

NOTRE-DAME-DES-LANDES

**SORTONS
D'UN PROJET
SANS AVENIR!**

ACCV ACIPA ADECA À L'EST DE L'ERDRE ANDE ATTAC BVV
BRETAGNE VIVANTE CAP21 COLLECTIF ANTI-MARÉES NOIRES
CONFÉDÉRATION PAYSANNE FEA FNAUT GND
GREENPEACE LES ALTERNATIFS LES DÉSOBÉISSANTS
LES VERTS LPO MALICE MEI NATUR-ACTION
NATURE AVENIR NPA OBJECTEURS DE
CROISSANCE PG SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE
SDNL&V SP2015 VÀS VÂT
VERTOU ÉCOLOGIE SOLIDARITÉ

Coordination des Associations Opposées au Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou le projet pharaonique du siècle dernier

Près de Nantes, à l'ouest de la France,
un projet d'aéroport menace 2 000 hectares
de terres agricoles d'une biodiversité exceptionnelle...

Pourquoi un nouvel aéroport ?

Pour le Concorde (années 60) ?

Pour être un « Rotterdam aérien » (années 70) ?

Pour être le 3^e aéroport parisien (années 90) ?

Pour faire face à une saturation future (2002, débat public) ?

Pour la sécurité (2006, enquête publique) ?

Pour urbaniser le sud de Nantes (octobre 2009) ?

Pour l'Airbus A380 (novembre 2009) ?

En fait : pour l'image, le prestige, le « développement »...

Notre-Dame-des-Landes : un projet

a) Il était condamné par le Grenelle de l'Environnement (fin 2007)

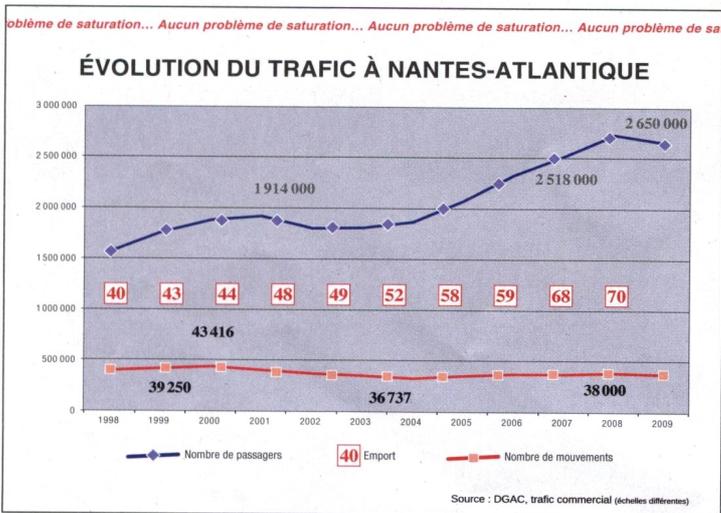
« Nous n'augmenterons pas de manière significative les capacités aéroportuaires en France... »

J.-M. Ayrault intervient auprès de F. Fillon pour sauver SON aéroport...
On le labellise Haute Qualité Environnementale...

Loi Grenelle 1 : lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, contre l'étalement urbain, assurer une gestion économe des ressources et de l'espace.

Quid des applications concrètes du Grenelle de l'Environnement ?

b) Il n'y a aucun problème de saturation à Nantes-Atlantique



Pour le trafic prévu, une seule piste suffit !

