV.

Le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes va à l'encontre de ce que préconise la Commission Transport de l'Union Européenne, à savoir qu'il faut avantager le train et non pas l'avion, plus polluant et gaspilleur d'énergie. Cet aéroport en projet n'est donc pas d'utilité publique.

**B-** Le Livre Blanc reconnaît que les compagnies européennes aériennes concentrent leurs activités sur de grands aéroports qui servent de plaque tournante, d'où cette observation : « *La congestion se concentre sur les grands hubs aéroportuaires avec des conséquences en termes de nuisances et de gestion du trafic aérien* »

Les porteurs du projet (Etat et CCI notamment) veulent installer à Notre Dame des Landes, ce genre de hub qui auraient les mêmes effets que ceux déjà subis dans les autres métropoles. Ce projet est bien inscrit dans une politique de concentration ; et il ne peut pas être considéré comme un projet de développement durable. L'Ouest a déjà un nombre important d'aéroports ; ce projet entraînerait à terme leur déclin puis leur disparition. Un projet qui concentre les nuisances ne doit pas être déclaré d'utilité publique.

La Commission Transport réaffirme dans son Livre Blanc que la priorité affichée est de limiter la construction de nouveaux aéroports mal tolérés par les populations et préconise d'optimiser l'utilisation des capacités existantes. Nantes a déjà son aéroport qui n'est pas du tout au maximum de ses capacités ; le seul problème est le survol de la ville, mais il est possible de le résoudre, ce que les acteurs politiques ont toujours refusé de faire jusqu'à maintenant.

**En conclusion, ce projet d'aéroport à Notre Dame des Landes va à l'encontre de ce que préconisent les dirigeants européens qui se préoccupent davantage des problèmes environnementaux que posent les différents modes de transport.**

**L'Etat ne peut maintenir ce projet en le déclarant d'utilité publique car il est en totale contradiction avec les objectifs fixés au niveau européen :**

- rééquilibrage des modes de transport en faveur du rail ;
- optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes ;
- maîtrise de la croissance du trafic aérien ;
- prise en compte des conséquences graves pour l'environnement liées au transport aérien.

## **II-6 GASPILLAGE D'ARGENT PUBLIC**

Le projet d'aéroport N D L que certains qualifient abusivement de structurant, est plutôt un projet déstructurant.

L'aéroport existant est pour encore longtemps suffisant aux besoins, et la réalisation du projet d'aéroport mobiliserait des ressources sur un projet inutile au détriment d'autres secteurs dont les besoins sont avérés, formation, santé, moyens de transport respectueux de l'environnement...

Pour fixer les ordres de grandeur :

- en 2000-2002, le troisième aéroport parisien était chiffré opérationnel entre 5 et 6 milliards d'euros.
- le nouvel aéroport de Lisbonne, financé partiellement par la Communauté Européenne est chiffré opérationnel à 3,1 milliards d'euros.
- le montant annoncé par les porteurs du projet NDL est de 580 millions d'euros pour l'aéroport seul. Si on ajoute les équipements et dessertes indispensables qui ne sont pas prises en compte, comme l'accès ferroviaire, et compte tenu des dérapages que l'on constate régulièrement sur ce type de projet, il est réaliste d'estimer que la note pourrait atteindre les 2 milliards d'euros.

Qui paierait cette note ?

- pas l'Europe, ce projet est contraire à ses recommandations.
- pas l'Etat, il ne finance pas ce genre d'investissement et il a déjà de grandes difficultés financières.
- restent la Région et le Département ; le budget 2006 de la Région est de 997 millions d'euros et elle a emprunté 165 millions d'euros pour boucler ses recettes ; le budget 2006 de Département est de 965 millions d'euros et il a emprunté 150 millions d'euros pour boucler ses recettes.

Un emprunt pour un tel investissement représenterait, non seulement une charge énorme pour ces collectivités et donc pour le contribuable mais de plus, son amortissement serait illusoire car on sait que le fonctionnement de la majorité des aéroports est déficitaire et qu'ils perçoivent des aides publiques pour s'en sortir. (*voir annexe 9*).

Ce n'est pas l'arrivée des compagnies *Low Cost* qui va améliorer cette situation !

**Des alternatives moins coûteuses ont été proposées ; elles doivent être envisagées sérieusement plutôt que s'engouffrer dans des dépenses irresponsables et inutiles.**

## **II-7 PROJET EN CONTRADICTION AVEC LES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE ET L'EFFET DE SERRE**

### **Évolution du prix du pétrole :**

Dans ce domaine, l'avis de l'Institut Français de Pétrole est intéressant, car il n'est pas dans sa nature de discréditer le pétrole. Si on peut penser qu'il a tendance à minimiser l'importance de la crise pétrolière, son opinion sur le sujet n'en sera que plus révélatrice.

Le 15 juin 2006, à Rueil Malmaison, siège de l'Institut Français du Pétrole, s'est tenue une conférence organisée par l'IFP, le Conseil Français de l'Énergie et l'Association des Techniciens et Professionnels du Pétrole. Olivier Appert, Président de l'IFP y a déclaré entre autre: « *Plus problématique à court terme est la faiblesse des investissements en faveur de l'exploration, du transport et de la production de pétrole et de gaz. En conséquence, il n'y a plus assez de marge de manœuvre pour faire face à une éventuelle rupture d'approvisionnement...On se retrouverait alors dans les conditions d'un choc et même d'un pic pétrolier.* »

Pour le Président de l'IFP, l'âge du pétrole pourrait donc connaître le début de son déclin moins par manque de réserves que par manque d'investissements et pour des raisons géopolitiques.

