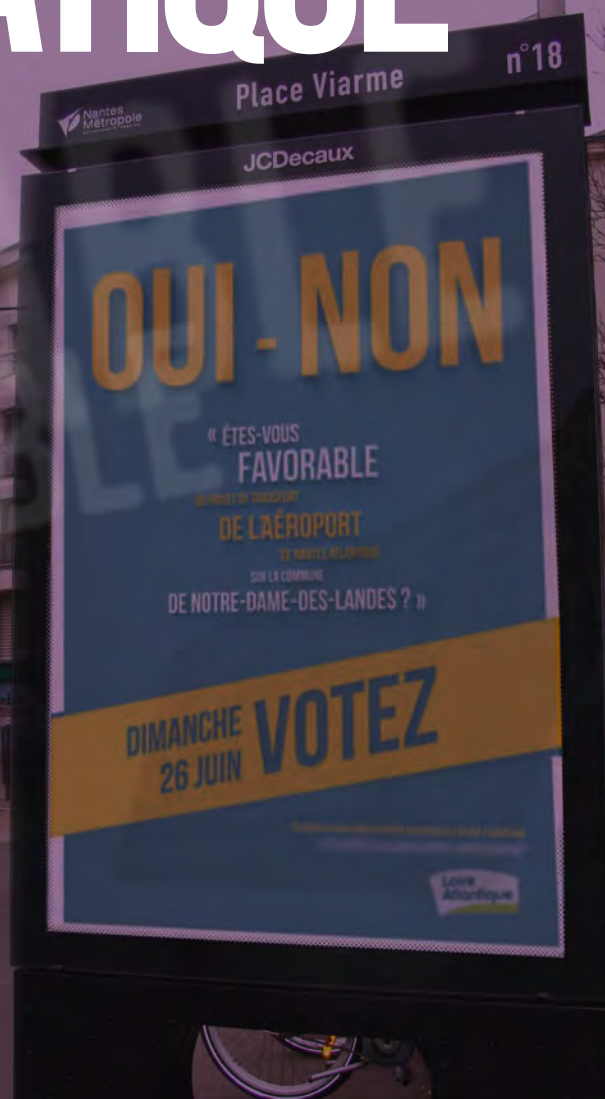


NOTRE-DAME-DES-LANDES, 26 JUIN 2016

UNE CONSULTATION DÉMOCRATIQUE

?



SOMMAIRE

Genèse de la consultation	6
Les biais de la consultation	10
Participer ou boycotter ?	18
Légalité et consultation	20
Les résultats précis de la consultation	21
Légalité et légitimité : un peu de philosophie ?	23
Conclusion	27
Annexes	29

UNE CONSULTATION DÉMOCRATIQUE ?



Depuis la consultation du 26 juin 2016 qui a vu le OUI au transfert de l'aéroport de Nantes l'emporter en Loire-Atlantique, l'argument « démocratique » est régulièrement avancé face au maintien de notre opposition au projet : « Vous avez perdu, vous devez respecter le suffrage universel, vous portez un mauvais coup à la démocratie en continuant votre opposition. »

Cette phrase, on la retrouve sous différentes formes, du côté des partisans évidemment mais aussi sous la plume ou dans la bouche de certains qui s'étaient positionnés contre le projet mais jettent l'éponge désormais puisque « le peuple a parlé ». Avec bonne foi ou machiavélisme, beaucoup réclament désormais ensemble le respect du scrutin. Et il faut avouer que l'on peut parfaitement comprendre qu'il en soit ainsi, si l'on ne prend pas la peine de regarder de près l'organisation et les conditions de ce scrutin.

C'est ce que ce cahier tente de faire.

GENÈSE DE LA CONSULTATION

L'idée semblait séduisante. Faire voter les citoyens pour sortir de l'impasse d'un projet contesté depuis des années, entré dans une phase inédite de conflit et de résistance locale et nationale, mais toujours farouchement défendu par ses promoteurs, voilà qui pouvait paraître raisonnable.

Elle a d'ailleurs été défendue, voire suggérée au plus haut niveau de l'État par de sincères opposants à Notre-Dame-des-Landes (NDDL) qui ont cru naïvement que les règles du jeu seraient honnêtes...

Rappelons aussi que la lutte contre le nouvel aéroport avait pris une telle ampleur que la France entière connaissait le nom de Notre-Dame-des-Landes et savait qu'au-delà d'un simple grand projet se jouaient bien d'autres choses : un modèle de développement, un questionnement sur le gaspillage des ressources naturelles, des questions financières, une interrogation sur l'intérêt général. Et que le mode de résistance, l'occupation du terrain, s'était propagée, faisant naître en plusieurs endroits du territoire des Zones A Défendre. La hantise du pouvoir devant ces Zad naissantes aboutira au drame de Sivens : le jeune naturaliste Rémi Fraisse, opposé à un projet de barrage que la justice reconnaîtra plus tard comme illégal, y meurt en octobre 2014, tué par une grenade.

Un mois plus tard, le Président de la République ouvre la Conférence Environnementale et déclare : « *J'ai demandé au gouvernement d'engager un chantier sur la démocratie participative de manière à ce que, sur les grands projets, nous puissions avoir toutes les garanties, et qu'il ne puisse plus y avoir de contestation avec des formes inacceptables de violence car la violence est toujours inacceptable. Les parties prenantes seront entendues et le Conseil national de la transition énergétique (sic) sera associé à cette*

réflexion. » Il ajoute : « *Nous devons explorer aussi de nouveaux modes d'association des citoyens aux décisions qui les concernent, de nouvelles façons de communiquer, d'expliquer, d'entendre, de dialoguer. Les nouvelles technologies peuvent nous y aider. N'ayons pas peur non plus du vote, pour débloquer une situation. Le recours à un referendum local vaut toujours mieux que le fait accompli ou l'enlèvement que nous pouvons parfois constater.* »

L'idée est déjà là au plus haut niveau de l'État.



Annonce de François Hollande le 27 novembre 2014

Une commission spécialisée se met en place pour réfléchir à la nécessaire rénovation du débat public ; présidée par Alain Richard, elle auditionne le 14 mars 2015 le Cédpa ainsi qu'une délégation de douze mouvements citoyens venus présenter une plate-forme commune.

GENÈSE DE LA CONSULTATION

Au sein du gouvernement, la guerre de tranchées entre Manuel Valls premier ministre et Ségolène Royal ministre de l'Écologie, défavorable au projet de longue date, se poursuit. Chaque séance ou presque des questions au gouvernement voit l'un ou l'autre des députés et sénateurs LR ou PS à tour de rôle poser la question du démarrage des travaux. A chaque fois, M. Valls bombe le torse et annonce que c'est pour demain. A chaque fois, S. Royal demande fort justement si cet aéroport vaut une guerre dans le bocage. En fin d'année 2015, nouvelle crispation lorsque AGO relance juste avant Noël la procédure d'expulsion des habitants historiques. Le 13 janvier 2016, S. Royal demande au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de rédiger un rapport « de synthèse sur la base notamment des études déjà réalisées, et d'examiner les avantages et inconvénients de différentes options en intégrant l'évolution du trafic, les enjeux environnementaux, les coûts d'investissement et d'exploitation. » Le rapport sera rendu fin mars 2016 mais la décision de faire voter a déjà été prise par le chef de l'État.



"D'ici au mois d'octobre, je demande au @gouvernementFR d'organiser un référendum local" #NDDL #DirectPR

Translate from French



Annonce de F.Hollande le 11 février 2016

"D'ici au mois d'octobre, je demande au @gouvernementFR d'organiser..."

Powered by SnappyTV

C'est en effet, le 11 février 2016, lors du journal télévisé que F. Hollande annonce la tenue d'un « referendum local » dans les mois qui viennent. « À un moment, il faut prendre une décision. Et nous savons que les travaux doivent commencer au mois d'octobre » a déclaré le président de la République. « Et bien d'ici le mois d'octobre, je demande au gouvernement, avec les élus locaux, qui partagent cette vision-là, d'organiser un referendum local pour qu'on sache exactement ce que veut la population. »

Notre-Dame-des-Landes : quel périmètre pour le référendum local sur le projet d'aéroport ?

Le Monde.fr | 11.02.2016 à 20h16 • Mis à jour le 12.02.2016 à 10h00 |

Par Rémi Barroux



C'est une piste, pour sortir du blocage, ou plutôt du guêpier dans lequel le gouvernement est enlisé. François Hollande a annoncé, jeudi 11 février, lors de son interview télévisée, la tenue « d'un référendum local » sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-



http://www.lemonde.fr/planete/article/2016/02/11/francois-hollande-annonce-un-referendum-local-sur-le-projet-d-aeroport-controverse-de-notre-dame-des-landes_4863934_3244.html#BL3h7DvfvwktTbtA.99

l'express

Notre-Dame-des-Landes: des obstacles sur chemin du référendum

Actualité / Politique / Par L'EXPRESS.fr publié le 11/02/2016 à 20:18 mis à jour le 12/02/2016 à 16:56



Le président de la République François Hollande a promis jeudi soir que la population locale serait consultée par un vote pour décider ou non de la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Passée l'annonce, rien n'est clair.

Après des années de débat, la construction ou non de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera tranchée par un référendum local. François Hollande l'a dit ce jeudi lors de son interview dans les JT de TF1 et France 2. La consultation tiendra avant le début des travaux.



http://www.lexpress.fr/actualite/politique/notre-dame-des-landes-hollande-annonce-un-referendum-local_1762928.html

Regardons bien les mots. Depuis le début, le Président parle de referendum, ou de referendum local. Las, un referendum local ne peut être organisé que par les élus locaux qui, eux n'en veulent pas ; en outre, NDDL est d'abord un projet d'État. Il va donc falloir trouver une autre solution. L'ordonnance 2016-488 du 21 avril 2016 (la première des ordonnances prises pour rénover le débat public) est taillée sur mesure pour NDDL : elle prévoit la possibilité de consultations locales pour des projets qui ont déjà fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ; sa première version a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil National de la Transition Écologique un mois auparavant notamment à cause du périmètre retenu. Rien n'y fera. L'ordonnance est adoptée en avril et aussitôt suivie par un décret (2016-503 du 23 avril 2016) qui enclenche l'organisation d'une consultation sur l'aéroport en Loire-Atlantique.

C'est donc bien une consultation « qui revêt la valeur d'un avis » comme le dit le courrier officiel de la Préfecture en date de juin 2016. La précision n'est pas anodine. En effet, des avis, il y en a eu bien d'autres sur lesquels le

gouvernement « s'est assis » sans autre forme de procès :

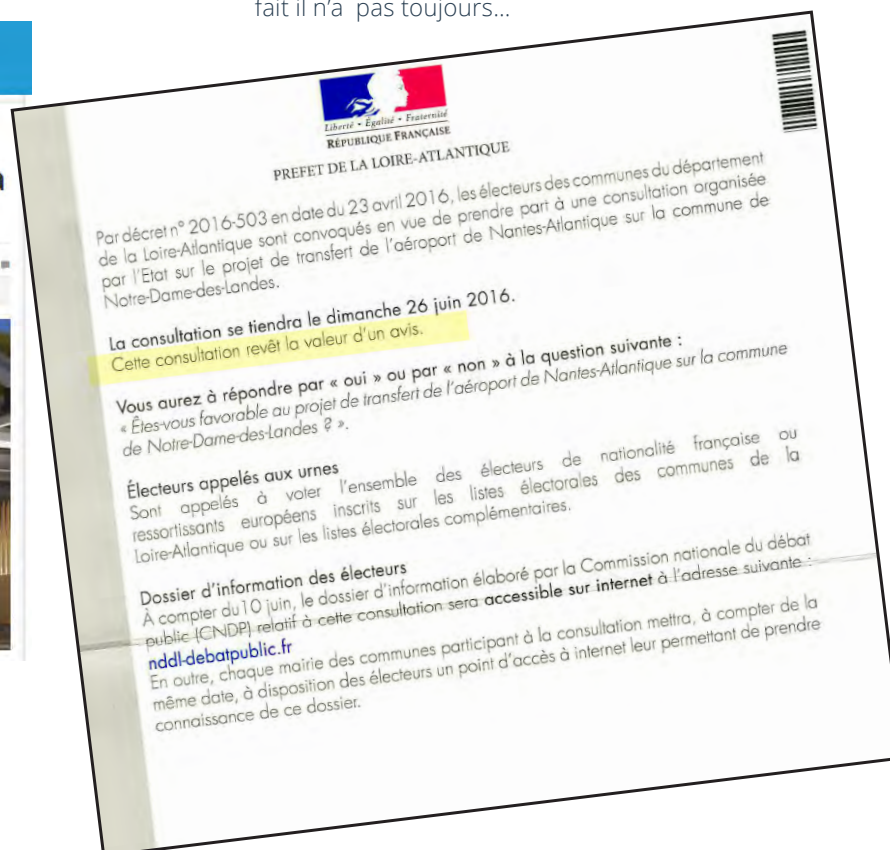
- L'avis négatif de la commission scientifique nommée par ledit gouvernement sur la méthode de compensation proposée, en avril 2013 ;
- L'avis défavorable de la commission d'enquête publique sur la loi sur l'eau (cette commission avait donné un avis favorable *sous réserve* de l'approbation de la méthode par les scientifiques ; les scientifiques ayant donné un avis négatif, celui de la commission devient donc défavorable) ;
- L'avis défavorable du Conseil National de Protection de l'Environnement d'avril 2013 ;
- L'avis défavorable du même CNPN d'avril 2014 sur la destruction du campagnol amphibie ;
- L'avis défavorable du Conseil Supérieur du Patrimoine Naturel en avril 2015 ;

Curieusement, personne ne semble s'offusquer que ces avis négatifs ne soient pas suivis d'effet mais beaucoup revendiquent que l'avis de la population de Loire-Atlantique soit respecté. L'utilisation permanente par les politiques et les media du mot « referendum » n'est d'ailleurs pas un hasard car on prête au referendum une force bien supérieure à une consultation, force qu'en fait il n'a pas toujours...



Le projet de consultation locale a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil National de la Transition Écologique

<http://www.presseocean.fr/actualite/notre-dame-des-landes-le-cnte-contre-le-projet-dordonnance-sur-le-referendum-24-03-2016-188109>



« La consultation revêt la valeur d'un avis » indique le courrier officiel de la Préfecture en date de juin 2016.

LES BIAIS DE LA CONSULTATION

Le périmètre retenu : la seule Loire-Atlantique au mépris de toute logique.

En effet, le projet est d'abord un projet d'État pour lequel le contribuable national contribuera financièrement (tour de contrôle, équipements aéronautiques, etc).

Surtout, NDDL est censé être l'aéroport du Grand Ouest ; la société constituée par Vinci et la Chambre de Commerce pour la réalisation et la concession s'appelle d'ailleurs A.G.O : Aéroport du Grand Ouest. La Région des Pays de la Loire et la Région Bretagne, donc les contribuables de ces deux régions, participent financièrement au projet. Elles apportent 60 % des 131 M euros 2016 (115,5 M 2006) que les collectivités locales mettent directement dans le projet, sans compter le financement des investissements connexes théoriquement prévus). La réalisation du projet peut aussi avoir des conséquences sur les aéroports des deux régions, mais on ne demandera pas leur avis aux habitants des huit autres départements...

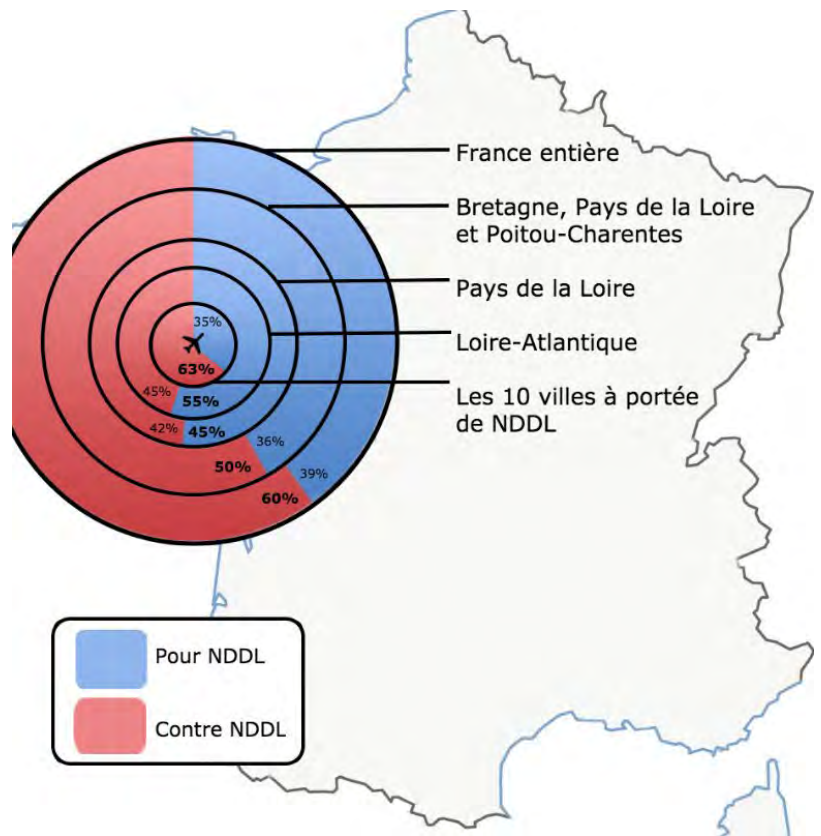
Quatre présidents de conseils départementaux (Mayenne, Maine-et-Loire, Morbihan et Vendée) ont pourtant demandé à ce que les électeurs de leurs départements, soient également consultés. Leur appel n'a pas été entendu par le gouvernement.

