

Désintox : Notre-Dame-des-Landes ou les bobards du PS

Édition avril 2013

Si un nouvel aéroport était un bon projet, il serait facile à légitimer. Or ce projet n'est justifié que par des exagérations, des mensonges, des omissions. Le tract du PS « Oui à l'aéroport du Grand Ouest » et le livre « Aéroport du Grand Ouest, pourquoi j'y crois » de Jacques Auxiette en sont des florilèges. Rien ne nécessite de réaliser aujourd'hui un équipement pensé il y a 50 ans, inutile, gaspillant les terres agricoles et l'argent public. Qui plus est, contraire aux exigences de la loi sur l'eau.



Plusieurs géographes, dont Jean Renard et Yves Lebahy, contestent cette vision centralisée de l'aménagement du territoire.

Intox 1
Une libération d'espaces pour construire 16 000 logements

→ Peu de surfaces gagnées au sud, risques importants au nord

Au sud de Nantes, les surfaces qui seraient libérées sur Bouguenais et Rezé (36 hectares) ne permettraient d'accueillir que 4 000 nouveaux habitants. C'est l'urbanisation sur Saint-Aignan (hors du cœur d'agglomération) et, à long terme, la densification de quartiers existants qui permettraient l'accueil d'un plus grand nombre de personnes. Au nord, un nouvel aéroport favoriserait un étalement urbain considérable.

Intox 2
700 hectares artificialisés, 463 ha de compensations environnementales, 19 000 ha d'espaces agricoles protégés

→ Près de 1 000 hectares artificialisés

Le projet d'aéroport et de barreau routier dans sa configuration finale, ce sont 962 hectares artificialisés. Il s'agit de zones humides que la Directive Cadre Européenne et la Loi sur l'Eau française protègent. La protection des 19 000 hectares d'espaces agricoles de Nantes Métropole est indépendante du projet aéroportuaire.

Intox 3
Un nouvel aéroport 3 fois moins consommateur en énergie que Nantes Atlantique.

→ Une consommation d'énergie qui serait accrue avec les déplacements en voiture

Une grande partie de la consommation énergétique d'un aéroport et 80 % de ses émissions de CO₂ sont dus aux déplacements routiers pour y accéder. Un aéroport accessible principalement en voiture, à 17 kilomètres de Nantes aurait une empreinte écologique plus forte que l'aéroport actuel. Il est possible et beaucoup moins coûteux de prolonger le tram (2 kilomètres) jusqu'à l'aéroport actuel et/ou de mettre en service la voie ferrée existante qui dessert déjà Nantes Atlantique (1,5 kilomètre à rénover).

Intox 4
Moins de nuisances sonores liées au survol de l'agglomération.

→ Aujourd'hui, 5 000 personnes concernées par les nuisances sonores et ces nuisances régressent

Il y aurait certes moins de personnes exposées au bruit à Notre-Dame-des-Landes, mais le nombre de 42 000 est abusif, il correspond à la zone D du Plan d'exposition au bruit actuel, conçu pour 110 000 mouvements (il y en a moins de 50 000 aujourd'hui!). Le plan de gêne sonore comme le plan de prévention du bruit dans l'environnement de Nantes Métropole (juin 2012) affichent 5 000 personnes exposées à un bruit de plus de 55 décibels. À Toulouse (qui garde son aéroport) elles sont 20 200... À Nantes, les personnes exposées à un dépassement de seuil de bruit routier sont dix fois plus nombreuses! Le bruit des avions a diminué de 70 % ces 40 dernières années. Il devrait être réduit de 20 % environ d'ici à 2020.

Intox 5
Nantes Atlantique bientôt en saturation

→ Nantes Atlantique très loin de la saturation

Seuls les parkings et l'aérogare peuvent arriver à saturation dans les années à venir. Des aménagements sont possibles : avec la même superficie, l'aéroport de Genève a un trafic 4 fois plus important. Il y a eu effectivement une progression importante du nombre de passagers ces dernières années, créée surtout par les compagnies low cost. Le nombre de vols a par contre très peu progressé, il n'a dépassé son record de 2000 qu'en 2011 et 2012. Avec moins de 50 000 vols et 3,6 millions de passagers, Nantes ne représente que 5 % du trafic de province.



