

Projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes A quand le crash?



Notre-Dame-des-Landes
3 jours de résistance
Pour un autre choix de société!

Énergie & Climat Souveraineté alimentaire Justice sociale

8, 9 et 10 juillet 2011
La Pâquelais
44360 Vigneux-de-Bretagne
(à 20 kilomètres au nord de Nantes)

AEROPORT NON!

Pas de nouvel aéroport ni à Nantes, ni ailleurs!

Vendredi
Accueil des campeurs
Diaporama sur la lutte à NDL

Samedi
Débats, conférences, expos, animations culturelles...

17h Grand meeting politique national
21h Concerts
HK & Les Saltimbanks, IMG et fest-noz

Participation de soutien libre

Camping
Bar
Restauration sur place

Dimanche
Action symbolique
Pique-nique
Prises de paroles des associations
16h Concert
Hungry Freaks, Daddy

Coordination des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
<http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com/>

Contacts Nantes : Dominique Fresneau 06.71.00.73.69, Karine Plantier 06.26.96.17.67

Contact Paris : Gilles Monsillon 06.73.68.86.33

Sites de référence : <http://acipa.free.fr> et <http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.com>

NOTRE-DAME-DES-LANDES :

SORTONS D'UN PROJET SANS AVENIR!

ACCV ACIPA ADECA AEI À L'EST DE L'ERDRE ANDE
ATTAC BREIZHISTANCE BVV BRETAGNE VIVANTE CAP 21
COLLECTIF ANTI-MARÉES NOIRES CONFÉDÉRATION PAYSANNE
DLR EELV FNAUT GND GREENPEACE LES ALTERNATIFS
LES DÉSOBÉISSANTS LPO MALICE MOC
MODEM 44 NATUR-ACTION NATURE AVENIR
NPA PG SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE
SDNL&V SP2015 VAS VÂT
VERTOU ÉCOLOGIE SOLIDARITÉ

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

Sommaire

1^{ère} partie - Le projet d'aéroport contre lequel nous luttons collectivement est emblématique à plus d'un titre

1. Par son image d'un productivisme digne des années 70
2. Par son inutilité économique vis-à-vis du transport aérien
3. Par une dégradation des services rendus aux usagers
4. Par le gaspillage d'argent public qu'il entraîne
5. Par son caractère destructeur du bocage et de la biodiversité
6. Par sa logique d'aménagement du territoire à contre courant des politiques publiques métropolitaines
7. Par le simulacre de démocratie qui a entouré la décision de faire cet aéroport.

2^{ème} partie - L'organisation de la lutte

3^{ème} partie - Annexes

- I. Texte de soutien, premières signatures
- II. Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes révèle un économisme délirant – Le Monde 21/02/2011
- III. Aéroport de Nantes : "Exploisons ce qui existe déjà !" – Le Monde 01/03/2011
- IV. Près de 1000 élus plus que dubitatifs sur Notre Dame des Landes – Communiqué du CeDPa 11/01/2011
- V. Un aéroport pour sauver la planète – Politis 24/02/2011

Le projet d'aéroport contre lequel nous luttons collectivement est emblématique à plus d'un titre

1 - Productivisme

- Les décideurs locaux ont repris ce projet de la fin des années 60, période où le pétrole coulait à flot au prix de 4 \$ le baril.
- Ce projet promettait d'être à l'époque la plate forme transatlantique pour le Concorde.
- Aujourd'hui, il ambitionne d'être simplement le transfert de l'aéroport International actuel de Nantes-Atlantique à 20 km au nord de Nantes, aéroport visant 9 millions de passagers en 2050 avec 100 000 mouvements.
- Pour voir grand, il est prévu 2 pistes et un parking automobile de plus de 7000 places.
- Ces perspectives grandioses sont en contradiction avec la notion de sobriété aujourd'hui à l'ordre du jour. Le pic pétrolier a été dépassé ou le sera dans les prochaines années. Les ressources pétrolières vont se raréfier. Le transport aérien ne pourra pas et ne devra pas se développer dans un tel contexte.
- Les engagements européens et les préconisations du GIEC doivent entraîner dans les prochaines années une diminution des émissions de gaz à effet de serre, de façon à limiter le changement climatique. Cela impose de mettre en place des politiques de sobriété.

2 - Absence de pertinence économique

- L'aéroport International actuel de Nantes-Atlantique est loin d'être saturé:
 - avec une piste accueillant environ 40 000 mouvements, alors que d'autres aéroports internationaux à une seule piste vont jusqu'à 200 à 300 000 mouvements (Genève, Gatwick, San Diego).
 - avec son aérogare actuelle qui autorise 4,5 millions de passagers et peut sans difficulté être agrandie si nécessaire.
- Les prévisions délirantes de trafic ne sont qu'une extrapolation des études passées qui promettaient, dans les années 70, entre 5 et 9 millions de passagers en l'an 2000; elles ont prouvé leur pertinence, puisque nous sommes à 3 millions de passagers en 2010.
- Les promoteurs du projet ont parié, pour l'étude économique contenue dans le document de référence de l'enquête publique, sur un pétrole à 60 \$ en 2025; il est d'ores et déjà autour de 110 \$ début 2011 et ce n'est pas fini....
- L'accroissement du trafic low cost, souhaité par les promoteurs du projet, n'est pas garanti et est socialement insupportable.
- Un Débat Public est en cours sur l'interconnexion Sud des LGV en Ile de France. Le dossier mentionne en page 56 : « *En complétant le réseau de contournement au sud de l'île de France, [...] le projet facilite l'accès à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles De Gaulle depuis les régions de la façade Atlantique* ». La politique aéroportuaire du HUB parisien pour les vols internationaux est confirmée, avec l'amélioration de l'inter modalité Rail-Air pour le pré acheminement des passagers. La viabilité économique du projet de Notre-Dame-des-Landes sera obligatoirement impactée par cette interconnexion.