La raison en est simple : ce périmètre a été choisi parce que c'était le plus favorable au OUI d'après les sondages réalisés.

Un sondage de mars 2016 réalisé par l'IFOP pour Europe 1 et iTélé donnait un rapport de 58/42 pour le OUI en Loire-Atlantique.

Dans son édition du 28 juin 2016, l'hebdomadaire Marianne, s'appuyant sur plusieurs sondages, montre que le résultat de la consultation aurait été différent si l'Etat avait choisi un autre périmètre : au niveau national, au niveau du grand Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou Charentes) comme sur l'ensemble des deux régions qui financent, le NON l'emportait.

Vous avez dit « démocratique » ?



Le sondage montre que le référendum sur "NDDL" n'aurait sûrement pas reçu la même réponse à d'autres échelles que celle retenue par le gouvernement. - SIPA

Référéndum sur Notre-Dame-des-Landes : et si le gouvernement avait choisi une autre échelle ?

Par Magazine Marianne
Publié le 28/06/2016 à 19:11

Le "oui" l'a emporté ce dimanche 26 juin à l'épineuse question du transfert de l'aéroport de Nantes vers Notre-Dame-des-Landes. Une victoire sans conteste pour la position du gouvernement, les habitants de la Loire-Atlantique ayant répondu par l'affirmative à 55%. Mais les sondages



Marianne montre que le résultat de la consultation aurait été différent si l'Etat avait choisi un autre périmètre
<https://www.marianne.net/societe/referendum-sur-notre-dame-des-landes-et-si-le-gouvernement-avait-choisi-une-autre-echelle>

La question

« Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes ? »

La question paraît assez simple pour qu'on puisse répondre par oui ou non. Cependant, elle est biaisée à la base.

D'une part, on peut discuter à l'infini du mot transfert, car en réalité il est prévu de garder la piste actuelle en activité pour Airbus. D'autre part et surtout, la question ainsi rédigée élude totalement les questions soulevées par le rapport des inspecteurs du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Ceux-ci qui ont eu quelques semaines pour étudier le dossier rendent leurs conclusions en mars 2016 : ils affirment que le projet de NDDL est surdimensionné, proposent de choisir entre un projet redimensionné à une piste ou une optimisation de Nantes-Atlantique dont ils reconnaissent qu'elle n'a pas été étudiée lors du débat public alors qu'elle est possible ; ils « suggèrent d'avoir recours à une tierce expertise pour préciser [leurs hypothèses], dès que possible. » (voir annexe p.30).

Rappelons qu'en 2013, la mission du dialogue avait déjà demandé des études sur le bruit et les coûts (entre autres). La Direction Générale de l'Aviation Civile d'une part, le Cédpa et l'Atelier citoyen d'autre part, ont mené des études sur ces deux sujets, leurs conclusions en ont été opposées. L'État a alors refusé de poursuivre les échanges et a toujours refusé une véritable expertise indépendante. Ainsi, trois ans plus tard, le flou sur ces questions demeure et le

CGEDD n'a pu que renouveler cette demande d'expertise.

Une expertise ? Surtout pas ! S. Royal affirme pourtant presque aussitôt que la consultation se fera sur la base du rapport du CGEDD c'est à dire sur un projet à NDDL à une piste mais comme trop souvent le premier ministre (ou son conseiller environnement, ancien de Vinci...) l'emporte. La consultation se fera sur le projet initial à deux pistes sans autre étude comparative ... Vous avez dit « démocratique » ?

De nombreux habitants n'ont d'ailleurs pas compris sur quel projet ils devaient se prononcer au final. Pour achever de brouiller le message, la campagne des partisans du transfert a porté au moins autant, voire plus, sur la question des zadistes et de l'évacuation de la Zad. Nous le rappelons ici : l'occupation du terrain, a été rendue nécessaire face à l'aveuglement et la mauvaise foi des partisans du projet. Il nous fallait empêcher le commencement de travaux qui auraient été clairement en infraction aux règles européennes (le contentieux n'est toujours pas soldé, même si bon nombre de politiques font mine de l'oublier ou de ne pas le connaître...). Débuter les travaux aurait été contraire aussi à la loi sur l'eau (contentieux non soldé encore). Les partisans du OUI ont cyniquement transformé la question sur le fond « Voulez-vous un nouvel aéroport ? » en une autre : « Êtes-vous pour ou contre la Zad et voulez-vous son évacuation ? ». La Région Pays de la Loire a financé une campagne de publicité pour exiger l'évacuation de la Zad, campagne au sujet de laquelle nous avons alerté le Préfet qui n'a pas répondu sur le fond.

EXIGEONS L'ÉVACUATION DE LA ZAD

SOUTIEN AUX RIVERAINS DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

Signez la pétition demandant le respect de la loi, la fin des occupations illégales de terrains et la fin des violences à Notre-Dame-des-Landes.
WWW.PETITIONZAD.PAYSDELA LOIRE.FR

Pays de la Loire @paysdelaloire

Exigeons l'évacuation de la #ZAD. Soutien aux riverains de #NDDL

Signez la pétition : petitionzad.paysdelaloire.fr

09:40 - 5 Feb 2016

440 371

Ailes pour l'Ouest @ailespourlouest

.@manuelvalls confirme évacuation de la zad et lancement des travaux si c'est OUI #NDDL dimanche. Aucun doute! Votons oui massivement

Translate from French

RETWEETS 25 LIKES 13

7:41 AM - 23 Jun 2016

1 25 13

Pour brouiller le message, la campagne des partisans du transfert a porté au moins autant, voire plus, sur la question des zadistes et de l'évacuation de la Zad, que sur celle de l'aéroport.

La durée de la campagne

Dès l'annonce de François Hollande, des doutes avaient surgi chez les juristes quant à l'organisation d'un referendum local sur Notre Dame des Landes. Arnaud Gossement, docteur en droit, avocat spécialisé en droit public et en droit de l'environnement, enseignant à l'Université Paris I, l'écrit dans une tribune sur Médiapart.

Pendant plusieurs semaines, l'incertitude est de mise. La copie du premier ministre est revue plusieurs fois. Les annonces par M. Valls de la réalisation et des conditions de cette consultation s'échelonnent, en réponse aux questions qui lui sont posées. Le décret qui sort le 23 avril fixe la date de la consultation au 26 juin, deux mois après. Deux mois, c'est évidemment très court pour une campagne sur un sujet complexe. Très court surtout pour les organisations d'opposants qui ont à se mobiliser. Du côté des partisans du OUI, la mobilisation des moyens est déjà là. Au Syndicat mixte aéroportuaire notamment, dont les cinq salariés n'ont d'autre travail que la communication depuis quelques années.

Le choix d'une durée de campagne courte est lui aussi stratégique pour faire gagner le OUI. Des travaux sociologiques ont été menés par Serge Galam du CNRS sur la façon dont l'opinion publique évolue dans ses votes (Sociophysics, éditions Springer-Verlag). Plus on donne du temps aux gens pour se renseigner et échanger sur la question posée, plus le vote rejetant la vision majoritaire portée par l'État et les principaux media, a de chances de l'emporter. Le cas du referendum de 2005 sur le Traité Constitutionnel Européen en est un exemple flagrant.



MEDIAPART
MER. 5 AVR. 2017 - DERNIÈRE ÉDITION

Notre-Dame des Landes: le droit permet-il l'organisation d'un référendum local ?

12 FÉVR. 2016 | PAR ARNAUD GOSSEMENT | BLOG - LE BLOG D'ARNAUD GOSSEMENT

Le Président de la République a annoncé l'organisation d'un « référendum local » sur l'avenir du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes. En l'état actuel du droit et de la jurisprudence, l'organisation de ce référendum paraît très incertain.

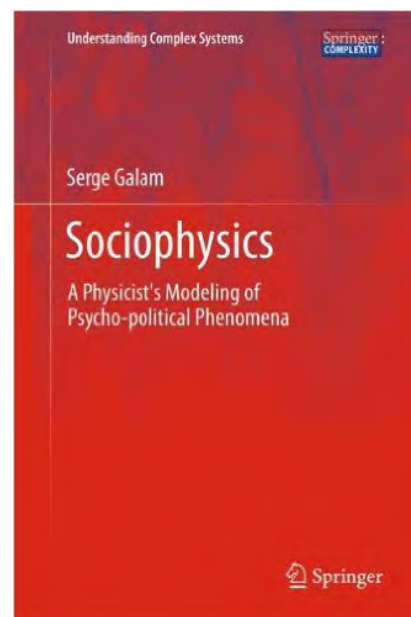
33 COMMENTAIRES | 26 RECOMMANDÉS | A+ A-

Lors d'un entretien télévisé organisé ce 11 février 2016, le Président de la République a indiqué : « *Il y a un blocage, il y a des élus qui sont totalement mobilisés pour que cet aéroport se fasse et d'autres mobilisés pour que cet aéroport ne se fasse pas. D'ici le mois d'octobre, je demande au gouvernement d'organiser un référendum local* ». Avant d'ajouter : « *Si c'est oui et que la population veut cet aéroport alors tout le monde devra accepter cette décision. Si c'est non, le gouvernement en tirera les conséquences.* »



Tribune d' Arnaud Gossement sur le site de Médiapart

<https://blogs.mediapart.fr/arnaud-gossement/blog/120216/notre-dame-des-landes-le-droit-permet-il-l-organisation-d-un-referendum-local>



Serge Galam, Sociophysics,
éditions Springer-Verlag

Le temps de l'information

De février à avril, nous espérions encore que, s'il y avait consultation, elle serait honnête. A tort comme on l'a vu. L'ordonnance a figé le périmètre à la Loire-Atlantique et relégué aux oubliettes le rapport du CGEDD et la promesse de Ségolène Royal de fonder la consultation sur ce rapport. Il reste deux mois avant la consultation... Deux mois seulement et un autre sujet d'inquiétude est apparu : qui rédigera le document soumis aux électeurs ?

Sans surprise, Christian Leyrit, le président de la CNDP, propose aussitôt ses services. On le connaît, il a lui aussi été auditionné par la commission spéciale présidée par Alain Richard. Il a bien sûr plaidé pour renforcer les moyens de sa boutique et même affirmé que s'il y avait problème dans le débat public, c'était en partie à cause des citoyens qui ne s'intéressent pas suffisamment aux sujets débattus. Nous avons failli nous en étrangler de rage...

Christian Leyrit entend donc auditionner, seul, toutes les parties et vient une première fois à Nantes. Devant les réactions hostiles à ce cavalier seul à l'intérieur même de la CNDP, il finira par inviter ses collègues. Les nombreuses auditions aboutiront à un dossier mis en ligne (notons au passage le mépris de l'État pour tous ceux qui n'ont pas d'ordinateur. « *Qu'ils aillent en mairie* », nous a-t-on répondu !). Le document se prétend objectif mais on y trouve des manipulations en faveur du OUI et des arguments dont nous avons montré, preuves à l'appui, la fausseté. L'Atelier citoyen qui avait fourni un énorme travail sur la modernisation de Nantes-Atlantique a analysé les biais du document de la CNDP. Son courrier demandant des rectifications est resté sans réponse... (voir annexe p.34)

C'est ainsi par exemple que, sur les impacts en matière d'aménagement du territoire, le document consacre quatre paragraphes aux arguments des pro aéroport et un seul aux anti.

C'est également ainsi que la comparaison des coûts est faussée : on compare le coût officiel de NDDL pour 5 millions de voyageurs et celui de la réfection de Nantes-Atlantique vue par la Direction Générale de l'Aviation Civile pour 9 millions de voyageurs ; l'estimation de l'Atelier Citoyen n'est même pas évoquée et celle du CGEDD tient en une ligne alors que le rapport confirme pourtant la surestimation de la DGAC et demande une véritable expertise.



Comparer des choses comparables. #NDDL
4Mpx HT / #NA TTC 9Mpx
ateliercitoyen.org/index.php/2016...

Translate from French



LES BIAIS DE LA CONSULTATION

C'est ainsi encore que se poursuivent déséquilibre et manipulation sur le lac de Grandlieu, trois paragraphes, contre un. Ce dernier est écrit en outre de façon à le mettre en doute : « *De nombreux naturalistes considèrent que le déménagement de l'aéroport constituerait une plus grande menace pour l'environnement que le survol du lac par les avions du fait de la densification inévitable de l'urbanisation. Ce point de vue est contesté par les collectivités territoriales.* ». La position des scientifiques spécialistes du lac et des propres services de l'État qui affirment sans équivoque que l'aéroport actuel ne pose aucun problème aux oiseaux, est ainsi habilement masquée pour ne pas dire passée sous silence ! ... Et l'on retrouvera donc l'argument de la protection du lac de Grandlieu, en fin de document, dans les six bonnes raisons de voter OUI.

Ce résumé en six arguments est présenté comme « *les arguments des pro et des anti* ». Pourquoi dans ce cas n'avons nous pas pu rédiger « notre partie » ?

On peut affirmer que, grâce à l'opiniâtreté de certains membres de la CNDP et à nos auditions, le document de la CNDP a évité le pire mais il est très loin de la neutralité à laquelle il prétend.

Vous avez dit « démocratique » ?

Après avoir procédé à de nombreuses auditions, la Commission nationale du débat public (CNDP) présente les principaux arguments des acteurs favorables et des acteurs opposés au projet de transfert

« ÊTES-VOUS FAVORABLE AU PROJET DE TRANSFERT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE SUR LA COMMUNE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ? »

(PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2008)

6 ARGUMENTS POUR voter OUI	6 ARGUMENTS POUR voter NON
<p>Projet indispensable au développement de l'attractivité économique et touristique de la région et du département, et au renforcement de leur rayonnement international, soutenu par 22 grandes collectivités.</p>	<p>Projet inutile alors que le réaménagement de Nantes Atlantique est suffisant pour répondre aux besoins du territoire et assurer son attractivité à moyen et long termes.</p>
<p>Suppression des risques et des nuisances sonores dans l'agglomération nantaise et préservation des espaces naturels (lac de Grandlieu).</p>	<p>Perte atteinte à des zones humides très sensibles (double tête de bassin versant), fort impact sur une biodiversité très riche et sur un bocage unique et de grande qualité. Compensations difficiles à réaliser. Pré-convention européenne en cours.</p>
<p>Renforcement de la dynamique de la métropole nantaise par la réutilisation des espaces libérés : création de milliers d'emplois, lutte contre l'étalement urbain, construction de logements et aménagement d'une forêt urbaine.</p>	<p>Perte d'espaces agricoles du fait de l'emprise du futur aéroport, de l'étalement urbain associé et des compensations environnementales.</p>
<p>Limitation des coûts pour l'État et les collectivités par l'apport de fonds privés. Risque de lourdes indemnités versées par l'État au concessionnaire en cas d'abandon du projet de transfert (probablement supérieures à la participation de l'État à sa réalisation).</p>	<p>Mauvaise desserte en transports collectifs de l'aéroport à court terme et coûts élevés de leur réalisation à moyen-long terme (projet de tram-train et nouvelle liaison ferroviaire Nantes-Rennes).</p>
<p>Abandon du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, évitant de longues procédures administratives, la fermeture de la piste pendant les travaux et un coût élevé.</p>	<p>Inécompatibilité des ambitions de l'Aéroport de Paris-Orly de la QDP21, visant à stabiliser les émissions de CO2 (plafonnement à venir des émissions de CO2 du transport aérien).</p>
<p>Respect de décisions publiques et de justice qui ont été prises.</p>	<p>Projet conduit de manière peu transparente. Difficulté d'accéder aux informations pour les citoyens, insuffisance d'expertises indépendantes.</p>

Dernière page du document de la CNDP



Édito

Le 26 juin prochain, les habitants de la Loire-Atlantique sont appelés à se prononcer lors d'une consultation publique sur le projet de déplacement de l'aéroport de Bouguenais (Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes).