Il y a un déséquilibre d'emplois entre le sud et le nord de Nantes. Il faut déjà réussir à conserver les emplois existants.

Nantes Atlantique est déjà un aéroport international.

Rennes et Angers ne sont pas prêts d'abandonner leurs aéroports. Il n'en a d'ailleurs jamais été question!

Parmi les agriculteurs qui ont accepté de quitter leur exploitation, aucun n'en a recréé une : départs à la retraite anticipés, soucis de santé...

Nantes Atlantique, élu meilleur aéroport régional européen en 2011, convient tout à fait.

Ce ne sont pas des terres mais des dédommagements financiers qui sont proposés aux agriculteurs en compensation des terres perdues. Quant aux friches de Nantes métropole, elles sont trop morcelées pour reconstituer des exploitations d'élevage bovin.



Même face aux bobards du PS, nous ne lâcherons rien,

Intox 6
Protéger le site naturel remarquable du Lac de Grand-Lieu

→ C'est le transfert de Nantes Atlantique qui menacerait le Lac de Grand-Lieu

Directeur de la réserve naturelle du Lac de Grand-Lieu pendant plus de 20 ans, jusqu'en 2007, Loïc Marion s'insurge contre cet argument (Ouest France du 19 décembre 2012) : « **Les avions ne gênent nullement la faune de la réserve naturelle** puisque son survol s'effectue à plusieurs centaines de mètres de hauteur, bien au-delà des 300 mètres d'interdiction réglementaire et que les oiseaux notamment ne réagissent absolument pas à ces passages auxquels ils sont habitués ». Ce scientifique du CNRS estime qu'au contraire « **le déménagement de l'aéroport représenterait une menace environnementale considérable** pour tous les terrains entre la piste et le lac, qui bénéficient actuellement d'une interdiction ou limitation drastique des constructions ». Si ce secteur devenait constructible, « la zone tampon entre l'aéroport et le lac en serait gravement altérée ».

Intox 7
Confortement du pôle aéronautique et des emplois industriels sur le site de Nantes Atlantique

→ Risque de fragilisation d'Airbus si la piste n'est pas maintenue

Le maintien de la piste actuelle pour Airbus n'est pas tranché. On connaît désormais le coût de ce maintien : il est estimé à 800 000 euros par an, coût non intégré au projet. Qui paiera ? Le président du conseil général de Loire-Atlantique envisage la possibilité alors que ses caisses sont vides... La fermeture de la piste ne serait-elle pas un risque de fragilisation des 2 300 emplois d'Airbus ? Le sud Loire verrait déjà partir près de 1 800 emplois avec le transfert...

Omission 1

→ Un nouvel aéroport mal conçu, comme on n'en fait plus depuis les années 70

Pour un trafic prévu à terme à 9 millions de passagers, une piste suffit amplement. La DGAC a prétendu que la loi imposait deux pistes à partir de 4 millions de passagers, c'est faux. Les deux pistes ne sont pas parallèles, ce schéma ne se fait plus nulle part depuis les années 70. Il impose trop de contraintes dans l'utilisation des pistes. Elles n'ont pas de taxiways (voies de dégagement) dans la version prévue pour 2017. Plusieurs dizaines de pilotes de ligne, réunis en collectif, sont très critiques, vu le nombre important de failles techniques du dossier.

Omission 2



Photo : presquilegazette.net

→ Zones humides : ce projet est contraire à la Loi sur l'Eau

Il y a 50 ans, on n'avait pas conscience du rôle des zones humides et elles ont été détruites en très grand nombre. On pensait même bétonner les marais salants de Guérande ! Aujourd'hui leur rôle primordial est reconnu : sur le climat, les écoulements, la qualité de l'eau, la dépollution... Et la loi les protège.

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

Pour un projet de construction sur une zone humide, il faut :

- 1) prouver qu'il n'y a pas d'alternative : cela n'a pas été fait pour le projet d'aéroport ;
- 2) chercher à réduire les impacts : faire deux pistes et des parkings à l'horizontale augmente au contraire les impacts ;
- 3) compenser en créant de nouvelles zones humides : surface identique à proximité, surface double plus loin.