Sur les raisons géopolitiques, l'incertitude ne fait que s'aggraver. Elles englobent l'instabilité politique des pays producteurs, mais aussi l'évolution de la demande de certaines zones et leur manière d'y faire face (comment la Chine et l'Inde par exemple, répondront-elles au problème de leur approvisionnement ?).

Sur la question des réserves, le sujet est lui aussi complexe: si tout le monde s'accorde à penser que l'ère de l'extraction bon marché du pétrole est terminée, les avis divergent sur le prix de l'extraction des gisements jusqu'ici dédaignés comme les sables bitumineux, de même que sur l'utilisation de hautes technologies pour augmenter la potentialité d'extrabilité des puits (injection d'eau dans les puits etc.). C'est la question des réserves prouvées, et des ressources ultimes.

Dans cette conférence, Yves Mathieu, ingénieur de recherche à l'IFP, expose aussi bien la possibilité de la survenue du fameux pic pétrolier entre 2010 et 2020 que d'un plateau de production entre 2010 et 2028. Pour les tenants de la thèse du pic de production (pic de Hubbert), son échéance ne fait pas l'unanimité : prévu entre 2010 et 2020 par les membres du club de l'ASPO (Association for the study of Peak Oil and Gas), il est envisagé au plus tôt pour 2024 par l'USGS (United States Geological Survey). Yves Mathieu, sans nier ni minimiser la date et l'importance du pic, dit qu'il pourrait être repoussé vers 2028 grâce aux « *pétroles dits de haute technologie* ».

**Toutes ces indications tirées de cette conférence du 15 juin 2006 sont parlantes, mais il ne faut pas oublier qu'elles ne sont valables que dans un contexte de relative stabilité politique ; or un contexte susceptible d'engendrer des crises beaucoup plus fortes n'a rien d'improbable.**

### **L'évolution du prix du kérosène avec celui du pétrole**

Si on doit distinguer les différentes catégories des produits pétroliers: essence, fioul, kérosène en fonction de leur destination (production d'électricité, transports terrestres ou aériens), l'évolution globale de leur prix dépend à coup sûr de celui du brut.

Dans les transports, la question de la rareté du pétrole n'est pas la même selon le mode de transport: terrestre, maritime ou aérien.

Le transport maritime est certainement le moins sensible au coût du pétrole, à cause du coût relatif du carburant dans le prix de revient. De plus il y a des énergies de substitution envisageables. Le transport maritime a ici un avantage certain par rapport aux autres modes de transport.

Le transport terrestre prendra de plein fouet l'élévation du coût du pétrole même si les bio carburants étaient mis à profit, à cause de la quantité de la demande. Les bio carburants, s'ils peuvent apporter une aide substantielle, poseront quand même la question de leur prix et de leur disponibilité. Les transports terrestres devront être repensés dans tous les domaines.

Le transport aérien est dans la situation où, dans un avenir prévisible (plusieurs décennies), le kérosène n'a pas de produit de substitution. La proportion de la transformation du brut sous forme de kérosène par rapport aux autres carburants pétroliers, devra augmenter, mais son prix dépendra de plus en plus de l'insuffisance de l'offre, même si la croissance de transport aérien devient nulle ou même si le trafic aérien diminue. Il est à noter, que le gaz naturel, n'aura ainsi aucun effet sur la demande du kérosène, puisqu'il n'est pas possible de l'utiliser dans le transport aérien. D'autre part, le kérosène étant détaxé, il subira directement les variations du prix du brut.

### **Le coût du transport aérien:**

Si dans un passé récent la part du coût du kérosène était mineure sans être négligeable, dès maintenant ce n'est plus le cas, et son incidence dans le prix du transport aérien devient de plus en plus prépondérante. L'évolution du prix du billet d'avion vers des valeurs beaucoup plus élevées est une certitude.

**C'est donc bien une crise pétrolière structurelle et durable annoncée qui va frapper de plein fouet le transport aérien et conduira à coup sûr à sa stagnation, voire même à sa régression. Dans ce contexte, miser sur un développement fort et continu du transport aérien est un pari bien risqué pour justifier un projet déconnecté de la réalité.**

### **Importance de l'effet de serre et enjeux :**

Les recommandations de Kyoto ont pour but d'atténuer l'effet de serre déjà visible (augmentation de température, augmentation du niveau de l'eau, dérèglement des courants marins, canicules de plus en plus fréquentes, Katerina, fonte des glaces au pôle, avancée du désert) en réduisant les émissions de GES (dont principalement le CO<sub>2</sub>) dans l'atmosphère.

L'objectif est de diviser par 2, au niveau mondial, les émissions de CO<sub>2</sub> et de passer en France de 2,2 T par habitant et par an à 500 K par habitant et par an soit une division par 4 voire 5. Cela revient à diviser par 4 ou 5 la consommation de charbon, pétrole et gaz. 500 Kg/Ha/an correspond au seuil d'émission de CO<sub>2</sub> permis à chaque habitant de la planète pour stabiliser la concentration en gaz à effet de serre dans l'atmosphère en 2050.