Je ne me prononcerai pas sur l'opportunité de recourir à cette procédure tout à fait exceptionnelle sur un projet déjà acté depuis longtemps, dont l'intérêt dépasse largement la seule Loire-Atlantique.

Sur le projet lui-même, ayant entre 2001 et 2004 suivi le dossier de près pour le compte du Conseil général et notamment à l'occasion du débat public, je voudrais apporter quelques informations.

- 1° - Le trafic aérien dans le monde est en augmentation constante et se poursuivra vraisemblablement avec des appareils plus gros, moins énergivores, moins bruyants.
- 2° - L'aéroport de Nantes Atlantique ne peut supporter, dans sa configuration actuelle, une augmentation importante de son trafic et, sauf à imaginer des déplacements systématiques vers les aéroports parisiens, il faut un aéroport de dimension internationale dans le grand Ouest, comme c'est le cas dans toutes les grandes régions.

L'extension de Nantes Atlantique sur le site actuel n'est pas possible et les hypothèses

Edito du maire de Mouzeil en mai 2016



24 avril 2015 Inauguration des sentiers « estapades » aux Pèrriers

Le mois de juin va être marqué par une consultation inédite sur la pertinence du projet de l'aéroport de NDDL. Dépassant le caractère inutile de cette consultation, tant je pense qu'elle ne règlera en rien le clivage opéré entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, et tant il paraît incroyable qu'il faille poser cette énième condition à un projet d'aménagement du Territoire qui a été validé par toutes les décisions politiques depuis des décennies et par toutes les décisions de justice également, je veux vous dire pourquoi je soutiens ce projet.

Cette position personnelle est le fruit d'une réflexion autour de deux éléments :

L'aménagement du Territoire d'abord puisqu'il permet de positionner à un endroit stratégique, un outil de développement et de mobilité pour nos régions, dans un ensemble européen où nous sommes excentrés. Un outil au service d'une ambition de développement et de promotion de nos atouts, un outil de rayonnement et de croissance qui rejaille sur l'emploi et le dynamisme économique.

Le développement durable, ensuite, parce qu'on ne conçoit pas ce nouvel équipement structurel sans penser d'abord au Lac de Grand-Lieu, à la commune de Saint Aignan de Grand Lieu, à la réduction des

de chacun de se positionner clairement quand on est un responsable politique ou un Citoyen acteur de son Territoire.

Sans naïveté, avec la vigilance qui sera la mienne sur ce sujet, j'ai fait le choix de soutenir ce projet.

J'invite chacune et chacun à réfléchir à cette question et à venir voter pour que notre démocratie continue à vivre.

« Grandir ensemble »

Dans l'actualité vertaviennaise, la concertation « enfance-jeunesse » lancée en avril est entrée dans sa phase active. Après l'installation du Comité de Suivi, le 23 mai, les premiers ateliers, consacrés à « l'état des lieux » étaient programmés fin mai.

C'est une grande satisfaction pour la Municipalité de constater le bon avancement de cette concertation, qui, avec la concertation « Quelle Sèvre ? », toujours en cours, constituent deux axes forts, deux actions majeures et deux marqueurs fondamentaux de cette première moitié de mandat municipal.

A quelques semaines des congés scolaires d'été, nous avons justement souhaité, dans ce numéro de juin, consacrer un dossier à la jeunesse vertaviennaise. Outre

Edito du maire de Vertou en juin 2016

Affiche financée par le Conseil départemental de Loire-Atlantique avec "Favorable" en gras pour une lecture subliminale en faveur du oui.

Les moyens matériels et financiers

Nous redoutions que les armes ne soient pas égales, cela s'est confirmé. D'un côté, des moyens militants pour réaliser des documents d'information et assurer des réunions publiques, de l'autre l'utilisation de canaux d'information, de moyens matériels et financiers à forte efficacité : le Syndicat Mixte Aéroportuaire, la Région Pays de la Loire, le Conseil départemental de Loire-Atlantique (avec des affiches apparemment neutres mais à message subliminal), et des communes de Loire-Atlantique ont mis au service du OUI, l'argent public et leurs media.

Quelques exemples non exhaustifs :

- Le président de l'Association des Maires de Loire-Atlantique a lancé un appel (p.42) à tous les maires du département pour qu'ils s'engagent en faveur du transfert et appellent leur population à voter OUI, alors même que le sujet divisait élus et population et que cet appel n'était pas conforme aux statuts de l'association.
- Les maires de Mouzeil, de Vertou, de Saint-Aignan de Grandlieu entre autres, ont utilisé le bulletin municipal, distribué dans chaque foyer, pour assurer la promotion du OUI.
- La communauté de communes Cap Atlantique a reproduit sur son site internet les arguments du Syndicat Mixte en faveur du transfert et distribué la plaquette dudit syndicat à ses employés.



LES BIAIS DE LA CONSULTATION

Dans son magazine, la commune de Saint-Aignan de Grandlieu (directement concernée, comme Bouguenais par l'aéroport actuel) ne s'est pas contentée de l'éditorial de son maire mais a consacré au sujet un dossier spécial. Le maire y annonce la mort pure et simple de sa commune, avec fermeture des écoles et tout à l'avenant en cas de maintien de Nantes-Atlantique. Il n'oublie qu'un point qui aurait pourtant intéressé ses habitants : la richesse fiscale dont bénéficie Saint-Aignan et qui vient des entreprises du D2A (Domaine d'Activités Aéroportuaires) : 180 entreprises, 3000 emplois, un potentiel fiscal au-delà du commun qui donne à cette charmante petite commune de 3900 habitants des services que lui envie bien d'autres communes de même taille ! Évidemment toutes les entreprises de la commune ne sont pas liées directement à l'aéroport, mais qui peut de bonne foi nier que c'est la présence de l'aéroport qui a présidé à la création de la zone d'activités « aéroportuaire » ? Le maire actuel visiblement. Il est vrai qu'il serait plus agréable de garder les emplois et l'argent de l'ancienne taxe professionnelle (redistribué aujourd'hui par Nantes-Métropole sous forme d'allocation de compensation), ne plus avoir les nuisances et urbaniser enfin tout à loisir !... Le beurre et l'argent du beurre...

Quand on pense que certains prétendent que les opposants à NDDL ou à d'autres grands projets inutiles sont des Nimbyistes qui ne voient que leur intérêt particulier, on peut rire, jaune...

Preuve en tout cas que le discours du maire a fonctionné : les résultats de la consultation à Saint-Aignan donnent 71,17% pour le OUI, quand Bouguenais, avec une population touchée par le bruit supérieure en nombre, répond OUI à 50,65 % seulement...

La richesse de Bouguenais (19 200 habitants) est venue d'Airbus.
La richesse de Saint-Aignan (3 900 habitants) provient du Domaine d'Activités Aéroportuaires (D2A) qui compte 180 entreprises et plus de 3000 salariés.
Aujourd'hui, l'allocation de compensation est de 8,6 M € pour Bouguenais, 1,7 M € pour St-Aignan.
 (L'attribution de compensation est reversée par l'agglomération aux communes en fonction de leur richesse précédente de taxe professionnelle.)

L'INDISPENSABLE TRANSFERT DE L'AÉROPORT



Magazine de St-Aignan en faveur du transfert au printemps 2016

RÉFÉRENDUM

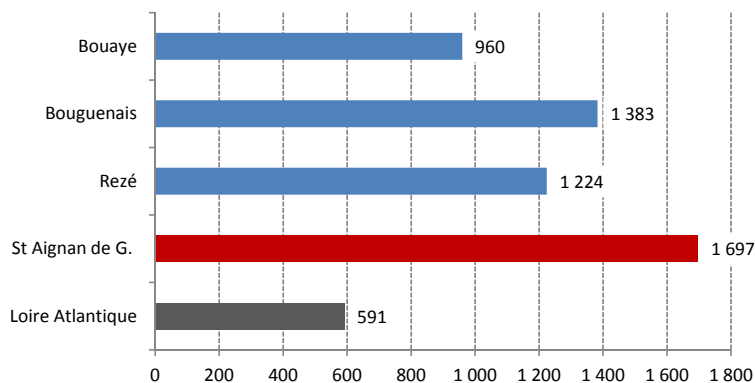
Le 1^{er} février, la question du transfert de l'aéroport s'était invitée à juste titre dans les débats du Conseil municipal, en raison des tergiversations du gouvernement qui compromettent directement l'avenir de notre territoire. La presse n'en a soufflé mot, laissant croire une fois de plus à ses lecteurs qu'au sud-Loire rien de nouveau ne venait troubler la résignation des habitants, ni abuser de leur patience.

Depuis cette date, le pouvoir s'est donné une nouvelle marge d'indécision sous la forme discutable d'un « référendum » auquel on a compris une chose : la victoire du « NON au transfert » légitimerait à la fois l'occupation illégale du camp retranché de la ZAD et l'inaction du gouvernement. Cette consultation est un nouveau prétexte pour ne pas affronter les illégalités perpétrées contre un projet d'équipement conçu et validé de longue date. Son abandon affecterait l'avenir - non pas de la planète - mais de la région, du département, de la métropole nantaise et, tout particulièrement, de notre commune. Ce référendum aura lieu à l'échelle du département. S'il est programmé pour la date probable du dimanche 26 juin, ce sera chez nous le jour de la fête de Pierre Argüe. Tout un symbole pour notre territoire, victime consciente de certains arguments brandis par des opposants obsessionnels à tout aménagement du territoire : ils ont osé prétendre que « ce sont les avions qui protègent les oiseaux du lac ».

Ce référendum aura lieu et il ne faut surtout pas le perdre ; le perdre de guerre lasse, parce qu'on n'en peut plus. Pendant toutes ces années, la véhémence des anti-NDDL a pris en otage l'opinion publique et la virulence de leurs méthodes a empêché tout échange raisonnable. L'occasion nous est bientôt fournie - même si elle est sujette à caution - d'exprimer avec calme et détermination notre volonté de maîtriser

Bouguenais et St Aignan de Grandlieu : des contraintes mais aussi des ressources

Potentiel financier annuel par habitant (en euros)



Source : Observatoire des territoires, 2013

Le potentiel financier permet de prendre en compte l'ensemble des ressources stables d'une commune. Il cumule son potentiel fiscal et sa dotation générale de fonctionnement qui provient de l'Etat.

Contacté en mai sur toutes ces entorses à la nécessaire neutralité des élus, le sous-préfet en charge du dossier de NDDL nous a répondu benoîtement que nous n'aurions qu'à contester les résultats de la consultation devant la justice ! Ce que nous n'avons pas fait, nos juristes étant convaincus qu'il n'y avait aucune chance d'avoir gain de cause.

En résumé, cette consultation a eu tous les défauts que nous pressentions. Peut-on la dire démocratique ? On nous répond souvent : « *Alors il ne fallait pas l'accepter !* »

Rappelons d'abord qu'aucune des parties en présence n'était prête à accepter le verdict des urnes. Le 22 février 2016, à la toute fin de l'émission de France-Culture

« Du grain à moulin », Hervé Gardette questionne Alain Mustière, Président de l'Association des Ailes pour l'Ouest, ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie et farouche défenseur du projet. Respectera-t-il le vote qui aura lieu dans les prochains mois ? La réponse a le mérite de l'immédiateté et de la franchise : « **ça dépend du résultat !** »...

Nous n'aurions pas dit mieux ! Mais évidemment aujourd'hui A. Mustière en appelle au respect du scrutin sur tous les tons...

« **Notre-Dame des Landes : c'est oui ou c'est non ?** »



Gilles Bontemps, Alain Mustière, Françoise Verchère et Michel Mayol • Crédits : FR - Radio France



Le 22 février 2016, sur France-Culture à la question :
“ **Respecterez vous le vote qui aura lieu dans les prochains mois ?** ”
Alain Mustière, Président de l'Association des Ailes pour l'Ouest, répond :
“ **ça dépend du résultat !** ”..

Du grain à moulin, 22/02/2016 <https://www.franceculture.fr/emissions/du-grain-moulin/notre-dame-des-landes-c-est-oui-ou-c-est-non>

PARTICIPER OU BOYCOTTER ?

Refuser de participer à la consultation signifiait donc appeler au boycott.

Le débat a eu lieu au sein du mouvement. Cela faisait déjà longtemps que nous nous demandions s'il fallait continuer à participer à tous les simulacres de « démocratie participative » qui ponctuent l'avancement de ce dossier. Le Débat public ? C'était NDDL ou NDDL. Les commissions d'enquête d'utilité publique ? Même si l'une d'entre elles finit par donner un avis défavorable, le gouvernement décrète de toutes façons l'utilité publique. La commission du dialogue en 2013 ? Elle avait pour mission explicite de valider et d'accompagner le projet, elle l'a fait malgré tout le travail de contre-expertise fourni par le Cédpa, les pilotes, les naturalistes. Les réunions « de dialogue » mises en place par le Ministre des transports ? Conduites par un sous-préfet dédié, elles ont confondu confrontation honnête des faits et simple écoute formelle des opposants... L'Acipa a compris très vite le piège et refusé les mascarades ; le Cédpa a décidé, lui, de répondre présent à chaque fois, sans illusion mais pour apporter des éléments de contestation de fond sur le dossier. Cela n'a d'ailleurs pas empêché un partisan du transfert d'affirmer sous serment devant la commission d'enquête sénatoriale formée sur le sujet des compensations environnementales que les opposants avaient toujours refusé le dialogue ! *

Nous savions que la consultation était pipée car elle ne réunissait aucune des conditions d'objectivité et d'honnêteté (cf supra).

L'option du boycott a été envisagée. Mais quelqu'un peut-il donner l'exemple d'un boycott de consultation populaire réussi ? On aurait certes eu une participation en baisse mais avec aussi des gens qui auraient participé et voté NON. Difficile par exemple pour les personnes les plus directement concernées par le projet de boycotter une consultation susceptible d'affecter profondément leur avenir. Un boycott aurait donc au final apporté au OUI un score important qui aurait servi le gouvernement dans la confirmation de son projet. Car on oublie bien vite le taux de participation de toute élection. La remplaçante de J.M. Ayrault a été élue en 2015 par 14,5 % des électeurs, compte tenu du taux d'abstention ; la voit-on douter un instant de sa représentativité ?

Nous étions piégés de toute façon : le périmètre de la consultation a été choisi pour que le OUI l'emporte : participer c'était prendre le très grand risque de perdre et nous avons perdu mais en faisant baisser le score du OUI par rapport aux sondages. Ne pas participer, c'était perdre à tous les coups. Et dans ce cas que n'aurions-nous entendu sur notre peur de passer par les urnes et notre refus de « la démocratie » ? !

L'ensemble de **la Coordination des organisations opposées au projet, dont fait partie le Cédpa, a choisi de participer tout en dénonçant le piège qui était tendu.** Nous nous sommes exprimés clairement sur le sujet dans un communiqué de presse commun le 13 mai 2016. Dénonçant une mascarade

* André Tameza de l'association des Ailes pour l'Ouest, auditionné par la commission du Sénat http://event.senat.vodaly.com/video.317990_5897b4384bc8a.audition-de-m-fabien-raynaud-president-de-la-6eme-chambre-de-la-section-du-contentieux-du-conseil-«-les-opposants-ont-toujours-refusé-le-dialogue-»-à-15H25-45



Consultation du 26 juin 2016 en Loire Atlantique : On a tous une bonne raison de voter NON !

Publié dans [Communiqués de presse](#)

La Coordination des opposants (plus de 50 groupes - associations, collectifs, syndicats et mouvements politiques) a décidé, après discussion lors de sa réunion exceptionnelle du 31 mars 2016, de dénoncer haut et fort la mascarade que représente cette consultation mais d'appeler aussi les citoyens à aller voter massivement NON pour ne pas laisser le champ libre aux porteurs du projet.

La Coordination a toujours su s'adapter et réagir aux différentes turpitudes de ce dossier, aussi bien sur le terrain que sur les volets juridique et politique. Les fortes mobilisations de janvier et février 2016 autour de Nantes ont démontré la détermination et la cohésion de l'ensemble du



<https://www.acipa-ndl.fr/actualites/toute-l-actualite/itemlist/date/2016/5?catid=11>

de consultation organisée par un Etat juge et partie, dans des conditions favorisant outrageusement le OUI, les opposants ont choisi de faire campagne pour le NON pour « *informer le public sur les véritables enjeux liés à ce projet* ». La Coordination a tenu « *à réaffirmer que cette consultation citoyenne, que nous n'avons pas demandée, ne saurait en aucun cas légitimer un projet d'aéroport parfaitement illégal à Notre-Dame-des-Landes, ruineux et destructeur.* »

Ce qui a prévalu dans ce choix, ce fut la position des agriculteurs historiques, en lutte depuis si longtemps et qui ne se voyaient pas ne pas participer à un moment qui pouvait sceller leur sort (et dans leurs rêves les plus fous peut-être, donner le coup de grâce au projet).