3 - Dégradation du service

- Le transfert de l'aéroport international actuel de Nantes-Atlantique vers Notre Dame des Landes ferait passer son accès depuis Nantes de 10 km à 20 km
- A Nantes, son accès est disponible par le transport public, facilement améliorable avec des liaisons ferrées déjà à proximité de l'aérogare. A Notre Dame des Landes, aucune liaison ferrée en vue, sauf à investir 150 M€ pour un Tram-Train ou 2 Milliards d'euros pour une LGV Nantes-Rennes.
- En tout état de cause, l'accès depuis Nantes passerait de 15 min à 30 min par voie routière. Belle aubaine pour les taxis qui se frottent officiellement les mains avec des courses 2 fois plus chères.
- A cela, s'ajoute les mouvements des personnels liés aux activités aéroportuaires qui feraient en moyenne 60km aller-retour quotidiennement avec les frais inhérents à ce changement.

4 - Gaspillage d'argent public

- La plateforme de Notre Dame des Landes coûterait aux contribuables 245 millions d'euros (pour l'instant) avec des avances dites remboursables si les bénéfices prévus se réalisent, alors que concessionnaire VINCI ne règle que 310 millions d'euros. La conclusion de l'enquête publique de avril 2007 qualifiait ce projet de «*pari sur l'avenir*».
- Les infrastructures complémentaires d'accès promises (Tram-Train ou LGV) par les présidents des collectivités locales, mentionnées pour le projet mais pas financées, seraient, elles aussi, payées par les contribuables des collectivités locales partenaires.

5 - Destruction de terres

- Le bétonnage des bocages à Notre Dame des Landes concernerait 2000 ha de terre agricole (terre d'élevage), largement exploitée aujourd'hui. Cela s'ajouterait aux 279.000 hectares de surface agricole perdue entre 2006 et 2009 en France, l'équivalent de près de la moitié d'un département français.
- La biodiversité serait notablement perturbée avec un chamboulement considérable des zones humides.
- Les 600 emplois actuels relevant des activités agricoles sur 80 fermes seraient plus ou moins détruits.
- Le contexte de crise alimentaire dans le monde impose de s'orienter vers la souveraineté alimentaire des peuples et de défendre les terres agricoles, en France comme partout ailleurs.

6 - Aménagement du territoire

- Le transfert des emplois liés à l'aéroport, du Sud-Loire au Nord-Loire déstructurerait et déséquilibrerait encore davantage le Sud par rapport au Nord avec les mouvements pendulaires domicile-travail induits, en totale contradiction avec les orientations inscrites dans le Plan de Développement Urbain de Nantes-Métropole.
- L'abandon de la piste de Nantes Atlantique utilisée par le groupe Airbus mettrait ce groupe aéronautique dans une position fragile puisque aucun site industriel de l'avionneur ne fonctionne sans piste à proximité et contraindrait là encore les collectivités locales au maintien de cette piste.
- La plateforme projetée générerait une coupure de plusieurs routes, ce qui imposerait aux résidents et exploitants agricoles de longs détours par l'est ou l'ouest de l'infrastructure.

7 - Déroulement du processus de décision

L'ensemble de ce projet s'est déroulé dans un total déni de démocratie avec:

- Un débat public demandé par les opposants, qui s'est tenu en 2003, n'a pas retenu l'étude contradictoire réclamée par les associations, ni débattu du fond du sujet à savoir : « Une nouvelle infrastructure est-elle nécessaire ? » ; le débat public a porté sur l'aménagement de Notre Dame des Landes. Mais il a au moins eu le mérite de prouver par a+b la non saturation de la plateforme actuelle.
- Une enquête publique et une décision gouvernementale d'utilité publique en 2008 sans prise en considération des réserves formulées ni de l'évolution des données de base et sans motivation aucune.
- Une communication insolente et méprisante basée sur des assertions manifestement erronées.
- Un lobbying actif des promoteurs du projet auprès des acteurs du Grenelle de l'environnement et dans tous les organes officiels des collectivités locales sans place pour les oppositions au projet.

L'organisation de la lutte

L'opposition à ce projet s'est structurée depuis plus de 30 ans et ce sont maintenant près de 40 organisations syndicales, de défense du cadre de vie, de l'environnement, d'agriculteurs ou politiques qui sont rassemblées dans la **Coordination** des associations et mouvements politiques opposés au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

De plus un **rassemblement d'élus comprend maintenant près de 1000 membres** et une association d'élus, le **CéDpa**, se sont constitués pour faire entendre les voix démocratiques contre ce projet. Ils travaillent collectivement à une opposition offensive au projet dans le champ institutionnel.

Sur le terrain les formes d'actions se multiplient et se diversifient:

- **occupations de terres acquises par le Conseil général et réservées au projet, où s'installent de nouveaux habitants,**
- **présence quotidienne d'opposants devant certains lieux nantais symboliques,**
- **multiples formes d'information vers la population, etc...**

Ce combat a désormais un écho national. L'ampleur du refus des populations directement concernées et la force de la mobilisation ont largement pesé sur les dernières élections, régionales et cantonales, avec une nette poussée des voix pour les organisations qui se battent contre le projet.