### **Est ce une lubie d'écologiste ? :**

Non, car le protocole de Kyoto (diminution de 5% du CO<sub>2</sub> au niveau mondial ; 100 pays représentant 55% de l'émission mondiale pour 2012) a été appliqué à partir de 2005 pour les industriels ce qui représente 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France.

Le gouvernement vient d'annoncer ces jours-ci, la préparation d'un plan pour la France pour s'occuper des 60 % restants : habitat, transport, tertiaire, agriculture. La Mission Interministérielle de l'Effet de Serre a simulé différents scénarios en matières d'énergie (Site internet MIES). L'effort de tout le monde est indispensable et énorme. L'atteinte de l'objectif, alors que la production d'énergie renouvelable est bien souvent décevante en terme quantitative, va engendrer une réduction de consommation d'énergie drastique.

Combien de GES émet un avion lors d'un vol (source ADEME) ?

Paris New York, selon le remplissage de l'avion : entre 1392 KG AR, (soit près de 2,7 fois le seuil annuel par habitant toutes activités confondues) et 4800 KG AR (soit près de 10 fois le seuil annuel par habitant).

Qu'en est-il du développement de motorisation alternative : Hydrogène, autre ? Rien n'est commencé en terme de développement et, concernant l'hydrogène, on ne fait que repousser le problème à : *comment produire et comment distribuer de l'hydrogène sans émettre de CO2*. Pas de solutions connues aujourd'hui.

Quand on commence à réfléchir sur la manière de diminuer nos émissions de CO2, se posent les questions suivantes :

- Qu'est ce qui est essentiel dans notre mode de vie ? L'avion est-il essentiel ?
- N'y a t-il pas de moyens alternatifs ? Par exemple ne faut-il pas utiliser la vidéo conférence à plusieurs sur Internet au lieu d'organiser des réunions physiques ? Cela va arriver à court terme avec l'Internet à grande vitesse ; Cela peut remplacer la plupart des voyages d'affaires par avion et même la plupart des déplacements tout courts.
- Les vols courts internes vers Paris et Lyon et vers l'Europe (Londres, Milan, Bruxelles, ....) ne peuvent-ils pas être remplacés par le train alimenté par électricité sans émission de CO2 grâce à l'interconnexion des réseaux TGV ?
- **Dans ce contexte, quel trafic pour l'aéroport de Nantes à l'horizon 2050 ?**  
9 millions de passagers comme prévu pour NDL ? Selon Jean Marc Jancovici, spécialiste en évolution du climat et énergie, il y aura réduction du trafic aérien. C'est plutôt un million de passagers voire moins, bien serrés dans des avions plus gros et bien remplis.  
Alors un million ou 9 millions de passagers en 2050 ? Les deux prévisions sont critiquables sur le plan statistique. Pourtant en terme prospectif, le scénario de rupture semble le plus probable.

**Les deux nécessités que sont économiser l'énergie et réduire la production des gaz à effet de serre, conduisent à remettre en question le développement du transport aérien et mettent en évidence l'incongruité d'un investissement dans un nouvel aéroport.**

## **II-8 LEURRE DE LA CRÉATION D'EMPLOIS**

LA CRÉATION D'EMPLOIS EST SOUVENT CITÉE POUR FAIRE ACCEPTER LES PROJETS D'INVESTISSEMENT. C'EST LE CAS POUR L'AÉROPORT DE NOTRE DAME DES LANDES.

### **DES EMPLOIS ? COMBIEN ?**

Les emplois créés par les études et la construction du projet ne sont ou ne seraient que des **emplois momentanés** : cabinets d'étude et entreprises du BTP.

L'aéroport de Nantes, qu'il soit à Notre Dame des Landes ou à Nantes Atlantique, c'est aujourd'hui 1731 emplois ; le déplacement de Nantes-Atlantique vers le nouveau site ne ferait que **transférer les emplois** existants et ne ferait qu'accentuer le déséquilibre Nord Loire-Sud Loire.

Dans l'hypothèse invraisemblable d'une augmentation importante du trafic aérien, la création d'emplois induite (850 emplois par million de passagers) pourrait profiter au Sud Loire déficitaire actuellement.

**Par contre, la création de NDL supprimerait quelques centaines d'emplois en agriculture (72 actifs directs) et dans les activités liées.**

Et que dire des emplois dans les autres aéroports de l'Ouest qui verraient inévitablement leur activité péricliter du fait d'une concurrence impitoyable ?

### **DES EMPLOIS ? LESQUELS ?**

Si augmentation du trafic il y avait, elle se ferait essentiellement par l'arrivée des compagnies Low Cost, les championnes de l'exploitation des salariés ; Ryanair est très fréquemment citée pour les mauvaises conditions de travail qu'elle propose à ses employés et les bénéfices énormes qu'elle en tire.