Nous avons choisi de participer et nous

avons perdu, comme c'était prévisible. Nous avons toutefois fait baisser le score du OUI : de 58 % (sondage) il est passé à 55 %.

Pour toutes les raisons que nous avons évoquées, nous avons dit dès le début collectivement que nous participerions mais que le vote ne nous engagerait pas à arrêter toute contestation. Car un vote, fût-il populaire, ne vaut pas légalité. Et ne remet pas en cause la légitimité de notre opposition. Pourquoi ?

LÉGALITÉ ET CONSULTATION

Admettons pour le raisonnement que l'avis du peuple ait plus de poids que les avis des instances dont nous avons parlé. L'avis du peuple abolit-il la loi ? Non. La question posée n'étant pas « Êtes-vous pour l'abolition de la loi sur l'eau ? », tout le monde conviendra que même si le peuple dit vouloir un nouvel aéroport, ce désir ne peut effacer les règles fixées par la loi. Visiblement, cela n'a pas l'air d'émouvoir ceux qui ne cessent de nous rappeler au respect des règles républicaines. **Le résultat de la consultation ne fait donc pas du projet de NDDL à ce jour un projet légal, ni au niveau national ni au niveau européen.**

Le projet de NDDL est en effet en infraction par rapport aux directives européennes. La consultation ne fait pas disparaître comme par magie cette infraction.

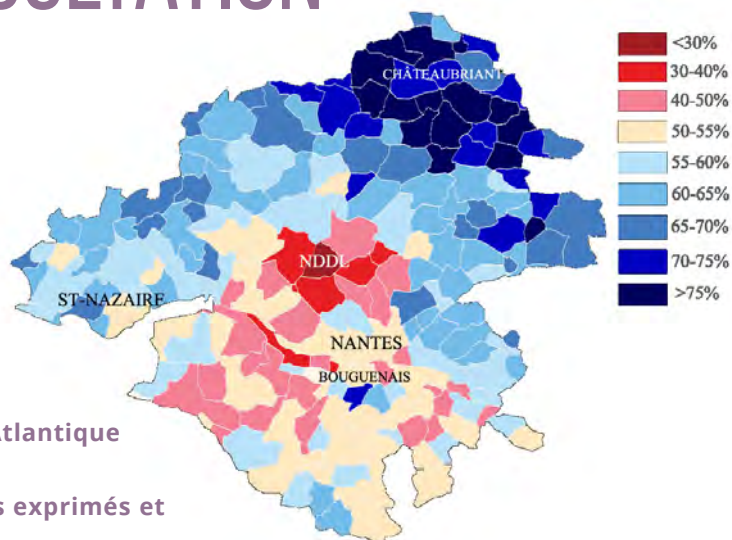
Il est aussi pour nous contraire à la loi sur l'eau française. Nous avons sur le sujet été rejoints par la rapporteure publique de la Cour d'Appel de Nantes à l'automne 2016. Elle a en effet proposé d'abroger les arrêtés permettant la destruction de la zone humide et des espèces qu'elle abrite. Entre autres raisons parce qu'elle a reconnu que l'optimisation de Nantes-Atlantique était une solution possible. Si elle avait été suivie par la Cour (ce qui arrive dans la plupart des cas, mais, curieusement, pas cette fois là...) on

aurait eu une impossibilité légale de faire le projet pour lequel la majorité des électeurs de Loire-Atlantique s'était prononcée. Le fait est là : une consultation, a fortiori quand elle est pipée, peut entraîner un conflit entre la volonté du peuple et la loi.

Prenons quelques exemples hors Notre-Dame-des-Landes :

- A Sivens, la justice a finalement donné raison aux opposants. S'il n'y avait pas eu occupation du terrain, le barrage aurait été construit et déclaré illégal après sa construction, trop tard donc. Si une consultation avait eu lieu, elle aurait pu être gagnée par les pro-barrage, compte tenu du poids de la FDSEA et du Conseil départemental favorables au projet.
- Aux Chambarrans, une consultation limitée au périmètre immédiat donnerait probablement un OUI au projet de Center Parc porté par Pierre et Vacances qui menace la nappe phréatique et la forêt mais qui fait miroiter à la petite commune de Roybon beaucoup d'emplois. A ce jour, la justice a annulé les autorisations, sur la base d'arguments rejetés sur NDDL par les juges de Loire-Atlantique... mais rien n'est encore définitif.

LES RÉSULTATS PRÉCIS DE LA CONSULTATION



967 457 électeurs en Loire-Atlantique
493 481 votants soit 51,08 %
268 977 OUI soit 55,17 % des exprimés et 27,8 % des inscrits
218 534 NON soit 44,83 % des exprimés et 22,58 % des inscrits

Même si la participation dépasse les 50 %, il n'en reste pas moins que près d'un électeur sur deux ne s'est pas prononcé malgré l'aspect brûlant du dossier depuis des années en Loire-Atlantique.

Les communes sur le territoire desquelles devrait s'implanter le nouvel aéroport le refusent clairement : Notre-Dame-des-Landes à 73,57 %, Grandchamps-des-Fontaines à 66,57 %, Treillières à 57,54 % et Vigneux de Bretagne à 69,42 %.

Les territoires de l'actuel aéroport ne demandent pas massivement son départ. A Nantes, où les arguments du bruit et de la sécurité ont pourtant été martelés depuis des années, l'écart est de 100 voix seulement en faveur du OUI sur près de 85 000 votants... A Bouguenais, 94 voix de différence en faveur du OUI sur 7290 votes. Si l'on prend Bouguenais et Rezé, les communes directement impactées

au nord par l'aéroport actuel, c'est le NON qui l'emporte (11 035 NON, 10 176 OUI). A Saint-Aignan, la commune impactée au sud, 1490 OUI contre 588 NON. Les douze communes du Sud-loire de Nantes-Métropole donnent un léger avantage au NON : 28 404 contre 28 330 pour le OUI.

Les territoires qui votent le plus massivement pour le OUI (à plus de 70 %) se situent au nord-est du département : Ruffigné, Noyal sur Brutz, Châteaubriant, Erbray, Issé, Moisdon-la-rivière, Puceul... Bien que situées assez loin de Notre-Dame-des-Landes, les habitants de ces communes rurales ont vraisemblablement été très sensibles aux arguments de créations d'emplois et de retour à l'ordre sur la Zad...

Comme l'ont dit un certain nombre de commentateurs malicieusement, il faudrait peut-être proposer de construire l'aéroport là où les votes ont été les plus élevés pour le OUI, du côté de Châteaubriant !

LES RÉSULTATS PRÉCIS DE LA CONSULTATION

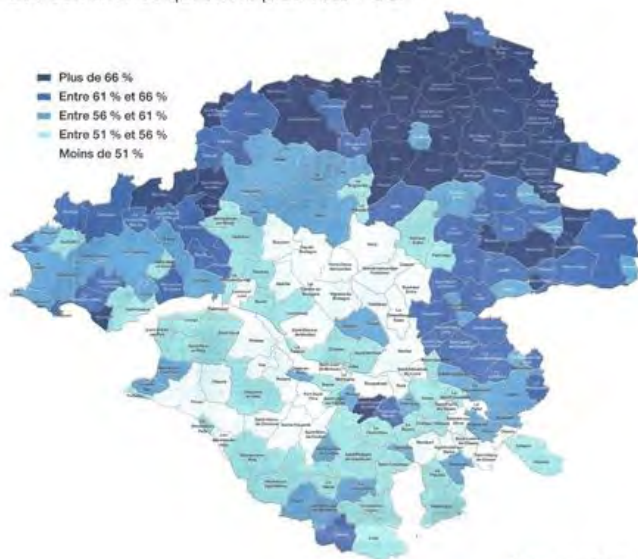
JEAN RIVIÈRE - FAIRE UNE GÉOGRAPHIE ÉLECTORALE DE LA CONSULTATION SUR L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES



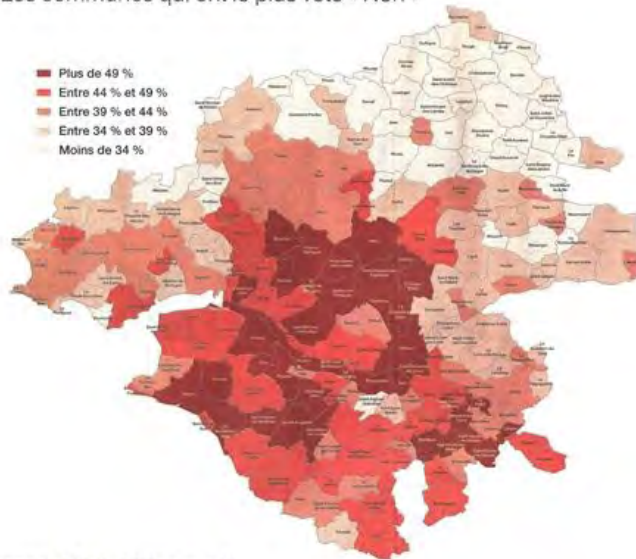
L'analyse la plus complète du scrutin a été faite par Jean Rivière, maître de conférences et chercheur à l'université de Nantes. Cf : article « Clore un conflit d'aménagement par le vote ? Note sur la géographie électorale de la consultation sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes » et conférence de mars 2016 : <http://webtv.univ-nantes.fr/search.php?p=1&search=1&tag=chercheurs%20a%20la%20bu&>

En éclairant sociologiquement les résultats par des croisements statistiques avec des indicateurs du recensement de l'Insee, et en resituant politiquement ces résultats par rapport à ceux de l'élection régionale de 2015, il montre que le vote OUI se situe plutôt dans les espaces favorables aux droites tandis que le vote NON dessine les espaces d'implantation des différentes composantes de la gauche électorale. Les jeunes et les cadres moyens et supérieurs, catégories sociales qui voyagent le plus en avion, ont majoritairement voté NON : les utilisateurs de Nantes Atlantique en sont satisfaits et savent qu'il n'est pas saturé.

Les communes qui ont le plus voté « Oui »



Les communes qui ont le plus voté « Non »



Source : Ouest-France 27 juin 2016 page 7

LÉGALITÉ ET LÉGITIMITÉ : UN PEU DE PHILOSOPHIE ?

On l'a dit déjà : à ce jour, le résultat de la consultation n'a pas fait disparaître comme par magie les problèmes de légalité du projet. Le contentieux européen n'est pas soldé, le contentieux national non plus. Évidemment, le pire (de notre point de vue) est possible pour ne pas dire probable. La justice administrative en France est peu encline à s'opposer à un projet porté par l'État et le monde politique. Le Conseil d'État, instance suprême, l'a montré à plusieurs reprises.

On est encore loin chez nous de la prise en compte par les juges des questions environnementales. En Autriche, récemment, le Tribunal administratif fédéral de Vienne a **interdit la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne-Schwechat au nom de la nécessaire lutte contre le changement climatique**. Les juges ont estimé que « *l'intérêt public lié à la protection contre les effets négatifs du changement climatique, dû en particulier aux émissions de CO₂, est supérieur aux intérêts publics positifs (aménagement du territoire et emploi) attendus de la réalisation du projet* ».

En juin 2015, la justice néerlandaise avait donné droit à la plainte de 900 citoyens et condamné l'État à réduire les émissions de gaz à effet de serre du pays de 25 % par rapport à 1990, d'ici à 2020.



Follow

#Pollution La justice condamne les Pays-Bas à réduire leurs gaz à effet de serre
[lemonde.fr/planete/articl](http://www.lemonde.fr/planete/article) ...



http://www.lemonde.fr/planete/article/2015/06/24/l-etat-neerlandais-condamne-en-justice-a-reduire-ses-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre_4660674_3244.html#VapP4vB5zKA1GMTD.99

Le droit, et notamment le droit de l'environnement, avance lentement. Très lentement chez nous. Le dossier de NDDL pourrait - aurait pu ? - permettre une vraie avancée dans la prise en compte de la préservation des ressources naturelles. Alors qu'en juillet 2015, le rapporteur public du Tribunal administratif avait suivi sans état d'âme tous les arguments, même mensongers, des partisans du transfert et que ce tribunal, suivant les conclusions de son rapporteur, avait débouté les opposants, à l'automne 2016 en revanche, la rapporteure publique de la Cour Administrative d'Appel provoque un quasi séisme en proposant d'abroger les autorisations préfectorales de destruction de la zone humide et des espèces inféodées. Pour la première fois, une magistrate qui a étudié à fond le dossier (c'est le travail du rapporteur public) va dans le même sens que les opposants !

 **Maxime Combes**
@MaximCombes

Follow

Bonne nouvelle ! Le tribunal administratif se prononce contre une 3ème piste à l'aéroport international de #Vienne
[bvwg.gv.at/presse/dritte_ ...](http://bvwg.gv.at/presse/dritte_...)

Translate from French



LÉGALITÉ ET LÉGITIMITÉ : UN PEU DE PHILOSOPHIE ?

Elle affirme que les masses d'eau seraient bel et bien dégradées par la réalisation de l'aéroport et revient sur la question de fond éludée depuis le débat public : « **La question centrale est la suivante : existe-t-il une alternative avérée au projet d'aéroport du Grand Ouest ? Nous vous invitons à répondre qu'il en existe effectivement une.** »

Suit l'analyse précise et détaillée des avantages et inconvénients de l'optimisation de Nantes-Atlantique. La conclusion est limpide :

« Notre analyse et notre propos ne nous conduisent pas à estimer qu'il s'agit de l'aéroport idéal, qui serait dénué de toute contrainte. Mais, vous devrez envisager l'existence de l'alternative avérée que représente l'aménagement de Nantes-Atlantique, dans sa configuration actuelle, au regard des objectifs du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et du principe d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

L'aménagement de Nantes-Atlantique présente des inconvénients, certes, mais les textes dont vous devrez faire application mettent en avant l'importance fondamentale de la préservation de la ressource en eau. Et, sur le long terme, les inconvénients de l'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sont moins dommageables que ceux de la construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui sera sans aucun doute, tôt ou tard, confronté à ces mêmes inconvénients.

Et il me semble que, pour répondre au moyen tiré de ce que les arrêtés contestés ne sont pas compatibles avec le SDGAE Loire-Bretagne, **il vous faudra garder à l'esprit, car c'est le sens de la loi qui nous invite à une réflexion sur le long terme, la réponse à deux questions :**

- **Peut-on vivre sans un aéroport « idéal » ? La réponse est oui ;**

- **Peut-on vivre sans eau ? La réponse est non. »**

"Peut-on vivre sans aéroport idéal? La réponse est oui. Peut-on vivre sans eau? La réponse est non"

#NDDL

Translate from French



Notre-Dame-des-Landes: le rapporteur public estime que..

Le rapporteur public a demandé ce lundi à la cour administrative d'appel de Nantes d'annuler deux arrêtés préfectoraux indispensables à tout démarrage des travaux de l'aéroport de...

france3-regions.francetvinfo.fr

Hélas, la Cour administrative d'appel ne suivra pas sa rapporteure, fait suffisamment rare pour être souligné. Elle déboute les opposants de façon simplissime, au nom d'une sorte de « sacralité » de l'Utilité Publique prononcée en 2008 (sur un mensonge de base, on l'a vu).

Mais si la Cour avait effectivement abrogé les arrêtés litigieux ? Le projet aurait alors été arrêté par la justice et le vote de juin réduit à ce qu'il est, un avis. Aurait-on vu le Premier Ministre bafouer la justice au nom du vote de juin ? Personne ne saura pourquoi les juges n'ont pas suivi le raisonnement de la rapporteure : respect de la vache sacrée qu'est l'Utilité Publique dans notre pays ? Conservatisme et aveuglement face aux problèmes environnementaux ? Crainte de se mettre en porte à faux par rapport au gouvernement ? Par rapport à la consultation ? Chacun peut y aller de ses hypothèses. Il n'empêche que l'on voit bien la possibilité de biais introduite par une consultation qui brouille tout, y compris les repères des différents pouvoirs.

Imaginons que la décision finale du Conseil d'État, devant lequel le contentieux est actuellement pendant, nous donne tort. Cette fois, le projet sera légal. Pourtant nous resterons opposés à ce mauvais projet. Et donc désobéissants et résistants.