Aucune organisation de défense de l'environnement ne s'est déclarée pour ce projet et la liste des organisations présentes dans la **Coordination** est significative d'un très large front commun pour s'opposer à la construction de ce nouvel aéroport.

Sur l'échiquier politique: d'une part le PS et l'UMP soutiennent le projet, en sont les acteurs et écrasent toute opposition en leur sein, d'autre part, Les Alternatifs, le MoDem, Europe Ecologie-Les Verts, le NPA, le PG, Le Mouvement pour la Décroissance, l'Alliance Ecologiste Indépendante, Breizhistance l'ont clairement et régulièrement combattu, rejoints récemment par Debout la République. D'autres sont en train de rejoindre.

Le PCF est divisé : si la fédération 44 soutient le projet avec une vision totalement productiviste, les fédérations de Vendée et de la Sarthe y sont opposées et de nombreux communistes locaux participent à la mobilisation..

Un collectif national contre ce projet d'aéroport à Notre Dame des Landes a été constitué cet hiver

Maintenant, pour gagner il s'agit d'établir un rapport de force national conséquent avant les prochaines élections présidentielles et législatives de l'année 2012.

Les thématiques soulevées par cette lutte seront au coeur des débats à venir : énergie, emploi, environnement, démocratie, développement...

Lors de notre rendez-vous de juillet, des moments de convivialité seront organisés à côté des débats politiques avec des concerts, des actions symboliques, le tout dans une ambiance festive...

Les 8, 9 et 10 juillet 2011, sur le site, lors du rassemblement national des opposantEs, se tiendront des débats sur ces thèmes.

Le samedi 9, en fin d'après midi, un meeting rassemblera tous les responsables politiques nationaux porteurs du NON à ce projet inutile, destructeur de terre nourricière et accapareur de deniers publics. Le dimanche 10, les associations nationales et locales pourront aussi s'exprimer et seront soutenues par des représentants d'autres luttes actuelles.

La réussite de ces trois jours de mobilisation nationale est essentielle pour obtenir l'arrêt définitif du projet. Il en est encore temps. Les décideurs, acteurs économiques et politiques, doivent reculer maintenant.

ANNEXES

I- Texte de soutien

Notre Dame des Landes, un choix énergétique, un choix de société : Résistance au projet de nouvel aéroport !

Alors que le modèle énergétique devient une question politique centrale, que s'impose la nécessaire sortie du nucléaire, que les énergies fossiles voient leur exploitation s'orienter vers des extractions moins conventionnelles et encore plus destructrices tels que les gaz ou huiles de schiste, le développement du transport aérien grand consommateur d'énergie, apparaît comme une aberration.

Le combat précurseur contre le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, près de Nantes (44), mené depuis plus de quarante ans par les populations concernées et soutenu par de nombreuses associations, syndicats, partis, élus, citoyens de Nantes et d'ailleurs, illustre l'urgente nécessité de mesurer toute décision de « développement » à l'aune de cette nouvelle donne énergétique.

Un projet de nouvel aéroport est aujourd'hui en contradiction totale avec une politique d'économie d'énergie et avec les conclusions du Grenelle de l'environnement. Alors que les porteurs eux-mêmes reconnaissent qu'il est un 'pari sur l'avenir', nous ne pouvons que considérer que c'est un projet du siècle passé : dévoreur de terres agricoles indispensables pour assurer la souveraineté alimentaire, destructeur de modes de vie, de solidarités, de pratiques culturelles et sociales.

Ce projet apparaît de plus en plus décalé par rapport à des réalités de moins en moins contestables : stagnation du trafic aérien à Nantes, nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, raréfaction inéluctable des ressources pétrolières, coût pharaonique (en constante augmentation) à la charge collectivités publiques déjà exsangues quand tant de besoins sociaux sont insatisfaits.

Il existe déjà un aéroport international sur Nantes bien loin de la saturation, et répondant aux meilleurs critères de sécurité. Cet aéroport est déjà doté des infrastructures nécessaires : périphérique auto-routier, voie ferrée, tramway proche. La sécurité et le confort des populations de Nantes doivent être améliorés par des solutions techniques alternatives, jamais prises en compte jusqu'à ce jour.

Alors que les collectivités locales, et Vinci, concessionnaire pour 55 ans récemment désigné pour la construction et l'exploitation future, font tout pour faire avancer le projet à marche forcée, la résistance se poursuit sur le terrain, les recours s'organisent, la mobilisation grandit au niveau national.

L'appel au rassemblement national de résistance au projet d'aéroport Les 8, 9 et 10 juillet 2011 à Notre Dame des Landes (44) Est soutenu par les signataires ci-dessous

Voir les premiers signataires pages suivantes

Pour les éléments techniques voir

<http://acipa.free.fr> et www.solidarites-ecologie.org

**La poursuite des signatures se fera par mail à l'adresse
soutien_lutte_ndl_07_2011@orange.fr**

Liste des premiers signataires

Cette action est à l'initiative de la coordination des associations et mouvements opposés au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ainsi de collectifs, associations et mouvements locaux et nationaux, réunis en **Collectif National pour l'Abandon du projet d'aéroport** :