Le développement du transport aérien se traduirait par un plus grand nombre de passagers mais aussi par plus de fret (70 % du fret aérien est transporté dans la soute des avions de passagers). ***La rapidité de ce moyen de transport met à notre porte, en un délai de quelques heures, l'ensemble des pays du monde et notamment ceux à bas coûts de main d'œuvre, qu'ils soient en Europe ou ailleurs.*** De ce fait, une part importante de nos entreprises est en concurrence directe avec ces pays. Les produits et prestations concernés sont de plus en plus nombreux : produits textiles, agroalimentaire, électronique, moules de pièces plastiques, programmes informatiques, etc.

Les emplois hautement qualifiés ou les produits haut de gamme ou sur-mesure, ne sont pas plus à l'abri que les autres.

Une étude citée par France 2 (émission « *100 minutes pour convaincre* ») a estimé à 730 000 le nombre d'emplois délocalisés sur 5 ans pour la France, soit environ 20000 emplois pour le *Grand Ouest* dont 5000 emplois directs perdus par les possibilités du transport aérien (soit une hypothèse bien basse de 25 % des délocalisations dues à l'aérien) sans compter les emplois indirects et induits.

Ces délocalisations, qui ont commencé il y a quelques dizaines d'années, sont en train de se généraliser, et ont les conséquences suivantes :

- Les emplois de production voire de conception dans des domaines de plus en plus nombreux comme l'industrie, les services à l'industrie, ...sont notamment menacés en France par ce moyen de transport. **Les menaces concernent vraisemblablement des centaines de milliers d'emplois dans notre région.**
- **La capacité de travail et la compétence d'une partie des habitants de ces pays à bas coût de main-d'œuvre sont détournées de leur propre développement social, environnemental. En effet, est-il souhaitable de mobiliser les habitants de ces pays sur notre projet de développement économique contre une somme d'argent finalement bien faible (nous payons ces produits et prestations à un prix très bas) au lieu de les mobiliser sur leur propre développement économique, social, environnemental ?**

## II-9 DESTRUCTION D'UN TISSU SOCIO CULTUREL RURAL VIVANT

Ce que M. MUSTIÈRE (Président du Conseil Economique et Social des Pays de la Loire) appelait « *une réserve d'indiens* », d'une façon péjorative, au cours du débat public concernant ce projet, nous le revendiquons !

- Si s'éloigner de la ville bruyante et trépidante où le citoyen n'est considéré comme tel qu'à la veille des élections,
- Si habiter dans nos villages où tout le monde se connaît et se côtoie où chacun fait vivre la communauté avec ses coutumes ou ses modernités, où les mélanges des générations, des origines et des catégories sociales est plutôt une réussite,

si c'est cela « *une réserve d'indiens* » alors nous en sommes fiers et voulons, plus que tout, la préserver !

**Ce projet, s'il venait à se réaliser détruirait ce juste équilibre de nos communes rurales.**

1) Les associations très nombreuses dans nos « *bourgades* » seraient impactées, pour certaines directement comme :

- L'**AML** (Amicale Motocycliste Landaise) qui perd son terrain au lieu dit « *le clos du roseau* » à Notre Dame des Landes ; ses adhérents (75 en 2006) y perdraient aussi une convivialité reconnue dans le milieu motocycliste de l'ouest.

- Les utilisateurs des sentiers de randonnée : NOTRE-DAME et VIGNEUX

**Randonnées pédestres, équestres et VTT** y perdraient pour NDL 1/3 de leurs circuits.

- L'**AMVP** (Association Motocycliste Vigneux la Paquelais) qui organise une fois par an, un enduro en concertation avec les agriculteurs et les communes de NDL et Vigneux ; elle perdrait 50% de son circuit habituel, car c'est plutôt dans ces zones moins urbanisées que l'on peut pratiquer exceptionnellement cette discipline.

- L'**ACCA** (Association Communale de Chasse Agréée) de NDL qui perdrait le tiers de son territoire.

- L'**Hirondelle des landes**, association d'éleveurs de pigeons voyageurs qui se verrait dans l'obligation de déménager, la proximité des pistes leur étant interdite.

Pour d'autres l'impact serait l'éloignement ; les distances Nord-Sud seraient doublées dans certains cas :

Ex : NDL – Vigneux aujourd'hui = 7 Kms, si aéroport = 14 kms

NDL - la Paquelais aujourd'hui = 5 Kms, si aéroport = 9 kms

Ce ne serait pas seulement un éloignement, ce serait une rupture, un gouffre infranchissable, entre deux communes principalement.

Les **ententes sportives** NDL – Vigneux n'existeraient plus. Football – Basket – autres.

Les activités spécifiques à NDL où à Vigneux verraient leur nombre d'adhérents s'amoinrir, notamment l'association **NDA** (Notre Dame Animation)

- Sport = King Boxing - Judo

- Loisir – Culture – Théâtre – Danse – Musique – Peinture

- Les coûts de déplacement seraient plus importants tant pour les spectateurs que pour les acteurs de ces différentes disciplines.
- 2) On ne peut parler de ruralité sans parler des agriculteurs, qui, dans nos communes concernées par le projet et toutes tendances politiques confondues, ont été à l'origine de la coopération agricole (**coopérative laitière de NDL**) et continuent de prôner la coopération et le mutualisme (**CUMA – TERENA – EURIAL – GENOE - GROUPAMA**) sans oublier la place importante qu'ils tiennent au sein des associations locales et de la représentation municipale.