Il est impossible de compenser les surfaces qui seraient détruites par le projet. Vinci et l'État ont donc proposé une méthode « expérimentale » pour passer outre. Au-delà du projet d'aéroport, si cette méthode était validée, ce serait la fin de la protection des zones humides et l'arrivée d'un droit à les détruire !



Selon son ancien directeur, les avions ne gênent nullement la faune de la réserve naturelle.

Environ 2 000 hectares de terres seraient enlevés à l'agriculture, dont 660 au démarrage.

Le bilan énergétique serait forcément supérieur à celui de Nantes Atlantique du fait des déplacements routiers pour rejoindre Notre-Dame-des-Landes.

Bob du

L'aéroport actuel n'est pas saturé :

- d'autres aéroports à une piste génèrent un trafic 3 à 5 fois plus important.
- L'emport est en dessous de la moyenne des aéroports européens de même taille.
- La piste peut accueillir 30 à 50 mouvements par heure (aujourd'hui 120 par jour).

Le site de Nantes Atlantique peut encore se développer :

- L'aérogare et les parkings peuvent être agrandis à moindre coût.
- Le plan d'exposition au bruit a été calculé pour 2 fois plus de mouvements.
- Si à terme, les nuisances sonores devenaient réellement insupportables, des solutions alternatives existent (arrêt des vols de nuit, descente en continu par le nord, aéroports voisins en réseau, piste est-ouest...).

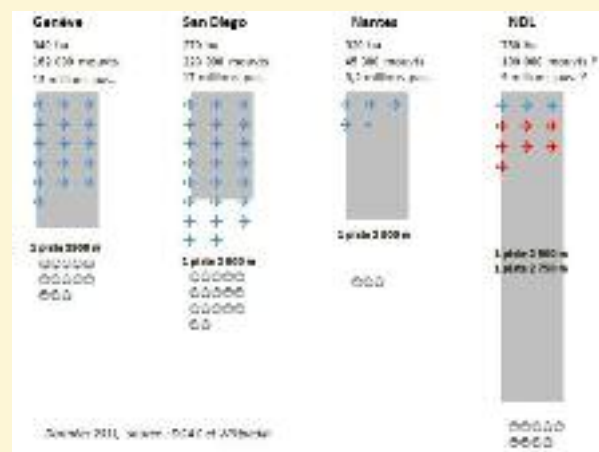
acipa.free.fr pour aller plus loin :

Explications détaillées dans les fiches argumentaire

Si vous avez envie d'aller plus loin dans la connaissance de ce dossier, voici la liste des fiches argumentaire disponibles sur acipa.free.fr, rubrique « Ce qu'il faut savoir » :

1. Capacité
2. Personnes survolées
3. Bruit
4. Évolution du trafic
5. Compagnies low-cost
6. Financement
7. Historique du projet et de la lutte
8. Questions d'urbanisme
9. Expertise coûts/bénéfices
10. Luites des paysans
11. Agriculture : emprise, activité, emplois
12. Emploi
13. Qualité environnementale de la zone
14. Loi sur l'Eau
15. Juridique

Ci-dessous, un graphique extrait de la fiche numéro 1 comparant les capacités de 4 aéroports sur 4 niveaux : surface/nombre de mouvements/nombre de passagers/longueur de piste.



nous garderons les terres de Notre-Dame-des-Landes !



ard
PS

4,5 millions d'heures de travail, ce sont 700 emplois pendant les 4 ans du chantier de construction. Et après ? Si l'on veut de l'emploi pérenne, construisons plutôt du logement social, des crèches, de l'accueil petite enfance ou des EPHAD avec ces 4,5 millions d'heures de travail de chantiers !

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tarde à être rendu public... Il identifie 4 900 habitants soumis à un bruit aérien supérieur à 55 db.

Quand des données sont basées sur des chiffres erronés voire délibérément cachés au moment de la présentation d'un projet au public, on ne peut plus parler de démocratie.