A l'Est de l'Erdre, ACCV - Association Chapelaine de défense et conservation du Cadre de Vie, ACIPA – Association des Citoyens concernés par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ADECA – Association Des Exploitants Concernés par l'Aéroport, Alliance Ecologiste Indépendante, Alter-Ékolo, ANDE - Association Nantaise Déplacement Environnement, ATTAC, Bien Vivre à Vigneux, Breizhistance, Bretagne Vivante, CAP21, Cédpa (Collectif des élus qui doutent de la pertinence du projet d'aéroport), Collectif citoyen Anti-Marées Noires de Saint-Nazaire et du littoral, Confédération Paysanne, Debout la République, Europe Ecologie - Les Verts (EELV), Fac Verte de Nantes, GND - Groupe Nantais pour la Décroissance, Greenpeace 44, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), la Fédération pour une Alternative Sociale et Écologiste (FASE), l'Association des Communistes Unitaires (ACU), l'Association Internationale de Techniciens-Expert et chercheurs (Aitec-IPAM), l'Association pour la Taxation des Transactions financières et pour l'Action citoyenne (ATTAC), le Mouvement des Objecteurs de Croissance (MOC), le Mouvement politique d'éducation populaire (M'PEP), le Nouveau Parti Anticapitaliste (NPA), le Parti de Gauche (PG), le Parti Pour La Décroissance (PPLD), Les Alternatifs, Les Amis de la Terre, Les Désobéissants, les Jeunes Ecologistes, LPO - Ligue de protection des oiseaux, l'Union syndicale Solidaires, MALICE, MODEM 44, Mouvement des Objecteurs de Croissance, NATUR-ACTION, Nature Avenir, NPA 44, Parti de Gauche, Relocalisons, Sèvre propre 2015, Solidarités Ecologie, Sortir du nucléaire Loire et Vilaine, UTOPIA, Vertou Ecologie Solidarité, Vivre à Sucé, Vivre à Treillières, ...

Premières personnalités signataires (au 4/05/2010) :

Verveine ANGELI (syndicaliste, Union syndicale Solidaires),
Clémentine AUTAIN (la Fédération pour une Alternative Sociale et écologique – FASE),
François AUTAIN (sénateur parti de gauche),
Geneviève AZAM (économiste Toulouse II),
Jacqueline BALVET (membre du bureau de attac France),
Claude BAUHAIN (sociologue),
Francine BAVAY (conseillère régionale IdF verte),
Miguel BENASAYAG (Psychanalyste et philosophe),
Bernard BERE (élu régional d'Aquitaine (EELV)),
Aurélien BERNIER (porte-parole du M'PEP),
Christian BERTHIER (Union des Familles laïques -ufal- 75),
Olivier BESANCENOT (porte-parole du NPA),
Martine BILLARD (députée parti de Gauche),
Jean-Jacques BOILAROUSSIE (porte parole Alternatifs),
Pascal BOUTEILLER (parti de Gauche et Mouvement des Objecteurs de Croissance, 35650 Le Rheu.),
José BOVÉ (paysan du Larzac, député européen),
Patrick BRAOUEZEC (député ACU / FASE),
Sophie BRINGUY (vice-présidente à l'Environnement, Conseil Régional des Pays de la Loire),
Fabienne BRUGEL (metteur en scène compagnie NAJE),
Thierry BRULAVOINE (conseiller municipal St Nazaire 2008-2010),
Christelle CARDET (conseillère régionale Pays de Loire),
Christophe CARDET (conseiller municipal de Saumur et délégué communautaire Saumur Agglo),
Jean CAROTI (conseil municipal EELV de Vertou)
Vincent CHEYNET (directeur de publication du mensuel La Décroissance),
Aline CHITELMAN (Syndicaliste 44),
Yves COCHET (député Vert de Paris),
Geneviève COIFFARD-GROSDOY (CA attac France, militante altermondialiste),
Cyril COGNERAS (Elu Mairie de Limoges Alternatifs/ Limousin terre de Gauche)
Mathieu COLLOGHAN (artiste plasticien Paris),
Maxime COMBES (Association Internationale de Techniciens-Expert et chercheurs -AITEC IPAM-),
Jean-Luc COUDRAY (écrivain),
Annick COUPÉ (porte-parole de l'Union syndicale Solidaires),
Thomas COUTROT (co-président d'attac France),
Léon CRÉMIEUX (syndicaliste transports aériens),
Elisabeth CRUAUD (maire de La Chevallerais 44),
François DE RUGY (député EELV de Loire-Atlantique),
Karl DECASTER (instituteur syndicaliste SNUIPP-FSU, co-président de la FASE 72),