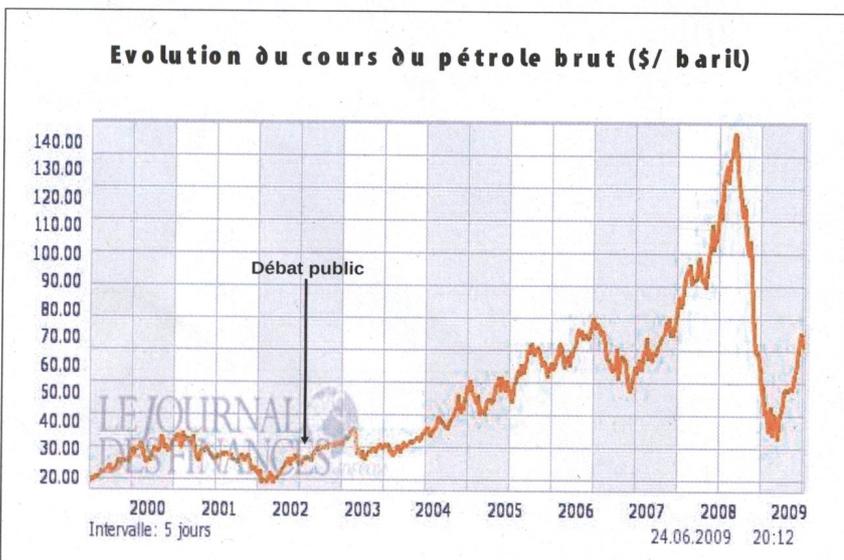
Aéroport	Surface (hectares)	Piste L x l (mètres)	Mouvements	Passagers (millions)
Genève	340	3 900 x 45	170 000	11
Gatewick	270	3 200 x 45	280 000	35
San Diego	270	2 900 x 45	223 000	17
Nantes Atlantique	320	2 900 x 45	38 000	2,8
Nantes - NDL	940	2 x [3 600 x 60]	100 000 ?	9 ?



Capacité actuelle de l'aérogare : 4 millions de passagers et elle peut être agrandie.
Aujourd'hui à Notre-Dame-des-Landes, 850 hectares sont la propriété du conseil général, mais ce sont bien 2 000 hectares qui sont nécessaires avec tous les équipements connexes à créer.

Pourquoi un nouvel équipement ? Pourquoi de cette dimension ?

c) Le contexte ne favorise pas la croissance du secteur aérien



Quel avenir pour le pétrole ?
Air France a prévu de se lancer dans le transport ferroviaire ; les passagers à moins de 3 heures d'un HUB (Londres, Francfort, Paris...) seront acheminés par TGV.

Quel avenir pour le transport aérien dans le contexte environnemental, économique et géopolitique actuel ?

grenello-incompatible et dépassé

d) Notre-Dame-des-Landes : un projet déstructurant



Une centaine d'emplois agricoles directs détruits et plusieurs centaines indirectement. En Loire Atlantique : 16,5% des terres sont déjà artificialisées et l'artificialisation y progresse beaucoup plus vite que la moyenne nationale. La perte de terres agricoles aux portes de Nantes compromettrait l'avenir d'une agriculture de proximité qui répond à une forte attente.

Quel mode de consommation privilégié aujourd'hui ?

Un renforcement de la métropole nantaise vers le nord, au détriment du sud Loire et de l'arrière pays serait inévitable...

Quel aménagement du territoire privilégié ?

e) Notre-Dame-des-Landes : un projet très coûteux

un projet fortement sous évalué...

Appréciation sommaire des dépenses	
Postes	Estimation en M€ HT (2006)
• Foncier	19
• Etudes et travaux plate-forme aéroportuaire	454
- dont zone des installations	150
- dont aire de mouvement	270
- dont éléments régaliens	34
• Etudes et travaux desserte routière et rétablissement de voiries	57
• Plan de gestion agri-environnemental	41
• Mesures d'accompagnement territorial	10
• TOTAL	581

Le coût du projet (581 millions d'euros 2006 HT) est visiblement sous-estimé ; à titre de comparaison, le coût du projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted (Londres), soit un demi Notre-Dame-des-Landes est estimé en 2007 à 2,3 milliards de livres, soit 2,9 milliards d'euros.