Car nous pensons que parfois, la légitimité d'un combat l'emporte sur le respect de la loi. L'histoire, la littérature, les mythes nous l'ont appris. Et des penseurs libéraux comme

Tocqueville ou Thoreau l'ont formulé ou mis en pratique :

« Si, à tous les pouvoirs divers qui ont empêché ou retardé l'élan de la raison humaine, les peuples démocratiques substituaient le pouvoir absolu de la majorité, le mal n'aurait fait que changer de visage. » Tocqueville

« Il est plus désirable de cultiver le respect du bien que le respect de la loi. » H. David Thoreau

Bien avant Pétain et De Gaulle, Créon et Antigone sont les figures de l'affrontement entre légalité et légitimité. Créon n'est pas un tyran. Il veut la paix pour sa ville, après les affrontements meurtriers entre les frères d'Antigone qui se sont battus pour le pouvoir ; il pense que le bien public et la restauration de l'ordre veulent qu'il y ait un bon et un méchant, afin d'édifier le peuple qui ne vote pas à l'époque. Il refuse alors que soit donnée une sépulture à l'un des frères d'Antigone. D'où la rébellion de cette dernière, au nom d'une valeur pour elle supérieure : son respect des rites funéraires. Elle n'est pas désobéissante par nature mais par conviction.

La résistance est d'abord désobéissance. C'est la désobéissance, y compris aux lois, qui peut faire évoluer les mentalités et parfois faire basculer l'histoire car les lois ne sont pas de droit divin mais reflètent un état de la société.

LÉGALITÉ ET LÉGITIMITÉ : UN PEU DE PHILOSOPHIE ?

C'est Rosa Parks qui refuse en 1955 d'obéir aux règles de ségrégation raciale aux Etats-Unis, déclenchant ainsi un mouvement d'ampleur.

Ce sont les faucheurs volontaires qui se mettent hors la loi pour révéler les dangers des Organismes Génétiquement Modifiés.

Ce sont des centaines de jeunes gens qui, en 1940, refusent d'obéir à Vichy et entrent en résistance.

Stéphane Hessel, qui en était un, écrit soixante-dix ans plus tard « Indignez-vous ! » Tout le monde applaudit. A sa mort, tout le monde saluera l'indigné qui avait, entre autres causes, demandé au gouvernement de revoir la question de NDDL et pris conscience des enjeux climatiques. « *C'est en humaniste passionné qu'il s'est livré à tous les combats pour les droits de la personne humaine, pour lutter contre les préjugés, les conformismes, les conservatismes. Sa capacité d'indignation était sans limite, sauf celle de sa propre vie. Au moment où celle-ci s'achève, il nous laisse une leçon, celle de ne se résigner à aucune injustice.* » F. Hollande

« *Son message, universel, a éveillé les consciences sur tous les continents, et dans toutes les générations* ». « *Nul doute qu'à l'avenir son œuvre et son courage continueront d'inspirer les femmes et les hommes engagés pour la liberté* ». Jean-Marc Ayrault, premier ministre.

N'en déplaise à tous ceux qui nous refusent même l'utilisation du mot « résistance », comme si l'on bafouait les héros de la Résistance ou comme si la désobéissance n'était acceptable que contre une dictature

à la Pinochet, ou à la Kim Jong-un (chacun mettra le nom du dictateur de son choix), nous revendiquons le droit à l'indignation et à la désobéissance.

Notre conviction est que le projet d'aéroport à NDDL n'est ni un bon projet ni un projet anodin. Il ne s'agit pas de trois agriculteurs, de quelques tritons et de petits ruisseaux, comme le disent les partisans du transfert dans une formule méprisante. Il s'agit de refuser un équipement inutile, coûteux et destructeur de manière irréversible ; il s'agit de dire non à un mode de développement qui ne se soucie pas de l'avenir et des générations futures. Il s'agit de dénoncer des modes de décision publique fondés sur le mensonge et l'opacité. Il s'agit, oui, sans nous prendre pour des héros, de résister.



CONCLUSION :

« Nul doute qu'une telle consultation, sous couvert de progrès démocratiques, décrédibilise l'action du gouvernement et ne permettra de redorer ni le blason de la démocratie représentative ni celui de la démocratie dite « participative ».

Eugénie Duval : Vol retour sur la consultation relative au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. (<https://revdh.revues.org/2519>)

Tout est dit. Avec une démocratie participative illusoire et une démocratie représentative malade, comment une consultation bricolée à la hâte et sans information honnête pourrait-elle mettre un point final à ce dossier ? Ce n'était qu'une mascarade de plus, habile car l'argument du « vote démocratique » porte dans l'opinion publique, mais manipulateur.

Comme l'a été en Allemagne la consultation sur la gare de Stuttgart en 2011 dont le Président de la République a dit s'inspirer. Là-bas aussi le vote des électeurs avait tranché en faveur du projet. Le chantier a commencé et ce qui avait été annoncé par les opposants est en train de se réaliser : l'explosion des coûts met en évidence les mensonges de base du dossier.

Nous ne refusons évidemment pas la participation citoyenne. Nous avons trop souffert du mépris face aux idées et contre-expertises que nous avons avancées pour rejeter l'idée d'un avis populaire. Mais il y avait d'autres solutions que la consultation telle qu'elle a été menée. Par exemple celle de la convention de citoyens. Une convention est mise en place sur un sujet précis et ponctuel qui fait controverse ; les citoyens tirés au sort qui la composent, reçoivent une information

complète et contradictoire, selon un protocole rigoureux. La convention est dissoute dès le rendu de son avis. Ses travaux sont protégés des influences des lobbies et doivent être sérieusement étudiés par les décideurs.

(<http://sciencescitoyennes.org/conferences-de-citoyens-eclairage-sur-une-procedure-participative/>)

Voilà qui serait digne d'une démocratie moderne et continue. Comme nous l'avions écrit dès 2015, seules la loyauté des débats, la transparence et l'honnêteté, dans toutes ses acceptions, peuvent permettre de sortir de l'impasse. Il est encore temps. Il faut enfin mener les études INDEPENDANTES sur le coût réel de la rénovation de Nantes Atlantique et sur le bruit. Comment s'assurer de cette indépendance ? Nous voyons à ce stade trois conditions à remplir : les deux parties, pro-NDDL et anti-NDDL, co-rédigent le cahier des charges ; chaque partie choisit son (ses) expert(s) et ceux-ci travaillent ensemble ; le suivi de l'étude est fait conjointement par les deux parties. Le résultat sera, nous en sommes convaincus, bien différent de ce que l'on a présenté aux électeurs de Loire-Atlantique en juin 2016.

La Revue des Droits de l'Homme
Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux

2016
Septembre

Vol retour sur la consultation relative au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
Environnement

<https://revdh.revues.org/2519>

ANNEXES

Notre analyse du rapport du CGEDD

Lettre du Cédpa envoyée à chaque membre de la CNDP

Analyse du document d'information de la CNDP par l'Atelier Citoyen

Lettre de l'AMF 44 aux maires du département de Loire Atlantique

Lettre du Cédpa au préfet

NOTRE ANALYSE DU RAPPORT DU CGEDD



Même si nous ne partageons pas la totalité des propos des trois inspecteurs du CGEDD avec qui nous n'aurons eu aucun échange, ce qui est fort regrettable, leur rapport confirme nos affirmations sur six points capitaux :

1) le débat public de 2003 et l'enquête publique de 2007 ont été fondés sur « un argument d'autorité » invalide, à savoir la prétendue nécessité d'avoir deux pistes. Le rapport invalide ce postulat puisqu'ils proposent un projet à NDDL à une seule piste.

À l'occasion du débat public en 2003, la question posée porte sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et les grandes options pour sa réalisation. Le dossier ne détaille guère les autres solutions envisageables, à commencer par une modernisation de Nantes-Château-Bougon (Atlantique), écartée d'office. Le dossier du maître d'ouvrage affiche d'autorité la nécessité de deux pistes, comme pour « tous les autres aéroports français de plus de 4 M. de passagers ». Ce postulat, qui n'est pas remis en cause, écarte la réflexion sur les avantages et inconvénients de l'aéroport existant. (page 32)

2) l'organe ne créant pas la fonction, un nouvel aéroport n'entraîne pas de facto la création de nouvelles lignes.

Si l'offre « aéroport » est une condition nécessaire pour le développement du transport aérien, elle n'est pas une condition suffisante. Dans le contexte de libéralisation du ciel européen, ce sont les compagnies qui décident de desservir ou non tel ou tel aéroport et si oui, dans quelles conditions tarifaires. (page 10)

3) il est inutile d'avoir une piste de 3600 m ni à NDDL ni à NA :

[la mission] rappelle que ni le prolongement de la piste à 3 600 m ni son élargissement à 60 m ne lui paraissent nécessaires.(page 41)

Au regard de l'organisation du transport aérien qui prévaut en Europe depuis plus de 15 ans et de l'évolution des besoins qui en découle, il est donc possible d'envisager un redimensionnement à la baisse de l'infrastructure, portant sur le nombre de pistes, leur longueur et leur largeur.

La conception avec deux pistes, non strictement parallèles au demeurant, n'était sans doute pas indispensable en 2008. Une seule piste, bien orientée par rapport aux vents dominants et équipée, des deux cotés, des dispositifs d'approches de précision, doit permettre un écoulement sûr et efficace du trafic tout en faisant face au développement de l'aéroport pendant une très longue période, en tout état de cause bien au-delà de 9 M. de passagers. »(page 43)

4) le projet de NDDL a été conçu sans souci d'économie d'espace.

Des besoins non réévalués au fil du temps ont abouti à un projet surdimensionné. (page 42)

Le projet soumis à enquête publique a été conçu sans souci d'économie d'espace, l'impact agricole étant considéré comme de peu de valeur économique et estimé réglé par les acquisitions amiables au fil des années.(page 44)

5) l'agrandissement des parkings devrait être réalisé en silos, à NDDL ou à NA :

En ce qui concerne les parkings automobiles, la mission estime que la surface qui y est consacrée au total ne doit pas être étendue. C'est en effet par la construction de silos qu'une réponse doit être apportée, d'autant que cette solution limite les trajets à pied vers l'aérogare.(page 55)

La desserte de l'aérogare [de NA] doit être améliorée si l'option d'une extension sur place était retenue. Trois opérations seraient à envisager :

- le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à l'aérogare ;
- la création d'une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique ;
- l'extension de la capacité de parkings automobiles par mise en silos.(page 42)

NOTRE ANALYSE DU RAPPORT DU CGEDD

6) l'argument de la protection du lac de Grandlieu tombe à l'eau :

Les espèces d'oiseaux, qui font de ce site l'un des tous premiers de France par la diversité et les populations présentes, semblent s'être accoutumés de longue date à l'activité aérienne qui survole le plan d'eau à une altitude de plus de 300 m, dont les caractéristiques sonores sont progressives, et se révèlent sans danger pour les oiseaux. Une croissance du trafic ne semblerait pas se traduire par un dérangement spécifique différentiable au milieu des autres perturbations potentielles. (pages 74 et 75)

Et les inspecteurs concluent qu'il faut une tierce expertise pour déterminer le coût réel de l'optimisation de Nantes-Atlantique et l'impact de son maintien en termes de bruit afin de comparer les deux hypothèses : maintien de l'actuel aéroport optimisé ou réalisation à NDDL d'un aéroport plus modeste et moins dévoreur d'espaces.

L'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic. Les questions de bruit resteraient très prégnantes.

Le projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes apparaît surdimensionné.

Une redéfinition du projet avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large répondrait aux besoins au-delà de 9 millions de passagers, permettant de réduire les coûts et les impacts environnementaux et fonciers.

La mission ne disposait pas de ressources d'ingénierie pour cartographier précisément les

zones de bruit, ni définir finement les coûts de ses hypothèses. Elle n'a donc fourni que des ordres de grandeur et suggère d'avoir recours à une tierce expertise pour les préciser, dès que possible. (page 61)

La logique et la démocratie n'auraient-elles pas voulu que la Déclaration d'Utilité Publique soit abrogée puisqu'il était reconnu par l'État lui-même qu'elle n'avait pas été prononcée sur des bases honnêtes ?

La logique et la démocratie n'auraient-elles pas voulu que le dossier soit remis à plat avant une éventuelle consultation de la population ?

Au lieu de quoi, Manuel Valls a immédiatement et avec aplomb, affirmé que le rapport validait la nécessité du transfert : communiqué du 5 avril 2016 : **« Le rapport demandé par Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat, et réalisé par des experts, valide la pertinence du transfert de l'aéroport de Nantes sur le site de Notre-Dame-des-Landes. »**

Interrogé, un des inspecteurs a d'ailleurs rectifié, en disant que c'était l'interprétation du premier ministre mais pas la conclusion du rapport...



Quest-France
@QuestFrance

NDDL. Entre Valls et Royal, la double lecture du rapport d'experts divr.it/KzPnBH

Translate from French



« Manuel Valls lit mal notre rapport »

« Manuel Valls lit mal notre rapport s'il dit que Notre-Dame-des-Landes est le bon projet. Ce n'est pas notre opinion, et citer Notre-Dame-des-Landes ne dit pas quel aéroport on veut. Il ne faut qu'une piste, ce qui offre une capacité de trafic supérieure à dix millions de passagers », a confié au Monde, Nicolas Forray, l'un des auteurs du rapport, un habitué des dossiers sensibles puisqu'il a contribué à l'écriture du rapport sur le projet de barrage de Sivens, dans le Tarn.

M. Forray se défend de choisir une solution. « Nous ne faisons pas les choix à la place des politiques, ils feront ce qu'ils veulent de ce rapport technique. Nous répondons à la commande de la ministre qui nous a demandé de voir les options crédibles », ajoute l'inspecteur.



Notre-Dame-des-Landes le 10 mai 2016

Monsieur,

Le Cédpa a été reçu les 2 et 9 mai lors des auditions mises en place par Monsieur le Président de la CNDP en vue de la réalisation d'un document « clair et objectif » avant la consultation du 26 juin prochain.

Lors de ces deux entretiens, nous avons d'abord insisté sur tous les défauts de cette procédure qui nous paraît très mal engagée : une ordonnance sur mesure pour le cas de NDDL, (malgré un avis négatif du CNTE et du Conseil National d'Évaluation des Normes) une incohérence entre la question posée et le tout récent rapport du CGEDD qui aurait dû en toute logique aboutir à une véritable remise à plat du dossier, un périmètre incompréhensible, une absence d'équité de traitement entre les deux parties puisque l'argent public des collectivités et l'argent privé d'AGO serviront vraisemblablement à une campagne hors norme, une bien curieuse information du public avec un document en ligne sur le site de la CNDP uniquement, enfin une articulation incompréhensible entre cette « consultation » et les procédures juridiques en cours...

Nous voyons mal comment, en quatre jours d'auditions, et malgré la bonne volonté de ses membres, la CNDP pourrait aboutir à un document consensuel et honnête qui sera d'ailleurs établi sans nous puisque nous ne le verrons que dans sa forme finale. Audition ne veut pas dire co-construction, vous en conviendrez...

Depuis des années, notre association a multiplié les contre-expertises, financé des études, participé à toutes les instances de « dialogue » : enquêtes publiques, commission du dialogue, réunions avec le Préfet et le sous-préfet en charge du dossier en 2013, commission spécialisée du CNTE sur la rénovation du débat public.

Nous avons accompagné le formidable travail de propositions réalisé par l'Atelier Citoyen qui a mobilisé plus d'une centaine de personnes soucieuses de l'intérêt général. Aérogare, piste, bruit, trajectoires, transports en commun, emplois, finances, tous ces sujets ont été étudiés pour proposer une alternative sérieuse à NDDL : la rénovation de Nantes-Atlantique.

Nous avons rédigé des fiches argumentées et documentées sur les principaux aspects du dossier, ainsi qu'une nouvelle synthèse pour les inspecteurs du CGEDD. Le silence pour ne pas dire

le mépris a presque toujours suivi nos courriers : demandes de rendez-vous jamais acceptées, demandes de pièces importantes non transmises (cahier des charges avant attribution de la concession à AGO, étude de JLR Conseil, fondement de l'étude socio-économique de la DUP, études de sol à Nantes-Atlantique et Notre-Dame-des-Landes) demande de rectification du rapport de la commission du dialogue sans réponse, demande de poursuite du travail engagé en 2013 sur la rénovation de Nantes-Atlantique et le Plan d'Exposition au Bruit refusée, demande de rencontre avec les inspecteurs du CGEDD après la remise de leur rapport, sans réponse à ce jour...

Autant vous dire que notre confiance est en miettes, alors que nous sommes élus ou anciens élus et que nous consacrons ou avons consacré une grande partie de notre vie à la chose publique. Autant vous dire que notre diagnostic de ce dossier devenu hautement symbolique est sévère : la démocratie participative est aussi malade que la démocratie représentative, car elle ne sert qu'à faire accepter des décisions déjà prises, sous couvert de dialogue et de débat public. Il nous faudrait des preuves désormais pour croire encore à la « transparence », à la nécessaire « acceptation de la contre-expertise », dont parlent tous les textes et les discours des responsables.