L'aéroport du Grand Ouest est « bien » payé en partie par les collectivités publiques :

- Le projet est financé à 46% d'argent public (État : 146 M euros, collectivités : 115 M euros) pour un aéroport dont les bénéfices seront privés.
- Le projet est « vendu » avec 2 accès ferroviaires, un nouveau pont sur la Loire est réclamé... Estimation au moins 3 milliards d'euros : qui paiera cette ardoise supplémentaire ?

Un nouvel aéroport est inutile :

- L'aéroport international de Nantes existe déjà : Nantes Atlantique.
- Les prévisions de trafic pour le nouvel aéroport sont réalisables sur la plate-forme actuelle.

Le futur aéroport du Grand Ouest est une menace pour l'environnement :

- Destruction de terres agricoles, d'emplois pérennes, de zones humides, d'espèces protégées...
- Accroissement des distances parcourues en voiture et de l'étalement urbain...

Intox 8
5 000 emplois créés

→ Un bilan de l'emploi au mieux neutre

Christophe Clergeau, 1^{er} vice président de la région Pays-de-la-Loire, l'a dit sur France Inter (le 3 décembre 2012) : « **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 ».

Les 4,5 millions d'heures de travail de chantier correspondent à 700 emplois pendant 4 ans. Mais un nouvel aéroport, c'est aussi un risque de baisse d'activité : la hausse des redevances pour payer l'investissement risque de faire fuir les compagnies low-cost. La création de l'aéroport détruirait par ailleurs dans les cinq années, entre 500 et 700 emplois dans l'agriculture et les activités liées, en amont et en aval.

L'IRT Jules-Verne peut très bien se développer à côté de la plateforme existante, maintenue. L'amélioration de Nantes-Atlantique, sa connexion aux voies ferrées existantes, créerait aussi de l'activité économique.

Intox 9
Un projet démocratique

→ Un faux semblant de démocratie

Plusieurs bases de discussion étaient fausses. Le débat public n'a pas porté sur l'utilité du projet, les vraies alternatives n'ont pas été étudiées. Les bases économiques du projet ont été exagérément optimistes et truquées (voir l'expertise de CE Delft). Le projet actuel n'est pas celui de la déclaration d'utilité publique... Dans ce dossier, l'État est juge et partie et cela pose problème.

De nombreux recours juridiques, en cours et à venir, peuvent néanmoins remettre en cause le projet. La Commission européenne a saisi l'État français en procédure pré-contentieuse : quatre infractions sont supposées, relatives aux Directives Oiseaux, Habitat, Eau et Évaluation des incidences sur l'environnement. Ce n'est pas une procédure banale, contrairement à ce que prétend l'État français.

Intox 10
Il n'y aura pas de dépassements de coûts

→ Rien que les infrastructures prévues pour desservir l'aéroport, c'est de l'argent public en plus

Le coût annoncé (556 millions HT) est très surprenant au regard d'autres projets similaires en Europe : agrandissement de Stansted (GB), équivalent à un 1/2 NDL, estimé à 2,9 milliards d'euros, aéroport de Berlin Schönefeld coûtant 4,4 milliards d'euros. La moyenne européenne des dépassements de coûts de construction est de 40%.

Omission 3

→ Le projet est contraire au Grenelle de l'Environnement

Le projet est contraire à la loi Grenelle 1 qui affirme la nécessité de « lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, contre l'étalement urbain, assurer une gestion économe des ressources et de l'espace ». Elle demande que toutes les alternatives soient examinées avant tout projet de nouvelles infrastructures. Le projet a été classé « **grenelle-incompatible** » par toutes les grandes associations environnementales.



La nature est belle à Notre-Dame-des-Landes... Il faut la préserver !

Photo : presquilegazette.net

Intox 11
Piste transversale : une fausse piste

→ Piste transversale : une idée discréditée par une étude bidon

Solidarités Écologie a repris une idée émise à la CCI dans les années 1980 : modifier l'orientation de la piste de Nantes Atlantique, en remplaçant la piste existante par une piste est-ouest. Aujourd'hui, cette solution n'est nullement intéressante étant donné la faiblesse du trafic nantais et le niveau modéré des nuisances sonores. Elle pourrait le devenir à long terme, si jamais les nuisances sonores augmentaient fortement. Ce cas est peu probable étant donné les améliorations sonores des nouveaux modèles d'avions. C'est néanmoins une proposition qu'il faudrait examiner sérieusement, comme bien d'autres : suppression des vols de nuit, modification des approches, travail en réseau avec d'autres aéroports pour les vols vacances. Cette suggestion permettrait que les avions ne survolent aucune zone densément urbanisée, mais de nouvelles personnes seraient « impactées » par les nuisances sonores.