Gilles DENIGOT (conseiller municipal de St Nazaire 1989 à 2008 et Conseiller Général de 2008 à 2011.
 Syndicaliste docker EELV),
 Pierre DRUILHE (objecteur de croissance et dessinateur),
 Cécile DUFLOT (secrétaire national EELV, conseillère régionale Ile de France),
 Marc DUFUMIER (professeur en Grande école),
 Vincent DULONG (adjoint au Maire de la Ville d'Angers Conseiller Régional des Pays de la Loire),
 Michelle ERNIS (conseillère régionale Gauche Unitaire),
 Marc FESNEAU, Secrétaire général du MoDem
 Jacqueline FRAYSSE (députée des Hauts de Seine, Gauche citoyenne ACU/FASE),
 Jean GADREY (professeur émérite d'économie à Lille),
 Eric GALL (assistant parlementaire),
 Véronique GALLAIS (coordinatrice de projets dans l'économie sociale, militante altermondialiste),
 Susan GEORGE (écrivain),
 Pierre GEYRAL (Exécutifs national Alternatifs),
 Pierre GINESTE (ingénieur énergéticien, Houilles 78),
 Claudine GOICHON (conseillère régionale des pays de la Loire -EELV-),
 Jean Louis GRIVEAU (porte parole de la Fédération Bretagne des Alternatifs),
 Elisabeth GUISTHAU (conseillère municipale COUERON conseillère communautaire Nantes Métropole),
 Jean-Marie HARRIBEY (économiste du développement alternatif),
 Benoit HÉBERT (Elu Mairie Sotteville les Rouen),
 HK & LES SALTIMBANKS (musiciens),
 Nicolas HULOT (candidat à la Primaire de l'Ecologie pour les Présidentielles 2012),
 Yannick JADOT (député européen Europe Ecologie - les Verts),
 Eva JOLY (député européen Europe Ecologie - les Verts),
 Olivier KELLER (paysan, membre de la Confédération Paysanne, maire de St Jean Chambre, C Régional
 Rhône Alpes en charge de l'Agriculture),
 Pierre KHALFA (porte-parole de l'Union syndicale Solidaires),
 Michèle KIINTZ (association des communistes unitaires (ACU/FASE)),
 Bernard LANGLOIS (journaliste),
 Pierre LAPORTE (vice-Président conseiller général 93- FASE),
 Sylvie LARUE (ACU - Grand Ouest / FASE),
 Geneviève LEBOUTEUX (conseillère régionale EELV Pays de la Loire),
 Bernard LEGROS (enseignant, essayiste et objecteur de croissance),
 Gilles LEMAIRE (écologiste, altermondialiste, membre du CA d'Attac),
 Corinne LEPAGE (député européen),
 Michel LEPESANT (militant-chercheur (Mouvement des objecteurs de croissance - MOC)),
 Isabelle LOIRAT (conseillère municipale (MoDem) à Nantes, vice-présidente du Cédpa),
 François LOTTEAU (porte-parole EELV Bourgogne, membre du Conseil fédéral transitoire et maire de Rully,
 Saône-et-Loire),
 Jean-Philippe MAGNEN (vice-président EELV de la région Pays de la Loire),
 Noël MAMÈRE (maire de Bègles, député (EELV) de Gironde),
 Michel MARCHAND (secrétaire national M'PEP aux questions sur l'environnement),
 Françoise MARCHAND (adjointe au Maire Laval -EELV),
 Myriam MARTIN (porte-parole du NPA),
 Laurent MARTINEZ (conseiller régional des Pays de la Loire CAP21/EELV),
 Jean-Luc MÉLENCHON (député européen, co-président du Parti de Gauche),
 Gilles MONSILLON (Alter-Ekolo / FASE),
 Corinne MOREL DARLEUX (secrétaire nationale à l'écologie du Parti de Gauche, Conseillère régionale
 Rhône Alpes (Front de Gauche-PG)),
 Jean Paul NAUD (maire de Notre Dame des Landes co-président du Cédpa),
 Matthieu ORPHELIN (vice président de la Région Pays de la Loire),
 Pascal PAQUIN (militant associatif),
 Jean-François PELLISSIER (conseiller régional Alternatifs),
 Jean-Marie PELT (président de l'Institut européen d'écologie),
 Jacques PERREUX (conseiller régional, vice-président du groupe Europe Ecologie-les Verts,),
 Michel PERRIER (conseiller Régional Europe Ecologie Les Verts des Pays de la Loire),
 Christian PICQUET (porte-parole de la Gauche Unitaire),
 Pierre-Yves PIRA, Alternatifs, conseiller municipal « Vraiment à gauche ! » Lambersart (59)
 Dominique PLIHON (co-président du conseil scientifique d'attac France),
 Dominique POUPARD (Pays de Loire / FASE),
 Christine POUPIN (porte-parole du NPA),
 Anny POURSIHOFF (députée verte des Yvelines),
 François PRÉNEAU (Syndicaliste 44),
 Pierre RABHI (agriculteur, écrivain et penseur),

Josie RIFFAUD (paysanne en Gironde, membre de la Confédération Paysanne et déléguée européenne à Via Campesina international),
Louisette SAUVAGEOT GUIBERT (élu Mairie de Nantes Alternatifs),
Isabelle SÉVÈRE (élue municipale et communautaire au Mans -EELV-),
Jacques TESTART (directeur de recherches honoraire à l'INSERM),
Catherine THUMANN (journaliste à La Décroissance),
[Stéphane TIHAY Adjoint au maire Le Temple de Bretagne \(44\)](#)
Jean-Luc TOULY (conseiller régional Ile de France, porte parole de l'ACME France -Association pour le Contrat Mondial de l'Eau),
Dominique TRICHET-ALLAIRE (conseillère municipale de Nantes.),
Philippe TROTTE (maire de Vigneux de Bretagne (44) administrateur du Cédpa),
Aurélie TROUVÉ (co-présidente d'attac France),
Yvonne VACHERON,
Françoise VERCHERE (conseillère générale 44 parti de gauche, co-présidente du Cédpa),
Elodie VIEILLE BLANCHARD (Commission écologie Alternatifs),
Bertrand VRAIN (élu mairie de Nantes Alternatifs),
Roger WINTERHALTER (maire honoraire Lutterbach)

II – Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes révèle un économisme délirant LEMONDE.FR | 21.02.11

Le texte des élus régionaux défendant la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes publié dans *Le Monde* daté 15 février est d'une grande faiblesse intellectuelle et, surtout, idéologique.