Nous regrettons d'avoir à écrire ce énième courrier qui pourra vous paraître plein d'amertume mais cela fait 13 ans maintenant qu' a eu lieu le débat public sur NDDL ; 13 ans plus tard, les inspecteurs du CGEDD reconnaissent que ce débat a été bâti sur un « argument d'autorité » infondé. Ils demandent une tierce expertise sur le coût réel de réaménagement de l'actuel aéroport ainsi que sur le Plan d'Exposition au Bruit, comme l'a déjà demandé l'ACNUSA. Pourtant le gouvernement continue comme si de rien n'était et veut désormais interroger la population sans avoir établi d'abord la vérité et les faits...

Souhaitant vous donner le maximum d'éléments de compréhension de ce dossier, nous joignons à ce courrier la plate-forme proposée en 2015 à la commission spécialisée du CNTE, le résumé du travail de l'Atelier Citoyen dont les cahiers complets sont téléchargeables sur le site (www.ateliercitoyen.org), le livre « NDDL, la fabrication d'un mensonge d'État » ainsi que la lettre de l'ACIPA expliquant l'immense déception des citoyens à qui l'on demande de participer sans les écouter réellement.

Nous restons bien évidemment à votre disposition et vous assurons, Monsieur, de nos salutations les meilleures,

Pour le Cédpa,



Atelier Citoyen :

Site web : www.ateliercitoyen.org

Contact : at.citoyen@gmail.com

Twitter : @At_Citoyen

Facebook : www.facebook.com/AtelierCitoyen

Commission Nationale du Débat Public

Monsieur Leyrit

244 boulevard Saint-Germain

75007 Paris

Nantes, le 14 juin 2016

[Lettre ouverte]

Observations sur le document de synthèse de la CNDP

en vue de la consultation du 26 juin sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Monsieur Leyrit,

Lors de son discours d'ouverture de la 4e Conférence environnementale, le 25 avril 2016, le président François Hollande déclara : « *Je veillerai à ce que les informations transmises aux électeurs soient les plus objectives possibles, préparées par une commission indépendante ; la Commission nationale du débat public, préparant un dossier dans la transparence et dans le respect de toutes les sensibilités et de toutes les opinions.* »

Vous venez de publier le document de synthèse évoqué par le Président de la République. Notre association, l'Atelier Citoyen, et nos travaux sont cités dans ce document, et nous vous en remercions. Cependant, nous n'avons pas été conviés aux auditions qui ont permis la préparation de ce document, c'est pourquoi nous nous permettons d'apporter un éclairage sur ce dossier et quelques corrections à votre document.

Il ne nous semble en effet pas possible de laisser des données fausses dans votre document, comme une citation incorrecte de la DGAC, ou des chiffres incorrects qui ont été récemment corrigés par le CGEDD.

L'ensemble de nos observations vont dans le sens des directives de notre Président pour « la transparence et le respect de toutes les sensibilités et de toutes les opinions » et nous espérons sincèrement qu'elles soient intégrées. Nous vous prions de bien vouloir les communiquer à l'ensemble des membres de la Commission pour qu'elle puisse statuer rapidement. Dans cette attente, nous vous prions de recevoir nos salutations les meilleures,

Franco Fedele et Ivan Fouquet

Co-fondateurs de l'Atelier Citoyen

Copies :

- Président de la République, Monsieur François Hollande
- France Nature Environnement



L'ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NANTES ATLANTIQUE

Les passagers

Lors du débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2003, les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 étaient les suivantes (en millions de passagers) :

- La direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, indiquait une fourchette entre 4 et 4,3 millions de passagers.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nantes Saint-Nazaire, gestionnaire de l'aéroport, l'estimait à 4 millions de passagers.
- Le Dossier « 80 000 citoyens Toute la Vérité » (associations : Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport (ADECA), Bien Vivre à Vigneux) prévoyait 2,9 millions de passagers.
- L'expertise indépendante (par le cabinet Cosynergie) mandatée par la commission particulière du débat public (CPDP) indiquait entre 3,4 et 4,3 millions de passagers.

Toutes les prévisions ont été dépassées puisque le nombre de passagers a été de 4,395 millions en 2015.

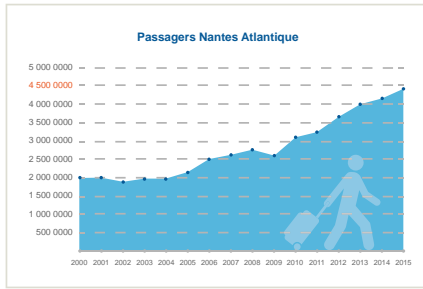


Fig. 1 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

Les mouvements d'avions

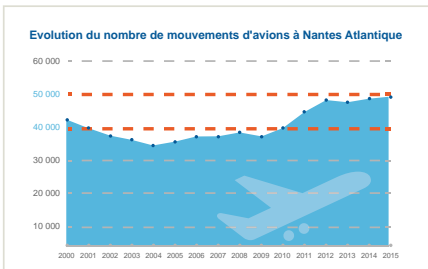


Fig. 2 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

4 395 000 passagers en 2015

49 250 mouvements d'avion en 2015

Cette partie est moins développée que la précédente sur les passagers. Hors les nuisances aériennes proviennent plus des avions que des passagers. Il conviendrait donc de noter que **la DGAC estimait en 2003 le nombre de mouvements d'avions commerciaux (atterrissages et décollages) à 75 000 pour 2010. Ce chiffre n'a jamais été atteint**, comme vous le notez, il est à 49 250 mouvements. L'emport de 86 en 2014 peut être actualisé par celui de 2015 : 89.

Si le trafic passager a très fortement augmenté entre 2000 et 2015, la progression du nombre de mouvements d'avions (atterrissage plus décollage) a été beaucoup plus faible, passant de 41 739 à 49 250 au cours de la même période. Ceci s'explique par l'augmentation très forte du nombre moyen de passagers par avion (emport) qui est passé de 48 passagers par avion en 2000 à 86 en 2014.

Dans leur rapport de mars 2016, les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent que les 5 millions de passagers pourraient être atteints vers 2020 et les 6 millions vers 2025. Le CGEDD confirme les perspectives de 9 millions de passagers à l'horizon 2050 (augmentation de 2% par an à partir de 2030). De plus, compte tenu de l'importance du trafic lié au tourisme, on observe de fortes pointes en été.

Ces experts précisent que le report modal de l'avion vers le TGV est déjà intervenu, estimant à 3 % le nombre de passagers embarquant à Nantes Atlantique pour rejoindre Paris comme destination finale. Ils ajoutent que les perspectives d'offre TGV ne sont pas suffisamment attractives pour que le transport ferroviaire capte une part significative du trafic aérien entre Nantes et les aéroports parisiens.

Par ailleurs, selon ces mêmes experts, une meilleure articulation entre les aéroports des deux régions Pays de la Loire et Bretagne apparaît « peu crédible » (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 4). Les créations et fermetures de lignes relèvent principalement de l'initiative des compagnies qui choisissent les plates-formes les plus proches des zones de chalandise et les plus faciles d'accès.

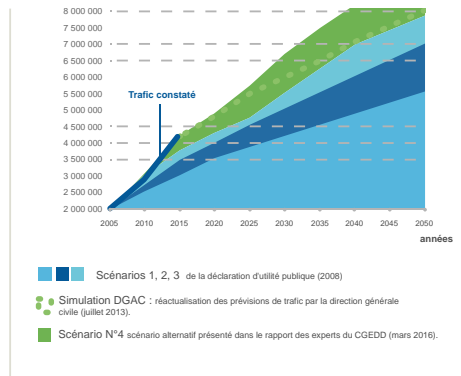


Fig 3 : Source CGEDD (mars 2016)

Les mouvements d'avions

En 2025-2030, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) estime l'emport à 98 (étude de 2013), les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) à 100, alors que l'Atelier Citoyen pronostique 100 à 112. Ainsi, les experts du CGEDD estiment à 60 000 le nombre de mouvements d'avions en 2025.

Aucune information n'a été communiquée par les experts au-delà de 2025.



LA SATURATION DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE EN QUESTION

La saturation de l'aéroport peut provenir de :

- la saturation physique de la piste et des « postes de stationnement des avions » (liée aux mouvements d'avions),
- la saturation de l'aérogare (liée au nombre de passagers qu'elle accueille aux différents postes: enregistrement, contrôle de sécurité, contrôle des bagages et embarquement).

Lorsque le trafic journalier dépasse 14 000 passagers, l'aérogare est considérée par le gestionnaire comme en limite de capacité. Entre 2011 et 2015, le nombre de jours où ce seuil a été dépassé, a été multiplié par 20, passant de 6 à 135 jours.

Le gestionnaire a refusé 100 vols en jours de pointe en 2014 et 250 en 2015 (sur 48 000 mouvements), avec une prévision de 300 vols pour l'été 2016. Cette situation correspond à l'hypothèse où tous les créneaux disponibles sont déjà pris et où le gestionnaire de l'aéroport doit refuser les demandes des compagnies aériennes.

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent qu'aujourd'hui « l'installation apparaît étriquée et inconfortable » et qu'une extension de ces installations devient urgente. Ils estiment également qu'une « rénovation lourde de structure de la piste devrait être envisagée à brève échéance ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 22)

Le CGEDD considère également en conclusion page 61 que « **l'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic.** »

européenne, cette dernière adresse à l'État concerné un avis motivé. Pour les mêmes motifs, à l'issue d'un délai de deux mois, la Commission peut saisir la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) en manquement.

Dans le cas présent, à la suite de trois pétitions et d'une demande de la commission compétente du Parlement européen, la Commission européenne a adressé à la France deux demandes d'informations en 2013.

Ces deux demandes requièrent dans les deux cas de procéder à une évaluation environnementale du projet, conformément à la directive 2011/92/UE, et à une évaluation globale des effets cumulés de l'aéroport avec les projets connexes (tram-train, zones d'activités, etc.), conformément à la directive 2001/42/CE « Évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ».

métropole de Nantes Saint-Nazaire. Ce schéma a effectivement été mis en révision le 22 mars 2013, laquelle révision se poursuit actuellement. La Commission a pris acte de cette réponse au mois de novembre 2015. Par la suite, après l'annonce de la tenue d'une consultation locale, elle a indiqué vouloir attendre le résultat de cette démarche.



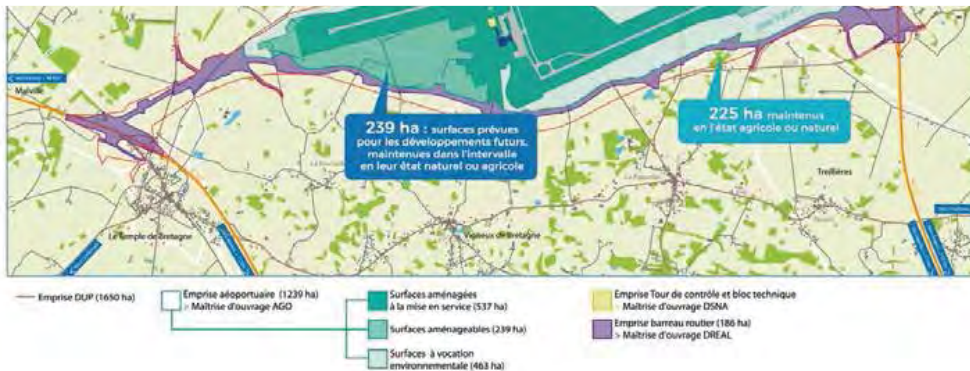
LE PROJET ACTUEL D'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se développerait sur une surface totale de 1 239 hectares, avec deux pistes, l'une au Nord de 2 750 mètres destinée à l'atterrissage et l'autre au Sud de 2 900 mètres, extensible à 3 600 mètres, destinée au décollage. Des voies de circulation et une aire de stationnement et d'entretien pour les avions sont prévues. Entre les deux pistes se trouvent les bâtiments de l'aérogare passagers, la gare de fret et les équipements techniques. En outre, l'emprise des parkings serait de l'ordre de 23 hectares et comporterait environ 7 000 places de stationnement.

Le projet d'aéroport est conçu pour être en mesure de répondre, à terme, aux évolutions prévisibles du trafic avec 3 schémas d'extension pour pouvoir accueillir jusqu'à 9 millions de passagers.

À la demande des élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres, et afin de limiter au maximum le survol des bourgs et hameaux voisins, l'État a décidé, en 2003, la construction de deux pistes dès l'ouverture, ces pistes étant légèrement décalées (une pour l'atterrissage, une pour le décollage). Le plan de l'aéroport a été conçu pour limiter la consommation de kérosène en réduisant le temps de roulage des avions.

Les deux pistes ne sont pas une demande des élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres. Leur demande portait sur les orientations de ces deux pistes. Comme le montre le CGEDD, il est possible d'avoir un roulage aussi court avec une seule piste. De plus, la consommation de kérosène durant le roulage peut être évitée par « green taxiing », tracteur électrique permettant un roulage en coupant les moteurs principaux.



source Société Aéroports du Grand Ouest (AGO)

La concession attribuée par l'État à la société Aéroports du Grand Ouest (AGO), filiale de VINCI Airports, est d'une durée de 55 ans à compter du 1er janvier 2011. Elle porte sur la réalisation et le financement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et Saint-Nazaire Montoir.

Comme toute concession, le contrat est « aux risques et périls du concessionnaire », c'est-à-dire que celui-ci n'est pas indemnisé si le trafic est inférieur aux prévisions. En revanche, si le résultat d'exploitation constaté est supérieur à celui estimé lors de la signature de la concession, il est prévu une clause de « retour à meilleure fortune » : l'État et les collectivités bénéficieraient d'un dispositif d'intéressement aux excédents d'exploitation.

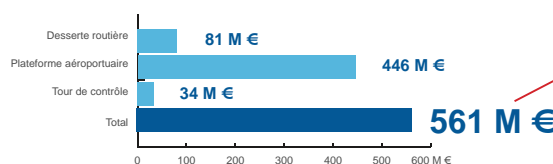
Les emprunts bancaires d'AGO sont cautionnés par les collectivités locales. Le risque repose donc tant sur les collectivités que sur le concessionnaire.



LE COÛT DU PROJET ET LE FINANCEMENT

Le projet global, d'un coût de 561 millions d'euros (valeur 2010), comporte :

- la création d'un nouvel aéroport (concession),
- la création d'une route d'accès au nouvel aéroport (réalisée par l'État),
- la création d'une tour de contrôle (réalisée par l'État).



Il convient de préciser qu'il s'agit du **coût** du projet d'aéroport pour une **capacité de 4 millions de passagers**, c'est-à-dire d'une capacité inférieure à celle de l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

La tour de contrôle est financée par l'État. La desserte routière est financée par l'État (50%) et les collectivités (50%). Par ailleurs, l'État et les collectivités apportent une subvention au concessionnaire (respectivement de 56 et 75 millions d'euros) versée selon un échéancier fixé dans le contrat de concession.

Le projet global reçoit un financement de l'État de 130,5 millions d'euros et 115,5 millions d'euros des collectivités territoriales (cf. graphique ci-dessous).

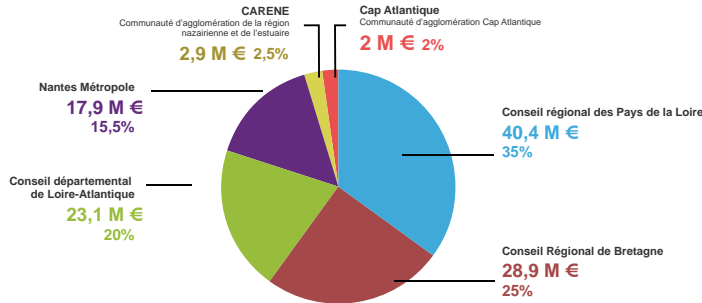
Total : 561 M €

Ce total de 561 millions n'inclut pas la desserte en transports collectifs : bus à haut niveau de service (BHNS), projets de tram-train et de ligne à grande vitesse (LGV).

Le concessionnaire verse à l'État concédant une redevance pour services publics aéroportuaires de 8,5 % du chiffre d'affaires global des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire (hors activités exercées pour le compte de l'État en matière de sûreté et de sécurité aéroportuaires). Cette redevance est versée à l'État à la mise en service du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

La répartition des engagements des collectivités figure sur le graphique ci-dessous.

RÉPARTITION DES ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS (115,5 M €)



LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES D'UN REPORT OU D'UN ABANDON DU PROJET

Le contrat prévoit une mise en service de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes fin 2017. Il mentionne une indemnisation du concessionnaire dans l'hypothèse où les travaux sont interrompus du fait de l'État pour un motif d'intérêt général. Dans le cas d'un abandon du transfert, le contrat de concession (incluant l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir) serait résilié pour motif d'intérêt général.

Les modalités de calcul de l'indemnité versée par l'État en cas de résiliation et de rachat de la concession sont définies dans le contrat. L'État, comme le concessionnaire, déclare ne pas disposer d'un ordre de grandeur de cette indemnisation éventuelle. L'Atelier Citoyen l'a chiffrée entre 150 et 250 millions d'euros, c'est-à-dire un montant supérieur au financement de l'État pour la réalisation du projet.