À la place d'un examen honnête, le conseil général de Loire Atlantique a réalisé une étude, jamais rendue publique. Celle-ci est désormais accessible sur le site du Cédpa (aeroportnddl.fr). Chacun peut se rendre compte de la malhonnêteté de ce travail qui jongle avec la proposition d'une seule piste et la transposition au sud Loire d'un nouveau « NDL » avec deux pistes bien écartées et des équipements entre les deux.

Les chiffres repris dans le tract du PS sont issus de cette étude malhonnête. La représentation graphique en a été corrigée (une seule piste), mais les chiffres annoncés correspondent à un « NDL sud Loire ».

En outre, sur le graphique présenté, la largeur du PEB (plan d'exposition au bruit) a été exagérément grossie.

Omission 4

→ Les bases économiques du projet sont contestées

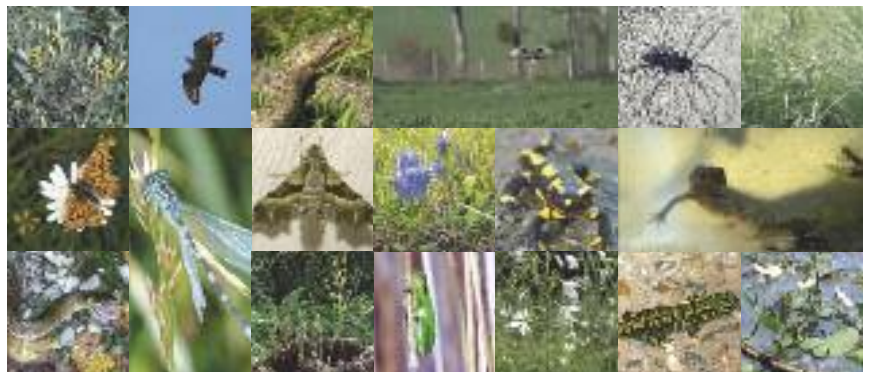
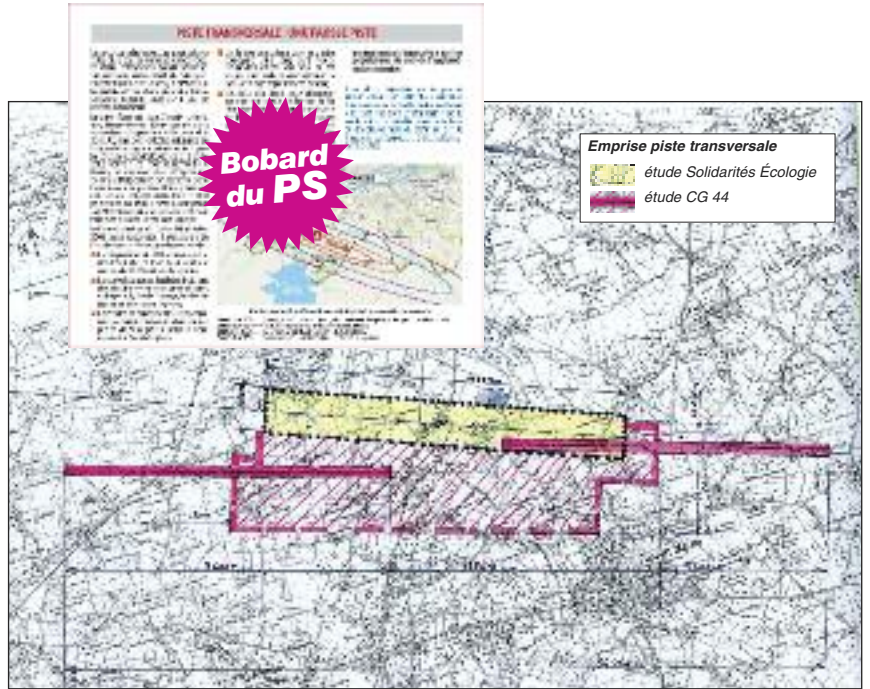
Le collectif des élus qui doutent de la pertinence du projet (Cédpa) a fait expertiser l'analyse économique de 2006 qui concluait à un avantage économique du projet. Le cabinet d'experts CE Delft est formel : ce projet représente un coût global pour la société, et non pas un avantage. L'optimisation de l'aéroport existant serait par contre un avantage global.