Ils symbolisent le ciment de cet édifice qu'est la commune rurale et lui permettent une certaine cohésion sociale.

**Le déséquilibre que créerait ce projet serait fatal et aussitôt une nouvelle citée dortoir périurbaine apparaîtrait avec la spéculation foncière qui l'accompagne.**

Les agriculteurs de Loire Atlantique perdent environ 2000 ha /an de terre cultivable au profit de l'urbanisation et des infrastructures routières ; dans ce projet prévu au départ pour 1200 ha, ce seraient plus de 2000 ha qu'on supprimerait, avec les agriculteurs qui exploitent ces terrains et les emplois induits par cette activité : (**Salariés des coopératives, des mutuelles agricoles...**)

- 3) Ce projet ne tient également pas compte de la santé en milieu rural

L'un des derniers établissements de convalescence du Nord Loire : « *LE BOIS RIGNOUX* », se situerait à quelques centaines de mètres de la piste.

Cet établissement aussi appelé centre de repos, situé dans un parc boisé avec étangs et la faune correspondante, est considéré comme un havre de paix, belle image si on y construit un aéroport à proximité.

C'est l'un des établissements qui ont échappé aux restructurations de la sécurité sociale, alors que les centres de soins se regroupent aux alentours des villes :

- fermeture de « *Villa Maria* » au Gâvre)
- tentative de fermeture du CHS du Pont Piétin à Blain.

Laisser s'implanter ce projet, c'est conduire à la fermeture tôt ou tard de ce centre de santé, car il perdrait sa tranquillité et son sens de proximité pour les communes du Nord du projet (NDL, BLAIN, FAY DE BRETAGNE).

En outre, dans nos communes rurales, les médecins spécialistes ne sont pas nombreux faute de clientèle ; cette frontière artificielle contribuerait encore au déficit des soins en milieu rural.

- 4) Enfin nos municipalités réunies (par un tour de force des pouvoirs publics) dans une communauté de commune (la CCEG) qui se retrouverait scindée en deux par ce projet. On aurait la banlieue de Nantes au Sud et les communes rurales au Nord avec tous les intérêts divergents de ces deux formes de communautés.

Beaucoup d'élus locaux sont inquiets d'avoir cette crise à gérer, alors que, n'étant pas favorables à ce projet, il s'entendent dire par les porteurs de projet et l'ensemble de la classe politique de LOIRE ATLANTIQUE (de droite comme de gauche) qu'il n'y sont pas opposés.

Ces élus (la plupart sans « *parti* » pris) venant souvent du milieu associatif ont subi de plein fouet la politique du « *qui ne s'oppose pas, consent* » et se retrouvent tous les jours entre deux feux : d'un côté, ce projet qui les dépasse (tant par sa taille que son soutien politique) et de l'autre, la population locale qui les presse d'agir pour sauver leur qualité de vie, leur environnement, leur agriculture et surtout leur identité.



Ces mêmes élus, pour beaucoup, ne brigueront pas un autre mandat ; « *on se doit de gérer une crise qu'on a créée pas celle qu'on subit* » De plus, ils ont été considérés par la grande métropole Nantes St Nazaire comme des *sous élus* incapables de gérer les constructions de logement dans leur commune. M. RIMBERT (au cours du débat public, toujours) s'est même proposé de leur donner des leçons d'urbanisation, comme si l'urbanisation de cette métropole était parfaite avec ses quartiers riches et ses quartiers pauvres. Comme si on pouvait appeler logement social à Nantes, des logements que seuls des couples de cadres moyens peuvent se payer (voir les tarifs en Ile de Nantes).

La commune rurale a un budget modeste et elle fait avec. La pression que mettent les élus nationaux, régionaux ou départementaux aux travers des subventions exceptionnelles pour le financement d'infrastructures locales rend les élus locaux encore plus '*modestes*' dans leurs revendications.

**En conclusion, ce projet plus que néfaste pour les populations concernées ne peut être d'utilité publique car il ne tient pas compte de cette ruralité qui nous est vitale.**

**Dans les textes de loi il est prévu pour chaque espèce animale ou végétale des mesures de protection ; les indigènes que nous sommes ne font-ils partie d'aucune espèce connue pour qu'on les élimine sans autre forme de procès ?**

## **II-10 SOLUTIONS ALTERNATIVES EXISTANTES**

Nous avons mis en évidence l'abondance des équipements aéroportuaires à l'ouest et la vérité sur la soi-disant saturation de Nantes Atlantique ainsi que sur les prévisions à long terme concernant le transport aérien au regard de la nécessité d'économiser l'énergie et de limiter l'émission des gaz à effet de serre.

Reste néanmoins un argument incontestable contre le maintien en l'état de Nantes Atlantique ; c'est le survol de l'agglomération nantaise avec les nuisances qu'il produit et le danger potentiel qu'il représente en cas d'accident, même si on sait bien que cette situation est celle de très nombreux aéroports en France comme dans le monde entier.

C'est pourquoi l'ACIPA soutient les solutions alternatives au transfert de Nantes Atlantique vers NDL qui amélioreraient la situation de Nantes Atlantique.