Bien sûr, la construction créerait des emplois, mais à moyen terme, il s'agirait surtout de transferts de ceux de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes avec tout ce que cela implique en matière de déplacements et d'aggravation du déséquilibre des emplois entre nord et sud de l'agglomération.

f) Pour réduire ou supprimer le survol de Nantes des alternatives existent



- **Nouvelle procédure d'atterrissage** : en continu
« Une approche de précision et une sécurité béton » selon deux pilotes interviewés par Ouest-France, le 06.10.2009.
- **Favoriser le train en dessous de 1000-2000 km**
Nantes-Paris = 13% des passagers, 13% des vols : le trafic de 2008 serait alors de 2,3 millions de passagers et 33 000 mouvements...
- **Répartir les vols vacances sur des aéroports en réseau** : des réseaux aéroportuaires existent déjà (Paris, Aix-Marseille...)
- **Réaménager Nantes-Atlantique** : s'il était besoin, ce qui n'est pas prouvé, une simple réorientation de la piste actuelle (idée lancée des années 70-80) supprimerait le survol de Nantes et de zones densément urbanisées.

Nous demandons une étude complète et indépendante de cette solution alternative.

PLUS LE TEMPS PASSE, PLUS LES OPPOSANTS SONT NOMBREUX

Zone de résistance

Depuis quarante ans, des citoyens et des élus résistent ensemble contre ce projet indécent :
Création de l'Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport (**ADECA**) en 1970
et de l'Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport
à Notre-Dame-des-Landes (**ACIPA**) en 2000.



Un collectif d'élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes a été créé en juin 2009. Il a aujourd'hui environ 550 membres.

collectif.elus@notre-dame-des-landes.fr

www.aeroportnddl.fr



EXTRAITS de leur appel :

Demander aux porteurs du projet de le réétudier dans une logique de développement durable, de maîtrise de l'étalement urbain et de maîtrise des coûts.

Dans une situation économique mondiale très difficile, ne faudrait-il pas à nouveau se pencher sur les solutions alternatives qui ont toujours été écartées sans études sérieuses et notamment la solution de piste est/ouest proposée par l'association Solidarité Ecologie sur le site actuel.

Un lieu de résistance « *La Vache Rit* » et des maisons occupées sur le terrain, une présence régulière lors des prélèvements de terre, une **vigie citoyenne** depuis plus d'un an devant le conseil général à Nantes, un **collectif d'élu(e)s** et un **comité de pilotes** en soutien, une **pétition** de plus de **15 000 signatures**, le **soutien d'écologistes connus** comme Nicolas Hulot, Jean-Marie Pelt, Jean-Marc Jancovici, Pierre Rabhi, Yann Arthus-Bertrand, Yves Cochet... une **coordination** de **32 associations et mouvements politiques** qui multiplie les réunions d'information à la population...

Depuis l'année 2000, des **rassemblements d'opposants** de plus en plus visibles :

- 2001 : première manifestation à Nantes,
- 2002-2003 : présence très importante lors du débat public,
- 2004 : création de la coordination des opposants,
- 2005 : 1^{er} blocage des forages,
- 2006 : fresque humaine,
- 2007 : 80 tracteurs contre l'enquête publique,
- 2008 : manif suite à la déclaration d'utilité publique (DUP) et premier festival Le Plancher des Vaches,
- 2009 : opposition continue aux sondages géotechniques, création du Collectif d'élu(e)s, Semaine de Résistance avec le 1^{er} Camp Action Climat en France,
- 2010 : la Régionale Tracto-Vélo en vue des élections régionales, le 10^e pique-nique des opposants et la 3^e édition du festival...

Conclusion

« *Accélérateur de croissance... Ambition européenne... Développement économique...* » voilà ce qu'on entend... Pour nous, ce projet s'inscrit dans une **logique dépassée** : toujours plus loin, plus vite, plus grand, plus gros... **Et toujours plus de dégâts sociaux et environnementaux!** Ce qui est **moderne et urgent**, c'est d'adapter l'existant, **économiser les ressources** et les terres agricoles, produire et consommer localement, développer les emplois utiles et pérennes et réserver l'argent public aux besoins réels.

Le seul aéroport HQE, c'est celui qu'on ne construira pas, NI ICI! NI AILLEURS!

Contact : Secrétariat de la Coordination par l'ACIPA – BP 5 – 44130 Notre-Dame-des-Landes
Téléphone 06 71 00 73 69 – site web : acipa.free.fr – acipa.info@free.fr