Entre autres éléments de cette expertise, il est question de la valeur donnée à une heure de temps gagnée par un passager. Il semble que l'étude de 2006 ait multiplié par cinq le coefficient de valorisation pour certaines dates, ce qui a permis de valoriser à 911 millions d'euros le temps gagné par les passagers sur 30 ans, soit 80 % des avantages du projet d'aéroport ! Plus d'un an après la publication de l'expertise, la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) a rédigé une note tentant de valider les données de 2006. Cette note très incomplète a plutôt pour effet de raviver les doutes sur la probité des calculs de 2006. Il est d'ailleurs surprenant que dans l'analyse économique de 2006 elle-même, le bruit ne compte que pour 1 à 2 % des avantages du projet et l'urbanisation pour moins de 10 % ! L'essentiel des avantages de ce projet serait donc le temps gagné par les passagers !

Le Cédpa a saisi le Conseil d'État pour demander l'abrogation de la déclaration d'utilité publique de février 2008, puisqu'un de ses fondements se révèle erroné.

Plus d'information sur : aeroportnddl.fr

Coordination des opposants au projet d'aéroport
Secrétariat :
ACIPA, BP 5, 44130 Notre-Dame-des-Landes
acipa.free.fr • acipa.info@free.fr



Piment royal, Bondrée apivore, Coronelle lisse, Busard Saint-Martin, grand Capricorne, Épilobe des marais, Damier de Succise, Agrion de Mercure, Sphinx de l'Épilobe, Gentiane pneumonanthe, Salamandre tachetée, Triton crêté, Couleuvre d'esculape, Osmonde royale, Rainette arboricole, Phalangère à feuilles planes, Triton marbré, Flûteau nageant.

Omission 5

→ Un projet destructeur d'espèces protégées

Du fait de la création de la « zone d'aménagement différé » dans les années 60, les terres du projet ont échappé à tout remembrement. Un grand nombre d'espèces protégées y sont aujourd'hui recensées, tant pour la flore que pour la faune. **200 naturalistes indignés par le projet** procèdent à des relevés tous les mois sur la zone.
Plus d'informations sur : naturalistesenlutte.overblog.com

Ils ont dit NON à ce projet : Stéphane HESSEL • Danielle MITTERRAND • Nicolas HULOT • Manu CHAO • Antoine WAECHTER • Eva JOLY • François BAYROU • Cécile DUFLOT • Pierre RABHI • Corinne LEPAGE • Susan GEORGE • José BOVÉ • ZEBDA • Jean-Marc JANCOVICI • Hervé KEMPF • RENAUD • Yann ARTHUS-BERTRAND • TRYO • Jean-Louis BORLOO • Jean-Luc MÉLENCHON • Gilles SERVAT • Philippe POUTOU • Eugène RIGUIDEL • Nicolas DUPONT-AIGNAN • Alan STIVELL • Pascal DURAND • Jean GADREY • Annick COUPÉ • Alain BOUGRAIN-DUBOURG • Dominique VOYNET • Jean-Marie PELT • Dany COHN-BENDIT • Fabrice NICOLINO • Geneviève AZAM • Clémentine AUTAIN • Kenny ARKANA • Marie-Dominique ROBIN • Christian ROUAUD • Emilie LOIZEAU • Philippe DE VILLIERS • Bruno GENTY • Corinne MOREL-DARLEUX • Hubert REEVES • Christian VELOT • Jean SIVARDIÈRE • Olivier BESANCENOT...
Liste non exhaustive !