Intellectuellement (ou techniquement) il ne signale pas que l'aéroport de Nantes n'est pas saturé et que le risque lié aujourd'hui au survol de la ville de Nantes a toujours existé, sans susciter jusqu'alors de scandale particulier, et qu'il vaut pour bien d'autres aéroports en France. On ne voit pas non plus le rôle que peut jouer l'installation d'un métro à Rennes dans cette défense... sauf à ajouter, d'une manière tout aussi incongrue, qu'on a amélioré le transport maritime pour accéder à telle ou telle île de la région ! Enfin, il occulte l'augmentation du trafic routier que cela provoquera inévitablement pour y accéder, quelles que soient les dessertes ferroviaires prévues.

Mais c'est surtout sur le plan idéologique qu'il est défaillant. D'abord, il ne dit mot de la rupture du contrat avec [Europe Ecologie-Les Verts](#) aux élections régionales, qui exigeait que la région ne s'associe pas aux investissements lourds que ce projet va entraîner, alors que bien d'autres priorités sociales devraient être prises en compte, ce qui pose le problème, en termes de moralité politique, de la fidélité à la parole donnée. Et avant tout, il est révélateur de cette incapacité d'une partie de la gauche, dite "socialiste", de saisir l'importance majeure de la cause écologique et de la prendre en compte réellement, hors de calculs électoralistes. Car c'est bien au nom de la croissance, du désenclavement et de l'ouverture économique sur le monde (avec profits pour les entreprises capitalistes à l'appui) que ce projet est conçu, dans la ligne des décisions antérieures de la droite régionale et gouvernementale.

CROISSANCE "SÉLECTIVE"

Or c'est là une folie, celle d'entreprendre pour entreprendre, sans se soucier des effets négatifs sur l'environnement, et donc à terme sur l'homme, de ce que l'on entreprend, effets négatifs dont on sait que le transport aérien est une source importante par la dépense énergétique considérable qu'il suppose. D'ailleurs, l'idée de croissance est au cœur de ce texte, alors que l'on commence à comprendre, grâce à différents théoriciens de la décroissance (comme [Paul Ariès](#) ou [Serge Latouche](#), précédés par [Félix Guattari](#)), qu'il faut en remettre en cause le principe, pour des raisons qui tiennent au souci prioritaire de l'humain et de la qualité de son existence physique, mais aussi psychique et sociale, qu'une politique digne de ce nom, à ambition morale, doit intégrer. Du coup, ce n'est pas de "développement durable" qu'il faut parler mais de croissance "sélective", exigeant qu'on arrête certaines formes de production si elles apparaissent nuisibles, voire qu'on relocalise certaines formes d'économie, en jetant un regard critique sur cette mondialisation débridée à laquelle nous assistons aujourd'hui et qui n'a d'autre but que de servir les intérêts du capitalisme international, en saccageant au passage la planète.

Ce n'est pas là refuser le progrès, comme le suggèrent [Jacques Auxiette](#) et ses amis, mais en réinterroger le sens en refusant de l'identifier sommairement au développement aveugle et purement quantitatif de la production économique, censée être la solution de tous nos problèmes, y compris celui de l'emploi, alors que ce dernier dépend avant tout du partage du travail, de sa maîtrise démocratique et de la répartition des richesses. Car l'idée de progrès en politique implique un jugement de valeur : ce n'est pas un fait que l'on constate comme l'accroissement des sciences et des techniques. Il faut donc indiquer au nom de quelles normes de vie, individuelle et sociale, on veut tel ou tel progrès. Je crains fort que cette réflexion, qui touche à la philosophie politique et morale, fasse défaut aux hommes politiques de droite et de la gauche sociale-libérale et que ceux-ci, comme le regrettait récemment [Edgar Morin](#), ne se cultivent guère sur le plan théorique, alors que la politique a toujours plus besoin de savoir, intellectuellement et moralement, où elle va.

Sur cette base et au-delà d'une éventuelle soumission (inconsciente ?) à la marche capitaliste de l'économie, j'y vois une fuite en avant dans un économisme délirant, à savoir dans une valorisation excessive de la production matérielle et de la consommation qui lui est liée, oubliant que l'économie n'est qu'un moyen et pas une fin, que la vraie vie de l'homme est au-delà, ce que Marx nous avait déjà dit il y a plus d'un siècle et que la gauche de la gauche a enfin compris !

[Yvon Quiniou](#) a publié récemment *L'ambition morale de la politique. Changer l'homme ?* (L'Harmattan, 2010).

Yvon Quiniou, philosophe et soutien du Front de gauche

III – Aéroport de Nantes : "Exploisons ce qui existe déjà !"

LEMONDE.FR | 01.03.11 |

C'est avec consternation que la coordination des associations opposées au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a pris connaissance de [la tribune en faveur de cet équipement, publiée dans Le Monde daté 15 février et signé par cinq élus socialistes de l'Ouest](#), président de région, de conseil général ou de communauté urbaine. Le plus insupportable dans ce texte est sans doute le mépris qui transpire de ces lignes pour ceux dont on nie jusqu'au droit d'avoir une opinion différente de la doxa dans laquelle se sont englués ces élus.