Vous citez plus loin le coût du tram-train entre 150 et 200 millions d'euros. Cette partie est plus opportune pour indiquer ce montant, ainsi que celui d'une ligne LGV qui dépasserait le milliard d'euros.

Ce montant n'est pas supérieur au financement public du projet. De plus ce montant n'a pas été confirmé par Vinci dont le PDG a affirmé le 19 avril 2016 « Le temps venu, on discutera ». Il est probable que Vinci restera concessionnaire de l'aéroport actuel.

LES IMPACTS DU PROJET

LES IMPACTS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour les 22 grandes collectivités des régions Pays de la Loire et Bretagne, regroupées au sein du Syndicat mixte aéroportuaire (SMA), ce transfert constituerait un atout décisif pour leur développement économique et touristique, et aussi pour renforcer leur rayonnement international. Il correspond, selon elles, à une vision à long terme d'aménagement du territoire.

Cette vision est partagée par le département de Loire-Atlantique : le projet de futur aéroport s'appuie sur une réflexion mobilisant l'ensemble des territoires. Sa réalisation assurerait la pérennité de l'attractivité et du dynamisme du Grand Ouest. À contrario, son abandon pourrait la remettre en cause.

Selon Nantes Métropole, outre la suppression des risques et des nuisances sonores, ce projet constituerait aussi un élément capital de renforcement de sa dynamique entièrement tournée vers la transition écologique et la lutte contre

l'étalement urbain. Ces collectivités considèrent que l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes coûterait plus cher à l'État que sa réalisation, compte tenu du contrat de concession signé en 2010.

Elles affirment enfin qu'elles ne participeront pas financièrement au réaménagement de Nantes Atlantique, en cas d'abandon du projet.

Un certain nombre d'élus (deux députés sur 15, conseillers régionaux, maires) et d'opposants expriment leur scepticisme par rapport à cette vision de l'aménagement du territoire qui, selon eux, privilégierait la métropole de Nantes au détriment des zones rurales.

Le traitement de cette partie est très inégal. Il conviendrait de noter que le nouvel aéroport ne sera pas un aéroport intercontinental, qu'il n'accueillera pas le Concorde. **Ce déplacement de 30 km n'augmente pas la zone de chalandise au point de remplir des vols longs courriers.** L'aéroport actuel propose déjà 87 destinations à l'international : vers les plus importantes métropoles européennes, capitales, centres de décisions, emplacements de sièges sociaux et places financières (Londres, Genève, Bruxelles, Paris, Rome, Berlin, Dublin, Bâle) et vers des destinations de tourisme et de loisir (Ajaccio, Ibiza, Venise, Marrakech) et même un paradis fiscal (Malte).

Par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, il est important de noter que **le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes augmente l'aire urbaine de la métropole nantaise et accentue le phénomène d'étalement urbain.** Il favorise aussi une utilisation plus importante de la voiture et donc d'**embouteillages** en constituant un nouveau pôle vers lequel la ville aura tendance à s'étendre et vers lequel les déplacements augmenteront. L'augmentation du territoire des déplacements va à l'encontre des principes même de développement durable, de réduction des déplacements automobiles (PDU de Nantes) **de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre inhérentes à ces déplacements.** L'étalement urbain est l'un des problèmes majeurs en France en ce début du 21^e siècle. En France, 600 km² sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans.



L'IMPACT DU PROJET SUR L'AGRICULTURE

La consommation des espaces agricoles

Le projet d'aéroport se situe dans une zone agricole de bocages où prédomine l'élevage de bovins pour le lait et la viande. L'impact sur l'agriculture a fait l'objet d'une expertise commandée par le Premier ministre, qui a été remise le 31 mars 2013.

Les experts considèrent que ce projet a des conséquences négatives pour l'activité agricole du fait de la consommation de terres agricoles par le projet lui-même et, indirectement, par les mesures de compensation environnementale, ce qui constitue à leurs yeux « une double peine ». (Expertise sur l'impact sur l'agriculture, mars 2013, p.67)

En février 2015, le Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité (CSPNB) a émis un avis défavorable, considérant que « ce projet aurait un impact très important sur des agro-écosystèmes de zones humides (...), en voie de disparition sur l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, précieux par leurs fonctions écologiques et leur richesse en biodiversité, dont les possibilités de compensation

Les nuisances sonores de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme, s'imposant au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aéroports en préservant l'activité aéroportuaire. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon de 15 à 20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Le PEB délimite quatre zones d'exposition au bruit :

- Zone A** Exposition au bruit très forte (non constructible sauf activités aéronautiques)
- Zone B** Exposition forte (non constructible sauf activités aéronautiques)
- Zone C** Exposition modérée (constructions individuelles non groupées autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé)
- Zone D** Exposition faible (constructions autorisées, mais doivent être insonorisées)

L'adoption d'un PEB donne lieu à une procédure administrative longue et complexe, vu les enjeux en matière d'urbanisme et d'aménagement. La procédure comprend notamment une consultation des communes concernées ainsi qu'une enquête publique.

Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'existence de 2 pistes décalées limiterait l'impact sonore. À l'horizon 2050 (9 millions de passagers), la population totale impactée pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes serait de 2 664 (dont 587 en zones A, B et C) contre 80 450 à Nantes Atlantique (dont 25 350 en zones A, B et C). à Nantes Atlantique.

L'IMPACT AU REGARD DES REJETS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'Association internationale du transport aérien (AITA) s'est donnée pour objectif de stabiliser les émissions du secteur aérien d'ici à 2020, pour atteindre une « croissance neutre en carbone », puis les réduire de 50 % en 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

S'agissant du dossier Notre-Dame-des-Landes, sans se prononcer sur la disponibilité d'énergies fossiles dans un avenir indéterminé, les experts du CGEDD soulèvent la question de l'impact à terme des obligations induites par la lutte contre le changement climatique sur le secteur aérien. Selon le Comité pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP), le coût financier pour les compagnies aériennes de la compensation des émissions de CO2 au-delà de 2020, en fonction de différents scénarios de croissance du secteur, pourrait représenter, en 2035, entre 0,5% et 2,4% des recettes de l'aviation internationale, sur la base d'une tonne équivalent carbone à 40 dollars en 2035, et jusqu'à 4,8% avec une tonne équivalent carbone à 80 dollars (Rapport CGEDD, mars 2016, p.16).

Les dossiers fournis par le maître d'ouvrage ne fournissent aucune donnée en la matière.



LES EMPLOIS

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, environ 2000 emplois liés directement aux activités aéronautiques seraient transférés sur la future plate-forme. Elle considère qu'il est difficile à ce stade de déterminer le nombre d'emplois « extra-aéronautiques » qui pourraient être transférés ou créés sur le site de Notre-Dame-des-Landes. Ces emplois, non directement liés aux activités de la plate-forme, dépendront de la stratégie des entreprises et bien entendu du développement économique notamment sur les zones d'activités situées à proximité de la plate-forme. Au delà des emplois transférés à l'ouverture, ce sont 600 emplois directs nouveaux qui seraient créés par million de passagers supplémentaires, soit un total de 2500 emplois à l'horizon 2020 pour 5 millions de passagers et près de 1000 emplois supplémentaires à l'horizon 2025 par rapport à 2012.

Certains pensent que les emplois créés du fait de l'augmentation du trafic seraient globalement les mêmes quel que soit le site.

Le pôle industriel situé à l'Est de l'aéroport de Nantes Atlantique (regroupant le pôle de compétitivité EMC2, un institut de recherche technologique, Airbus et des entreprises des filières de l'aéronautique, de la construction navale, des énergies marine renouvelables, etc.) a créé, en dix ans, 5000 emplois industriels et 1000 emplois de chercheurs.

Les responsables des collectivités et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire estiment que les 80 hectares libérés sur le site de Nantes Atlantique permettraient à terme de doubler le nombre d'emplois accueillis sur le site, soit 5000 nouveaux emplois industriels et 1000 nouveaux emplois de chercheurs, pour constituer un pôle de niveau européen pour les industries du futur, les nouveaux matériaux et l'aéronautique.

LES ÉTUDES « COÛT-AVANTAGES » DE L'AÉROPORT NOTRE-DAME-DES-LANDES

Pour apprécier l'utilité publique d'un projet comme celui de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Conseil d'État applique ce qu'il appelle la « théorie du bilan », où l'on compare les avantages du projet à son coût et à ses inconvénients. Le bilan « coût-avantages » doit être positif pour que l'utilité publique du projet soit reconnue.

Pour le projet, le volet économique de l'enquête publique de 2006 comportait ainsi une analyse coûts-bénéfices. Ces études n'ont pas été remises en cause par le juge administratif puisque les recours contre la déclaration d'utilité publique ont été rejetés.

L'essentiel des avantages du projet réside dans le temps gagné par les usagers du transport aérien. Ces études, réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), ont été contestées par les opposants qui ont confié une expertise au bureau d'études CE Delft.

Les controverses, très techniques, portent notamment sur le calcul des gains de temps, le choix de la valeur du temps, sur les trafics, sur la valeur du taux d'actualisation adoptée, sur les coûts de construction et sur les coûts externes (pertes de terres agricoles, gestion de l'eau...).

Pour leur part, les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent que : « [...] le projet présente un bilan largement positif même s'il était actualisé à des taux plus conformes à ce qui serait de règle aujourd'hui et même s'il devait supporter des aléas de coûts de construction ou de compensation. » (Rapport CGEDD, mars 2016, p.52)

L'étude coûts-avantages du volet économique de l'enquête publique de 2006 ne l'indique pas. Il s'agit d'une réinterprétation ultérieure, toujours sujette à débat puisque l'Etat n'a pas transmis au Cédpa l'étude initiale demandée, en dépit de l'avis favorable de la Cada.

Le chiffre de 80 450 provient d'une étude de la DGAC de 2013, qui est remise en cause par le CGEDD : la DGAC avait réactualisé ses prévisions de trafic et avait envisagé un décrochage des tendances à la hausse du trafic. Selon le CGEDD, cette étude doit être reprise et une nouvelle modélisation doit être réalisée rapidement. **Il est donc abusif de citer ce chiffre de 80 450 sans mentionner 1)** qu'il s'agit de la zone D, zone où le bruit est considéré comme faible (bruit inférieur à 55 db) ; 2) que ces estimations sont remises en cause par le CGEDD.

En termes d'émissions de CO2, nos calculs montrent que la construction de la nouvelle aérogare correspondrait à **110 ans des émissions de gaz à effet de serre de son exploitation.**

L'impact est encore plus important car au-delà du périmètre de l'aérogare. Il faut indiquer le bilan pour les travaux d'infrastructure :

- les pistes ;
- les bâtiments de l'aéroport autres que l'aérogare (tour de contrôle, parking avions, ...)
- les parkings ;
- les accès routiers et ferrés pour accéder au nouvel aéroport.

Même si le départ de l'aéroport libère 80 ha, il ne sera **pas possible de construire sur ces terrains proches de la piste.** Une piste « à usage restreint », même pour un trafic limité, génère des servitudes aéronautiques de dégagement qui empêchent l'édification d'obstacles à proximité de l'aéroport de manière à assurer la visibilité, les communications radio et in fine la sécurité des avions lors des phases d'approche et de décollage. Cela concerne tant la visibilité des avions que celle de la tour de contrôle.

Par ailleurs, **le départ de l'aéroport fragilise les entreprises et les 8 300 emplois présents sur la zone aéroportuaire.** Les documents d'urbanisme de Bouguenais indiquent que : « La commune de Bouguenais est identifiée comme un pôle économique majeur de l'agglomération nantaise. Elle bénéficie d'un environnement favorable à son développement. La présence du périphérique et d'infrastructures lourdes telles que l'aéroport encouragent l'implantation d'entreprises spécialisées et crée une dynamique pour le développement économique de la commune. Ainsi, le tissu économique de Bouguenais est composé de l'aéroport Nantes Atlantique, Airbus Industrie, le site du D2A, le Technocampus EMC2, Daher-Socata, une partie du port à bois et les activités de l'Équipement (IFSTTAR). »



SI L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES EST RÉALISÉ, QUE DEVIENNENT LES ESPACES LIBÉRÉS À NANTES ATLANTIQUE ? QUELLES CONSÉQUENCES SUR LE LAC DE GRAND LIEU ?

Les espaces libérés

Dans l'hypothèse de la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, aussi bien les vols commerciaux, que l'aviation d'affaires et de tourisme seraient transférés.

En l'état actuel, la piste de Nantes Atlantique serait maintenue pour un usage strictement industriel d'Airbus avec deux ou trois vols par semaine en fonction des besoins logistiques du pôle industriel aéronautique. Cet usage supprime toutes les contraintes liées au plan d'exposition au bruit (PEB).

Le lac de Grand Lieu

Le lac de Grand Lieu, plus grand lac naturel de plaine en France, est situé à 14 kilomètres de Nantes, il représente un patrimoine naturel d'exception notamment pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Outre la lutte contre l'étalement urbain, Nantes Métropole a également pour objectif de conforter la préservation du lac de Grand Lieu et de créer une forêt urbaine à l'ouest de la piste actuelle, prévue au projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Les réserves naturelles nationales et régionales du lac de Grand Lieu, le plus grand lac naturel d'Europe en période hivernale, bénéficient de nombreuses

Selon Nantes Métropole, le transfert de l'aéroport conduirait non seulement à libérer des espaces au niveau de l'aéroport actuel, mais permettrait la construction de 6 000 logements (15 000 habitants) sur des territoires libérés de l'exposition au bruit aérien. Ces logements représenteraient 20 % de l'accroissement de la population attendue par la métropole d'ici 2030, qui, sans cela, devrait être réalisés en troisième ou quatrième couronne, avec un développement de l'étalement urbain.

protections nationales, européennes et internationales : site classé, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), zone Natura 2000, zone de protection spéciale (ZPS, mise en œuvre de la directive Oiseaux), zone désignée au titre de la convention Ramsar.

De nombreux naturalistes considèrent que le déménagement de l'aéroport constituerait une plus grande menace pour l'environnement que le survol du lac par les avions du fait de la densification inévitable de l'urbanisation. Ce point de vue est contesté par les collectivités territoriales.

Les territoires urbanisés libérés de l'exposition au bruit aérien constituent 2% de la surface urbanisée de l'agglomération nantaise. Vouloir y loger « 20% de l'accroissement de la population attendue par la métropole d'ici 2030 » est une absurdité, alors que l'agglomération nantaise est une des villes les moins denses de France et qu'il est largement possible de densifier sur les 98% de territoires restants sans étendre la ville.

Il conviendrait de citer précisément Loïc Marion, chercheur au CNRS, spécialiste de l'écologie de ce lac depuis plus de 40 ans et premier directeur de la réserve naturelle de Grand-Lieu ainsi que la note du 9 septembre 2014 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire,

Il ne s'agit pas de densification mais bien de construction de lotissements sur des terrains encore naturels et protégés par le PEB à proximité du lac. Ces projets sont connus car indiqués au PLU de Saint-Aignan de Grand Lieu. En 60 ans, les zones pavillonnaires se sont multipliées en dehors des zones contraintes par le PEB. Les pavillons de lotissements procèdent plus du mitage que de la densification.

RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE DANS LE SCÉNARIO D'UN MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ

La commission du dialogue avait recommandé « que les services de l'État approfondissent l'évaluation des coûts de réaménagement de Nantes Atlantique avec maintien de la piste actuelle ou avec création d'une piste transversale ». (Rapport de la Commission du dialogue, avril 2013)
La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a remis un rapport en novembre 2013. Malgré l'importance du sujet, ce document n'a pas fait l'objet d'une contre-expertise concernant notamment le caractère progressif des aménagements, les coûts et les durées de fermeture de l'aéroport pour la réfection de la piste. Aucune analyse « coûts-avantages » n'a été effectuée sur cette option.

Une contre expertise a été réalisée en juin 2014 par le CédPa elle montre clairement la surestimation des surfaces et des coûts de l'aménagement proposé par la DGAC.

Vous indiquez plus loin que le CGEDD note un arrêt de la piste de un mois, pourquoi indiquer l'estimation de 3 mois de la DGAC qui est incorrecte ?

De même, vous indiquez plus loin que le CGEDD considère que ni le prolongement de la piste à 3 600 mètres, ni son élargissement ne sont nécessaires. Pourquoi indiquer ces prévisions de la DGAC qui sont incorrectes ?

Cette citation est fautive, cette phrase n'est pas affirmative dans l'étude de la DGAC, mais interrogative. Et la note du 9 septembre 2014 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, répond à cette interrogation.