### **Mise en réseau des aéroports existants**

Les aéroports voisins de Nantes comme Rennes et Angers distants de 100kms présentent des doublons (mêmes compagnies pour les mêmes destinations).

L'aéroport d'Angers-Marcé ouvert en 1998 est en grande difficulté avec ses 2946 passagers en 2005, alors qu'il aurait la capacité d'en accueillir 500 000 dans sa configuration actuelle.

L'aéroport de Rennes Saint Jacques qui a la capacité d'accueillir un million de passagers par an, en a vu passer 400 000 en 2005.

Rappelons que Nantes Atlantique a accueilli 2 000 000 de passagers pendant le même temps et que sa capacité est de 3 à 3,3 millions.

Actuellement ces trois aéroports fonctionnent selon une logique de concurrence, ce qui explique les doublons et le gaspillage d'argent public dans l'investissement qui a été fait à Angers comme dans le soutien à son fonctionnement (55€ par passager).

Une politique recherchant « *l'équilibre des territoires* » et un « *développement durable* » commanderait la mise en commun des capacités des 3 aéroports au service du « *Grand Ouest* » plutôt que la construction d'une quatrième plateforme coûteuse qui accentuerait le déséquilibre et dont la taille est démesurée.

C'est ainsi, par exemple, que les vols charters qui concernent plus de 30 % des passagers de Nantes Atlantique pourraient être transférés sur Angers – Marcé, sachant que la clientèle des vols charters est faite d'une population du « *Grand Ouest* » (de Brest à Poitiers) pour laquelle prendre l'avion à Angers plutôt qu'à Nantes ne présente aucun inconvénient puisque les deux aéroports sont accessibles par autoroute et pourraient le devenir facilement par voie ferrée.

Cette mesure aurait le double avantage de soulager Nantes Atlantique d'une part importante de son trafic et des nuisances qu'il génère, tout en donnant à Angers l'activité qui lui permettrait enfin de valoriser son équipement.

Soulignons que cette mise en réseau que nous préconisons est le choix qui a été fait avec les « *Aéroports de Paris* » (Roissy – Orly – Le Bourget) dont les temps de trajet entre eux sont comparables à ce que seraient les temps de trajets entre les « *Aéroports de l'Ouest* ». (voir annexe 10)

## **Développer les moyens de transport multimodaux**

Il est généralement admis que le TGV prend l'avantage sur l'avion quand on compare les rapports temps de transport / prix, pour des distances inférieures à 1000kms.

D'autre part le transport ferroviaire est infiniment moins polluant et consomme beaucoup moins d'énergie au kilomètre parcouru par passager que le transport aérien.

L'avion demeure néanmoins le moyen de transport privilégié pour les longues distances et notamment pour les voyages intercontinentaux.

Il serait donc logique de développer les réseaux ferrés nationaux et de les relier systématiquement aux aéroports de manière à assurer les correspondances du train à l'avion et vice-versa.(voir annexe 11)

Prenons le cas de Nantes Atlantique pour lequel 15 % de ses voyageurs prennent un avion de Nantes à Paris pour une correspondance avec un vol international. Ces vols Nantes-Paris et Paris-Nantes sont de parfaits exemples de gaspillage d'énergie, avec l'amorce de la descente sitôt après avoir atteint l'altitude normale de vol.

Pour rendre attractive la correspondance par le train, il est nécessaire :

- de réaliser rapidement le tronçon manquant Massy-Roissy
- d'organiser la billetterie commune et l'enregistrement des bagages pour le transfert train-avion.

Ces dispositions, outre le fait qu'elles soutiennent la notion de « *développement durable* », auraient l'avantage de soulager Nantes Atlantique de 15% de son trafic et des nuisances qui l'accompagnent, et soulageraient les pistes de Roissy de la plupart des vols nationaux.

C'est d'une volonté des responsables politiques que dépend ce genre de décisions pour un « *développement durable* ».

## **Réaménagement de Nantes Atlantique**

C'est dans les années 80 que le réaménagement de Nantes Atlantique a été envisagé pour la première fois. La mise en service d'avions plus gros, comme le boeing 747, faisait ressortir la nécessité de rallonger la piste.

La question s'était alors posée : devait-on rallonger la piste vers le sud en se rapprochant bien près de Saint Aignan de Grand Lieu ? ou devait-on envisager de construire une piste Est-Ouest qui éviterait le survol de l'agglomération ? La CCI avait alors commandé une étude dans ce sens. Le Conseil général, qui n'avait pas abandonné l'idée du transfert vers NDL, car il y avait commencé l'acquisition de terrains, s'était opposé à l'idée de la CCI et avait décidé de prolonger la piste nord-sud actuelle.

Sans faire allusion à l'étude de la CCI, la question de l'étude d'une piste Est-Ouest avait été posée pendant le "Débat public". La réponse avait été sans appel : " *c'est impossible*" mais aucune justification sérieuse ne l'accompagnait.

L'idée a cependant fait son chemin et en mars 2005 l'association "Solidarités Écologie" affirmait dans une lettre ouverte aux élus : « *Une deuxième piste à Nantes Atlantique est possible* ».