Ils accusent ceux qui ne partagent pas leur enthousiasme démesuré d'être des "*partisans de l'immobilisme*" de "*promouvoir un modèle social basé sur le refus de toute forme de progrès et le repli sur soi*" et les confinent dans "*une logique de régression qui pénaliserait les régions où nous vivons, et travaillons leurs habitants, leurs entreprises et leur avenir et celui de notre pays*". Ces élus ont-ils conscience qu'ils se placent eux-mêmes dans un schéma de développement complètement dépassé du toujours plus et du jetable comme si les ressources de notre planète étaient inépuisables et alors que tous les exégètes lucides nous encouragent à les économiser et à exploiter au mieux ce qui existe en l'améliorant si nécessaire.

Exploiter au mieux ce qui existe, c'est justement le choix que nous proposons.

Réalisations de quelques aménagements et adaptations pour l'aéroport existant de Nantes-Atlantique afin d'éviter le survol de zones urbanisées ou adoption de nouvelles procédures d'atterrissage pour plus de sécurité. Cet équipement est déjà relié au réseau ferré, au périphérique nantais et à moins d'un kilomètre du terminus d'une ligne de tramway qui pourrait aisément être prolongée pour compléter l'offre de liaisons avec le centre de Nantes et les voies de toute nature régionales ou nationales qui y aboutissent. A Notre-Dame-des-Landes, située à 25 km au nord de Nantes, toutes les infrastructures de liaison sont à réaliser avec des coûts pharaoniques par rapport aux aménagements à réaliser pour améliorer l'aéroport existant que la Direction générale de l'aviation civile classe dans son état actuel parmi les aéroport sûrs, sans risque particulier.

Extension *in situ* de l'aérogare existante pour augmenter sa capacité d'accueil, ce qui ne sera sans doute pas nécessaire avant une vingtaine d'années si on tient compte du taux d'augmentation actuel de passagers et si on adopte notre proposition de mise en réseau des aéroports de l'Ouest pour répartir le trafic, avec les liaisons ferroviaires inter-cités existantes ou à créer.

Promotion de l'offre, dans le cadre national et européen, d'une palette de transports adaptés aux longueurs des trajets prenant en compte leurs coûts, leur efficacité vitesse-durée et leur bilan économique, social et environnemental.

DISCOURS MÉPRISANT, AUTORITAIRE ET AVENTUREUX

Avec le projet de Notre-Dame-des-Landes, on nous fait miroiter l'espoir d'un essor économique et la création d'emplois alors qu'il ne s'agira sans doute que de transferts d'emplois existants. Ce qui est sûr actuellement c'est qu'en détruisant une cinquantaine d'exploitations agricoles sur le site de Notre-Dame-des-Landes, on va aussi détruire plus de 600 emplois qui leurs sont liés. La France perd l'équivalent d'un département de terres agricoles – terres nourricières – tous les dix ans. Est-il opportun d'en détruire plus de 2 000 hectares pour l'implantation de ce projet coûteux et parfaitement inutile qui va aussi dévaster l'environnement et la biodiversité de cette zone bocagère ?

Il ne suffit pas d'utiliser le mot vert ou d'ajouter les labels "développement durable" ou "haute qualité environnementale" pour qualifier d'écologiste n'importe quel projet même les plus propices au développement de nuisances de tous ordres. Est-il acceptable de se transformer en donneurs de leçon méprisants pour apostropher les opposants en les accusant de "*porter un jugement sommaire (...) sans prendre la mesure des enjeux*" alors qu'en plus de dix ans de lutte contre ce projet, s'est développé chez beaucoup d'entre eux une expertise dans tous les domaines liés au projet : environnement, aménagement du territoire, énergie, navigation aérienne, économie, emploi, législation, agriculture, urbanisme, géophysique. Peu d'élus peuvent revendiquer une telle connaissance du dossier et de ses aspects annexes. Ils ont pourtant émis des votes en sa faveur bien que certains d'entre eux en ignorent presque tout comme nous avons pu le constater en les rencontrant.

La coordination des associations et mouvements politiques opposés au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'a pas vocation à soutenir tel ou tel candidat aux élections qui doivent avoir lieu en 2011 et 2012 mais elle sera dans son rôle en interpellant les candidats qui s'aligneront sur le discours méprisant, autoritaire et aventureux de ces cinq responsables socialistes.

Cette coordination regroupe trente-quatre associations dont l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et Solidarités écologie.

Coordination des trente-quatre associations opposées au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

IV – Près de 1000 élus plus que dubitatifs sur Notre Dame des Landes

Communiqué de presse du CEDPA 11/01/2011

Depuis 2005, l'Etat français se désengage de la gestion de presque tous les aéroports régionaux, laissant cette gestion aux collectivités locales ou aux entreprises privées. Le tour de la plate-forme nantaise est arrivé fin 2010 et c'est Vinci qui gère désormais Nantes Atlantique et St Nazaire. Dont acte.

Ce n'est pas pour autant que la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est justifiée et faite, loin de là ! La propagande outrancière de ces derniers jours ne gomme pas les obstacles à venir. De nombreuses étapes juridiques et politiques auront lieu.

Pour le Cédpa, contrairement à ce que dit le président de Vinci Airport, "le temps du débat" est loin d'être révolu car le vrai débat de fond sur la pertinence du projet a toujours été refusé ; "Le courage et l'unité" des élu(e)s locaux qu'il salue s'apparente plutôt à un refus de reconnaissance d'une opposition tenace et à un refus du dialogue au plus haut niveau.

Le Cédpa, collectif des élus qui doutent de la pertinence du projet d'aéroport, se manifestera dans les mois à venir pour questionner les justifications de ce projet opaque, pour promouvoir l'étude de solutions alternatives et pour obtenir de vraies réponses aux vraies questions des citoyens.