Les conclusions du rapport 2013 de la direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Ces conclusions sont les suivantes :

- Une réfection totale de la piste devrait être réalisée à l'horizon 2020
- Pour réaliser ces travaux, l'aéroport devrait être fermé « au moins 3 mois », en période d'été, pendant lesquels « la région nantaise ne serait plus desservie par voie aérienne », avec des « conséquences socio-économiques majeures » et des conséquences négatives pour les compagnies aériennes (Rapport du service technique de l'aviation civile, novembre 2013, p.6). Cette interruption impliquerait une perte d'exploitation notamment pour le concessionnaire et les compagnies aériennes de 85 millions d'euros.
- Des aires de secours devraient être mises en œuvre, d'une longueur de 240 mètres à chaque extrémité, ce qui impliquerait de décaler la piste vers le sud. À long terme, un allongement de la piste à 3 600 mètres serait requis pour accueillir les avions gros porteurs.
- S'agissant de l'aérogare, le déficit de surface de 7 600 mètres carrés (dès 5 millions de passagers) pourrait être comblé par le transfert des fonctions administratives dans un autre bâtiment à construire. Un deuxième terminal devrait être réalisé dans un second temps pour pouvoir accueillir 7, puis 9 millions de passagers.
- Le coût de ces aménagements est évalué à 207 millions d'euros à l'horizon 2020 (5 millions de passagers). Entre 2030 et 2035 (7 millions de passagers), des investissements complémentaires de 286 millions d'euros devraient être réalisés et enfin 192 millions d'euros supplémentaires à l'échéance 2050 (9 millions de passagers). Globalement pour les trois phases, les coûts d'aménagement atteindraient 740 millions d'euros en tenant compte des acquisitions foncières de l'ordre de 114 hectares. L'aménagement impacterait ainsi plusieurs hectares de zones humides et le site Natura 2000 du lac de Grand Lieu.

Coûts d'aménagements progressifs (valeur 2013, source DGAC):

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES			Total pour les 3 phases Horizon 2050
Phase 1	Phase 2	Phase 3	
5 millions de passagers Horizon 2025	7 millions de passagers Horizon 2035	9 millions de passagers Horizon 2050	685,2 M€
207,1 M€	285,9 M€	192,2 M€	
ÉTUDE, ACQUISITIONS FONCIÈRES, AMÉNAGEMENTS Phase 1, 2 et 3			
			Coût total 740,2 M€

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) avait également évalué en 2006 la piste transversale proposée par les opposants au projet de Notre-Dame-des-Landes. Elle concluait à une évaluation qui dépasse le milliard d'euros et une acquisition de 260 hectares. Une piste transversale conduirait surtout à des atterrissages et décollages par « vents traversiers », problématiques du point de vue aéronautique.

Le point de vue des opposants au transfert de l'aéroport

Les opposants contestent ces éléments. En février 2016, l'ACIPA, le Cédpa, l'Atelier Citoyen et France nature environnement (FNE) ont adressé une note pour les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Leurs observations sont les suivantes :

En 2007, le dossier de l'enquête publique chiffrait le coût de la réfection de la piste en cas de maintien de l'activité à 35 millions d'euros. **Pourquoi prolonger la piste à 3 600 mètres ?**

Pourquoi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit-elle une extension considérable des parcs de stationnement des avions sur le site de Nantes Atlantique à l'horizon 2050 (36 alors que Notre-Dame-des-Landes en comporte 20 à l'ouverture) ?

L'opérateur précise que si 20 postes sont prévus à l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, une quarantaine est envisagée à l'horizon 2050.

Pourquoi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit-elle un aéro-gare de 59 000 mètres carrés à l'horizon 9 millions de passagers, soit 18 000 mètres carrés de plus que celle prévue à Notre-Dame-des-Landes ?

L'opérateur indique que l'emprise de l'aéro-gare de Notre-Dame-des-Landes serait de 35 000 mètres carrés à l'ouverture à l'ouverture **et de 70 000 mètres carrés à l'horizon 2050.**

L'accès à l'aéroport actuel en transports en commun pourrait être amélioré : **prolonger la ligne 3 du tramway semble facilement réalisable** (coût 40 à 50 millions d'euros). Les 7 kilomètres de voie ferrée existante desservant Nantes Atlantique à partir de la gare de Nantes peuvent être mis à niveau, mettant 1,3 million d'habitants à moins d'une heure de train.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a sous-estimé le nombre moyen de passagers par avion (emport), ainsi que le progrès technique des avions.

La position des experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont étudié le réaménagement de Nantes Atlantique. Leurs conclusions sont les suivantes :

L'hypothèse d'une piste est-ouest n'est pas satisfaisante.

La population concernée par les nuisances sonores est inférieure à celle de la piste existante de Nantes Atlantique, mais sensiblement plus élevée que pour le projet de Notre-Dame-des-Landes. Cette hypothèse aurait des conséquences néfastes du point de vue de la biodiversité et nécessiterait l'information de la Commission européenne. **Du point de vue aéronautique, l'orientation de cette piste imposerait des atterrissages et des décollages par vents traversiers.**

Les propositions de l'Atelier Citoyen ne prennent pas suffisamment en compte les exigences de sécurité pour les passagers, les personnels et les entreprises.

Il faudrait allonger la piste d'une centaine de mètres vers le Sud pour construire les dégagements de sécurité en bout de piste (32 ha d'acquisitions foncières). En revanche, la mission considère que ni le prolongement de la piste à 3 600 m, ni son élargissement ne sont nécessaires.

La mission n'a pu faire procéder à une contre-expertise de la nécessité de renforcer la structure de la piste. Néanmoins, des travaux nécessitant **un arrêt de la piste, d'au moins un mois, sont indispensables.**

« L'ordre de grandeur des coûts d'investissement, correspondant à l'horizon « 7 millions de passagers », a été évalué à 300 millions d'euros TTC, compte non tenu des conséquences financières des travaux sur l'exploitation de l'aéroport » (Rapport CGEDD, mars 2016, p.4).
Cette estimation est très inférieure à celle de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) au même horizon (493 millions d'euros TTC).

Par ailleurs, la desserte de l'aéroport devrait être améliorée par :

- Le prolongement de la ligne de tramway,
- La création d'une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique,
- La création de parkings automobile en silo (sur plusieurs étages).

Nous disposons de plan de l'aéro-gare de NDDL pour 9 M Pax, sa surface est **de 40 900 m²**. S'il existe un document présentant un projet de 70 000m² pouvez-vous nous le fournir ?

Merci de citer cette critique du CGEDD, cependant sans présenter nos travaux, elle semble difficile à comprendre. De plus, cette critique est curieuse car le projet de la DGAC est nettement moins précis que les études que nous avons pu fournir.

Aussi la DGAC dans son étude est loin de prendre en compte les exigences de sûreté pour les passagers, les personnels et les entreprises.

Ces exigences sont contraignantes mais elles se posent sur tous les aménagements d'aéroports. Elles se gèrent par phase de travaux et en ce sens l'aménagement de l'aéroport de Nantes ne serait pas un chantier exceptionnel.

L'estimation de la DGAC a été reconnue comme surévaluée, une des nombreuses aberrations souvent citée est la démolition/reconstruction d'un chenil pour 602 000 € HT.

A nouveau, **il est abusif de citer ce chiffre de 80 450 sans mentionner 1) qu'il s'agit de la zone D, zone où le bruit est considéré comme faible (bruit inférieur à 55 db) ; 2) que ces estimations sont remises en cause par le CGEDD.**

Population impactée

Le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur à Nantes Atlantique date de 2003. En 2013, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a réalisé des cartes de bruit à l'horizon 2030, dans l'hypothèse du maintien de Nantes Atlantique. 57 900 personnes seraient impactées par le bruit à l'horizon 2020 (5 millions de passagers) et 80 450 à l'horizon 2050 (avec de forts impacts sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, que le maire considérerait comme « sacrifiée »). N.B. : *l'estimation de la population concernée est réalisée à « population constante ».* Pour les partisans du transfert, la question du bruit est un élément déterminant.

L'aire à retenir

Pour les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), le maintien de l'activité à Nantes Atlantique rendrait indispensable la révision du plan d'exposition au bruit, qui date de 2003. **La population concernée par les différentes zones de bruit (A, B, C et D) serait d'environ 60 000 habitants.** Le zonage poserait la question d'une dérogation pour la construction du nouveau Centre hospitalier universitaire (CHU), à cheval sur les zones C et D du plan d'exposition au bruit (en zone C, il y a en effet des restrictions à l'urbanisation).

Les experts concluent que « l'aire à retenir est un peu inférieure à celle calculée en 2013 par la DGAC, essentiellement dans l'axe de la piste, mais nettement supérieure à celle du résultat de la modélisation d'ADECS Airinfra ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p.83)

Expertises

De son côté, le Cédpa, opposé au transfert, a sollicité le bureau d'études ADECS Airinfra pour réaliser une première expertise en 2013, puis une seconde en janvier 2014. Selon ADECS Airinfra, la population impactée en 2030-2040 serait inférieure à celle d'aujourd'hui compte tenu :

- des hypothèses d'emport à l'horizon 2032 (deux hypothèses : 100 ou 112) qui influent sur le nombre de mouvements commerciaux (deux hypothèses : 60 000 ou 65 000 mouvements),
- de la nouvelle génération d'avions moins bruyants,
- de la répartition Nord-Sud des atterrissages et des décollages (estimation 50 / 50).

Trajectoire & atterrissage

La trajectoire d'approche pour l'atterrissage face au Sud survole l'agglomération nantaise à basse altitude. Pour limiter l'exposition au bruit des zones les plus densément peuplées, la trajectoire d'approche a été désaxée de 13 degrés par rapport à la piste, ce qui est une singularité de Nantes Atlantique. Enfin, l'utilisation préférentielle de la piste avec atterrissages vers le Nord (pour limiter les nuisances) ne respecte pas strictement les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des bonnes pratiques des aéroports européens. Ces procédures n'ont pas été remises en cause compte tenu de la perspective du transfert à Notre-Dame-des-Landes en 2017. Les experts du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) estiment que la question de la mise en conformité des procédures doit être posée, avec des conséquences en termes d'accroissement des nuisances pour les populations.

Après avoir procédé à de nombreuses auditions, la Commission nationale du débat public (CNDP) présente les principaux arguments des acteurs favorables et des acteurs opposés au projet de transfert

« ÊTES-VOUS FAVORABLE AU PROJET DE TRANSFERT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE SUR LA COMMUNE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ? »

(PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2008)

6 ARGUMENTS POUR VOTER	6 ARGUMENTS POUR VOTER
<p>OUI</p>	<p>NON</p>
<p>Projet indispensable au développement de l'attractivité économique et touristique de la région et du département, et au renforcement de leur rayonnement international, soutenu par 22 grandes collectivités.</p>	<p>Projet inutile alors que le réaménagement de Nantes Atlantique est suffisant pour répondre aux besoins du territoire et assurer son attractivité à moyen et long termes.</p>
<p>Suppression des risques et des nuisances sonores dans l'agglomération nantaise et préservation des espaces naturels (lac de Grand Lieu).</p>	<p>Forte atteinte à des zones humides très sensibles (double tête de bassin versant), fort impact sur une biodiversité très riche et sur un bocage unique et de grande qualité. Compensations difficiles à réaliser. Pré-contentieux européen en cours.</p>
<p>Renforcement de la dynamique de la métropole nantaise par la réutilisation des espaces libérés : création de milliers d'emplois, lutte contre l'étalement urbain, construction de logements et aménagement d'une forêt urbaine.</p>	<p>Perte d'espaces agricoles du fait de l'emprise du futur aéroport, de l'étalement urbain associé et des compensations environnementales.</p>
<p>Limitation des coûts pour l'État et les collectivités par l'apport de fonds privés. Risque de lourdes indemnités versées par l'État au concessionnaire en cas d'abandon du projet de transfert (probablement supérieures à la participation de l'État à sa réalisation).</p>	<p>Mauvaise desserte en transports collectifs de l'aéroport à court terme et coûts élevés de leur réalisation à moyen-long terme (projets de tram-train et nouvelle liaison ferroviaire Nantes-Rennes).</p>
<p>Abandon du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, évitant de longues procédures administratives, la fermeture de la piste pendant les travaux et un coût élevé.</p>	<p>Méconnaissance des ambitions de l'Accord de Paris issu de la COP21, visant à stabiliser les émissions de CO2 (plafonnement à venir des émissions de CO2 du transport aérien).</p>
<p>Respect de décisions publiques et de justice qui ont été prises.</p>	<p>Projet conduit de manière peu transparente. Difficulté d'accéder aux informations pour les citoyens, insuffisance d'expertises indépendantes.</p>



La tournure des phrases et la faiblesse des arguments proposés orientent ostensiblement les citoyens. Nous proposons de remplacer les arguments du 'non' par :

Projet ancien qui a considéré le territoire agricole et naturel comme un espace vide. Le dynamisme actuel et l'attractivité de notre région, montre qu'elle a réussi à se développer sans ce second aéroport. L'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic.

Il s'agit d'un projet dispendieux en argent public, dont les retombées économiques vont à des intérêts privés

Ce projet d'aéroport ne répond ni aux problèmes actuels de préservation des ressources et des terres, ni aux enjeux du réchauffement climatique.

Le départ de l'aéroport existant fragilise 8 300 emplois de la zone aéroportuaire nantaise. Il délocalise les 2000 emplois de l'aéroport existant. Les emplois créés pour le chantier peuvent l'être pour des chantiers plus utiles pour la région (crèches, maisons de retraites, lycées, rénovations thermiques...)

Appel des Maires du département de Loire Atlantique « Oui à l'aéroport – Oui au transfert de l'aéroport Nantes Atlantique sur la commune de Notre Dame des Landes »

La consultation des électeurs sur le projet de transfert de l'aéroport Nantes Atlantique à Notre-Dame des Landes se tiendra le dimanche 26 juin prochain dans toutes les communes du Département de la Loire Atlantique.

Un dossier d'information, élaboré par la Commission Nationale du Débat Public, autorité indépendante, sera consultable sur son site internet, afin que chacun des électeurs puisse voter en pleine connaissance des enjeux du projet.

Elus de proximité, au service quotidien de nos concitoyens et de l'intérêt général, nous sommes soucieux de l'avenir de tous les habitants de nos communes et du plein respect de l'autorité de l'État.

C'est pourquoi nous nous exprimons, en responsabilité et dans la clarté pour le transfert de l'aéroport Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dames-Des-Landes. Nous considérons que la réalisation de l'aéroport du grand ouest, reconnu d'utilité publique le 9 février 2008, est essentielle pour l'emploi et le développement durable de tous nos territoires.

Nous savons que tous nos habitants souhaitent maîtriser leur avenir, ici, pour qu'il ne se décide pas ailleurs et sans eux.

C'est pourquoi nous appelons chacun des électeurs de nos communes à voter « Oui à l'Aéroport, Oui au transfert ».



Monsieur le Préfet des Pays de la Loire
6 quai Ceineray
44035 Nantes cedex 01

Monsieur le Préfet,

Nous avons bien reçu votre courrier du 27 avril au sujet de la campagne lancée par le Président de la Région pour faire évacuer la ZAD de Notre-Dame-des-Landes et vous en remercions.

Nous notons que formellement, le bon de commande est réglementaire et que les délégations de signature le sont aussi.

Cependant, nous comprenons moins bien le dernier paragraphe de votre courrier qui porte sur le fond de l'affaire, c'est à dire le plus important.

Vous y rappelez en effet les compétences de la Région mais vous ne précisez aucunement à quelle compétence précise se rapporte cette campagne de publicité. Il ne s'agit pas de promotion du développement économique, ni de soutien au logement (au contraire!), ni de promotion des langues régionales, ni de préservation de son identité...

Pouvez-vous Monsieur le Préfet nous en dire plus ?

Par ailleurs, comme j'ai eu l'occasion de le dire de vive voix à Monsieur de Ribout, certaines pratiques d'élus favorables au « Oui » pour la consultation du 26 juin sont tout à fait inacceptables. Alors que dans certaines communes, les élus favorables au « Non » se voient refuser leur tribune dans les bulletins municipaux au nom de la nécessaire neutralité, ce que nous pouvons tout à fait admettre, en revanche Cap-Atlantique distribue à son personnel un argumentaire pour le transfert et le président de l'Association des Maires de Loire-Atlantique lance un appel aux maires du département pour qu'ils s'engagent dans la campagne du « Oui » alors même que les statuts de l'association ne semblent pas le permettre.

Vous connaissez les critiques que nous portons aux modalités de la consultation voulue par le gouvernement ; nos craintes se trouvent hélas, chaque jour confirmées par l'organisation invraisemblable de ce scrutin et les pratiques douteuses de certains.

Aussi en appelons-nous à vous pour que vous rappeliez à chacun les règles de bonne conduite dont Madame la Ministre elle-même a parlé récemment.

Françoise Verchère

Co-présidente du Cédpa