La "Coordination anti-aéroport" a repris l'idée pour demander l'étude sérieuse de cette alternative au projet NDL en écrivant au Ministre de l'Équipement Dominique Perben et à la Ministre de l'Écologie Nelly Olin en juin 2005, tandis que "Solidarités Écologie" tentait en vain auprès du préfet de faire

accepter que cette étude soit réalisée et soumise à l'enquête publique.

La réalisation d'une nouvelle piste se substituant à la piste actuelle à Nantes Atlantique présente de nombreux avantages :

- 1) **Pas de survol d'agglomération** : cette piste offre des trajectoires rectilignes sans survol de Nantes, des quartiers de Bouguenais et Rezé ainsi que de Saint Aignan de Grand Lieu qui sont actuellement survolés à basse altitude. 42000 habitants sont aujourd'hui dans le périmètre de PEB en vigueur ; on en compterait moins de 3000 avec le nouveau tracé de piste (*voir annexe 12*).
- 2) **Un coût raisonnable et progressif** sans commune mesure avec la facture pharaonique de NDL. Les aménagements pourraient être réalisés au fur et à mesure des besoins réels.
- 3) **Une configuration satisfaisante quelle que soit l'évolution du trafic** : les décideurs qui croient à une progression importante du trafic peuvent être rassurés ; une seule piste pourrait accueillir les 9 millions de passagers envisagés à NDL (nombreux sont les aéroports qui accueillent plus de 10 millions de passagers sur une seule piste). Pour notre part, il est évident qu'une telle croissance n'est ni souhaitable ni réaliste comme nous l'avons écrit précédemment.
- 4) **Conserver les atouts de Nantes Atlantique** : la proximité de la ville est un atout pour l'aéroport qui est accessible aisément par tous les moyens de transport. Les accès routiers existent, la ligne de tramway qui arrive tout près pourrait être prolongée et la voie ferrée Nantes-Pornic qui traverse le site, pourrait y avoir une station, ce qui permettrait à Nantes Atlantique de se connecter en réseau avec Angers et Rennes. D'autre part, EADS pourrait utiliser la nouvelle piste. Dans le cas du transfert vers NDL, le maintien de la piste actuelle ne manquerait pas d'être remis en question de même que le maintien de l'établissement d'EADS lui-même.
- 5) **Optimiser l'existant** pour éviter un énorme gâchis dans la réalisation d'un projet démesuré à NDL. C'est ce que recommandent les rapports nationaux et européens sur le transport aérien et c'est répondre aux exigences du « *développement durable* ».
- 6) **Peu d'acquisitions foncières à réaliser** : environ 300 hectares de terrains devraient être acquis pour créer une nouvelle piste. Il faut savoir que **c'est environ 750 hectares qui seraient à acquérir à NDL.**  
En effet, malgré l'idée répandue que les terrains sont acquis à Notre Dame des Landes, ce sont 900 ha que le Conseil Général possède et selon le dossier d'enquête publique, la surface occupée serait de 1650 hectares.

## **Conclusion**

**Des solutions alternatives au projet NDL existent et elles doivent être étudiées et comparées au projet du maître d'œuvre. Comment pourrait-on juger de l'utilité publique d'un projet sans en examiner les alternatives ?**

# III- LES CARENCES DU DOSSIER

L'examen du dossier proposé à l'enquête publique révèle des lacunes et informations contradictoires, entre autres :

- 1- Les commissaires enquêteurs ne donnent pas tous la même réponse quand on leur demande si cette enquête relève de **Droit Commun** ou de la **Loi Bouchardeau**, ce qui est de nature à induire en erreur les populations concernées sur la nature de l'enquête ; ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une requête en référé suspension déposé par l'ACIPA le jeudi 23 novembre et attaquant l'arrêté du préfet datant de septembre 2006.
- 2- Le non respect des dispositions figurant dans la **loi sur l'eau** du janvier 1992 précisant qu'un inventaire des ruisseaux et zones humides doit être réalisé dans chaque commune concernée ; ce point fait également partie de la requête en référé suspension déposé par l'ACIPA le jeudi 23 novembre.
- 3- La **desserte routière** dite « *route apaisée* » est présentée **sans alternative**.

Le maître d'ouvrage évacue l'idée même d'une desserte routière au nord de l'infrastructure au prétexte, que cette hypothèse rendrait la limite entre l'aéroport et les zones de bâtis de la vallée du Gesvres floue et qu'une desserte au sud permettrait d'inscrire une frontière physique à l'espace du projet d'aéroport, préservant ainsi la trame des deux entités urbaines de la commune de Vigneux de Bretagne.

Nous considérons que cette façon d'envisager les choses en termes de desserte routière de l'infrastructure aéroportuaire est une vue de l'esprit de l'aménageur et **ne peut en aucun cas, au sens de l'article R.122-3 du code de l'environnement, dispenser le maître d'ouvrage de présenter dans son étude d'impact le résultat d'une étude comparative sur la base d'analyses multicritères entre des bandes de 300m figurant au nord et au sud de l'infrastructure.**

**Cette comparaison permettrait de démontrer au public les raisons pour lesquelles l'une des bandes de 300m a été retenue**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement.