V- Un aéroport pour sauver la planète

ÉCONOMIE

GREEN WASHING L'entreprise Vinci et les élus de la région nantaise se démènent pour vendre leur projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Avec un accent particulier sur des artifices écologiques qui ne trompent personne.

Un aéroport pour sauver la planète

Paysages de bocage, musique zen à peine troublée par l'atterrissage d'un 747, bosquets préservés et toits végétalisés dissimulant parkings et terminaux aéroportuaires. Bienvenue dans « *le seul aéroport français labellisé haute qualité environnementale* », selon des élus socialistes enthousiastes (1). La présentation du futur aéroport du Grand-Ouest, visible sur Internet, est plus que soignée. On aurait presque envie d'étaler nappes et collations pour un pique-nique ensoleillé au bord des pistes, et regarder décoller les géants ailés tout en écoutant chanter les cigales et butiner les abeilles. Bruits assourdissants, émanations de kérosène, concentrations de gaz en tout genre... Tout cela n'existera pas à Notre-Dame-des-Landes, ce petit bout de campagne, à 30 kilomètres de Nantes, qui devrait voir arriver bétonneuses et grues à partir de 2014. « *Le nouvel aéroport de la région nantaise, conçu par Vinci et ses partenaires, a pour ambition l'excellence environnementale avec un bilan énergie positif* », communique la multinationale du BTP. Vinci a obtenu, fin décembre, la concession de l'aéroport pour sa construction et son exploitation pour les cinquante-cinq ans à venir. Coût du projet : 556 millions d'euros. Les premiers longs courriers décolleront en 2017. Le nouvel aéroport devrait progressivement accueillir les 3 millions de passagers qui fréquentent actuellement celui de Nantes-Atlantique.

Mais Vinci ne s'arrête pas là. Tout est permis pour convaincre que son aéroport est écolo, et accessoirement pour couper l'herbe sous les pieds des opposants au projet, ceux qui, pour l'instant, occupent le terrain (lire p. 24). Dans son contrat de concession, Vinci prévoit la création au sein de l'aéroport d'une... association pour le maintien de l'agriculture paysanne (Amap), qui y distribuera des paniers bios ! « *Le concessionnaire souhaite encourager l'agriculture durable en initiant la vente de paniers bios aux salariés de la plateforme* », découvre-t-on dans le contrat de concession, dont des extraits sont publiés sur le site des Amis de la Terre (2). Les produits agricoles locaux seront com-



Toits végétalisés, paniers bios, jardins collectifs, culture maraîchère... À en croire le géant du BTP Vinci, ce n'est plus un aéroport, mais la plus grande ferme bio de France ! JACQUES FERRIER ARCHITECTURES/AFIP

mercialisés « *dans les restaurants et les boutiques de l'aérogare* ». Entre enregistrement et embarquement, les passagers pourront déambuler dans « *une ferme de démonstration* ». Un « *observatoire du suivi agricole* » sera mis en place pour détecter « *d'éventuelles pollutions diffuses* » – comme si l'activité d'un aéroport ne générerait qu'une pollution « *éventuelle* » – et suivre les « *impacts du bruit sur les productions animales* ». Un agriculteur mécontent pourra-t-il suspendre le trafic aérien ? « *Plantations d'arbres* », « *déplacement de mares* », « *jardins collectifs* » destinés à la « *culture maraîchère* » ou pour que les riverains « *cultivent leur potager* », association d'insertion, « *zones de compensation environnementale* »... Ce n'est plus un aéroport, mais la plus grande ferme bio de France ! Cela ferait-il oublier que 2 000 hectares de terres agricoles vont être recouverts de macadam ? Ou que le transport aérien représente 2,5 % des émissions mondiales de CO₂ ?

« *La généralisation des mécanismes de compensation, pour le carbone ou la biodiversité, est un alibi pour ne pas questionner l'utilité sociale et écologique des grands projets d'infrastructures. Les politiques continuent de construire des autoroutes et des aéroports, mais désormais ils sont écologiques grâce à la compensation...* », déplore

« La généralisation des mécanismes de compensation est un alibi pour ne pas questionner l'utilité sociale et écologique des grands projets. »

Rien qu'en France, ce géant du BTP gère déjà 4 384 kilomètres d'autoroutes et 6 aéroports régionaux. Bref, des milliers d'hectares de jardins collectifs et d'agriculture bio à financer. On attend avec impatience que le groupe

dirigé par Xavier Huillard y consacre une partie de ses 1,5 milliard d'euros de bénéfices (en 2009).

Mais en termes de « développement durable », Vinci ne devra pas oublier ses employés. Il y a un an, sa filiale Eurovia avait été condamnée pour « *faute inexcusable* » à la suite du décès d'un de ses salariés, travaillant dans l'épandage de bitume et mort à 56 ans d'un cancer de la peau lié aux émanations d'hydrocarbure. Les élus qui portent le projet, notamment Jean-Marc Ayrault, député maire de Nantes, et Jean-Yves Le Drian, président de la Région Bretagne, seront-ils également exigeants en matière de prévention de la santé au travail chez les ouvriers qui couleront le béton du futur aéroport ?

— Ivan du Roy

(1) « Point de vue » de Jacques Auxiette, Jean-Marc Ayrault, Daniel Delaveau, Jean-Yves Le Drian et Patrick Mareschal, paru dans *le Monde* du 15 février.
(2) <http://www.amisdelatorre.org/Notre-Dame-des-Landes-Vinci-peut.html>