- 4- L'arrêté ministériel d'octobre 2003 stipule que « *Les études concernant le projet, notamment l'implantation précise du système des pistes et les dessertes terrestres, seront menées dans le respect des principes du développement durable et dans le souci de minimiser l'impact environnemental ;* » or dans le dossier d'enquête, il n'est nulle part question de dessertes terrestres - qui incluraient les dessertes ferroviaires – mais uniquement de dessertes routières ; d'après le code de l'expropriation le dossier doit être complet (et non saucissonné).
- 5- En ce qui concerne l'évaluation de la valeur environnementale du site, dès le début du débat public, le maître d'ouvrage a fait preuve d'une volonté affichée de minimiser la réelle valeur environnementale de la zone d'étude, afin de ne pas créer d'obstacle à la faisabilité de son projet.

Par conséquent, il n'est pas étonnant de constater que le maître d'ouvrage n'a de cesse de répéter, dans son étude d'impact, « *qu'aucune zone de protection réglementaire n'est présente dans le périmètre d'étude* ».

Seules des zones d'inventaires : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique, (ZNIEFF de type 1 et 2) ont été établies par la DIREN des Pays de la Loire, sachant que ces zones

n'ont aucune valeur juridique directe et par conséquent n'engendrent aucune contrainte réglementaire.

Or, dès le début du débat public, le maître d'ouvrage avait tous les éléments, grâce à l'expertise écologique menée par le bureau d'étude " ACEMAV-Biotopie ", pour engager une démarche d'intégration de sites au réseau Natura 2000 dans la zone d'étude du projet de NDL.

En effet, cette expertise montrait, malgré des investigations menées à minima, la présence sur le site d'espèces relatives à la Directive CEE 79/409 (dite directive oiseaux) et d'habitats relatifs à la Directive CEE 92/43 relative aux habitats de la faune et de la flore sauvage (dite directive habitats).

Ces directives européennes transposées en droit français par l'ordonnance du 11 avril 2001, prévoient, que chaque fois qu'un aménagement sera prévu sur un site intégré, **ou susceptible d'être intégré** au réseau Natura 2000, une étude spécifique au titre de l'article 6-3, 6-4 de la Directive Habitats devra être réalisée, en parallèle de l'étude d'impact. Cette étude d'incidence s'appuiera sur le document édité par la commission européenne.

#### **NOUS CONSTATONS L'ABSENCE D'ETUDE D'INCIDENCE DANS CE DOSSIER .**

Il est important de souligner que le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique et n'a pas vocation à être figé une fois pour toutes ; il peut être enrichi par des sites situés sur des territoires à fort potentiel naturel non prospectés ou insuffisamment prospectés, tel que le secteur de cette étude reconnu aujourd'hui par les experts naturalistes, comme l'un des derniers à ce point préservé dans le département et présentant des milieux naturels de très grande qualité.

- 6- **Aucune carte** n'est présentée **sur les trajectoires** d'approche et de décollage alors que dans la période du débat public, une présentation de ces trajectoires a été faite aux élus à Bouvron.
  - 7- Toutes les **cartes** ne sont **pas présentées à la même échelle** ce qui en rend la lecture difficile ; c'est une manœuvre de dissimulation !
  - 8- **Aucune carte** ne présente la **localisation de l'avifaune ni des amphibiens** (par ailleurs présentés en protection nationale alors que le triton crêté est reconnu d'intérêt communautaire) alors que tout ceci a bien été répertorié en 2002.
  - 9- Seul le barreau routier est mis en relation avec l'environnement ; **aucune carte** ne montre la **superposition des pistes et installations aéroportuaires avec toute la faune et la flore** recensée !
  - 10- On peut lire page 309 pièce E: « *Les prospections réalisées n'ont pas permis d'élaborer **une liste exhaustive des espèces patrimoniales*** ». C'est reconnaître que ce dossier est incomplet.
  - 11- **Aucun montage financier** n'est proposé ! Pour un projet de cette envergure, c'est inadmissible !
- etc, etc...

# **IV- CONCLUSION**

Ce projet vieux de près de 40 ans a été conçu pendant les « trente glorieuses » alors que les imaginations, influencées par une croissance forte, poussaient à des aménagements surdimensionnés.

Les années 80 sont passées et les faits ont démenti les prévisions établies dans les décennies d'optimisme, si bien que le projet NDL longtemps oublié, n'est réapparu que par l'entêtement de ses promoteurs qui le justifiaient notamment par leurs acquisitions foncières.

Aujourd'hui, alors que tous les voyants sont au rouge en ce qui concerne les ressources de notre planète, il incombe aux responsables politiques de faire des choix qui ne laissent pas à nos enfants un environnement dévasté et une dette insurmontable.

S'il était besoin de désenclaver le *Grand Ouest* par rapport à l'Europe, des moyens de communication moins coûteux et plus respectueux de l'environnement que le transport aérien existent et doivent être mis en oeuvre.

Le projet de NDL est en total décalage avec ces impératifs et les décideurs n'ont étudié aucune des alternatives susceptibles d'améliorer l'existant et de répondre à la demande pour le long terme.

Si la machine administrative mise en marche avec l'enquête publique n'est pas stoppée, les acteurs de cette affaire, non seulement auront accouché d'un *éléphant blanc*, mais ils porteront la responsabilité d'un énorme gâchis environnemental et financier.

**CECI EST BIEN LE CONTRAIRE DE L'UTILITÉ PUBLIQUE !!!**