



Sortir des vraies-fausses idées sur Notre-Dame-des-Landes

Il n'y a plus aucun recours juridique permettant d'arrêter le projet FAUX

Cinq procédures juridiques sont actuellement en cours et une sixième sera déposée si les travaux devaient commencer. **Sur ces six procédures, trois peuvent clairement stopper le projet :**

1. Le recours devant le Conseil d'État contre le refus du Premier Ministre d'abroger la Déclaration d'utilité publique (DUP) ;
2. La saisine de la Commission des pétitions du Parlement européen pour « non-respect des directives européennes » ;
3. Un recours sera également déposé sur le respect de la loi sur l'eau si le Préfet prend un arrêté autorisant les travaux et la destruction des zones humides.

L'aéroport de Nantes-Atlantique est saturé FAUX

Aujourd'hui le seuil de saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique est évalué à 4 millions de passagers et à 110 000 mouvements par an (nombre d'atterrissages et décollages des avions).

En 2011, il y a eu 45 494 mouvements et 3,25 millions de passagers. L'aéroport est donc encore loin d'être saturé.

Et à l'horizon 2020 ?

Les estimations des promoteurs du projet (saturation dès 2019) ignorent des données fondamentales telles que la raréfaction du pétrole, la concurrence du TGV Rennes-Paris, la montée inéluctable de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre et se basent sur des hypothèses de croissance économique comprises entre 1,9% et 2,4%.

Le spectre de la saturation cher aux promoteurs du projet s'éloigne dès qu'on étudie attentivement les estimations. L'aéroport de Nantes-Atlantique est tout à fait adapté aux évolutions réalistes prévisibles.

Nantes-Atlantique est techniquement dépassé et ne peut être modernisé FAUX

Les possibilités d'agrandissement et de modernisation de Nantes-Atlantique ont été dès le départ ignorées par les promoteurs du projet. Pourtant l'étude du cabinet CE-Delft conclut que l'opération serait préférable et moins coûteuse : agrandissements de l'aérogare et des parkings, piste transversale, modernisation de la voie ferrée existante...

Le coût global de ce scénario est estimé au total entre 106 à 158 millions d'euros et serait suffisant pour répondre aux besoins futurs de Nantes-Atlantique.

Le survol de Nantes créé des nuisances sonores VRAI et FAUX

VRAI L'aéroport actuel est proche du centre de Nantes et le nombre de personnes touchées par les nuisances sonores est supérieur à l'hypothèse d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

FAUX Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sur lequel est basée l'enquête publique date de 2004 et passe sous silence les solutions alternatives. Aujourd'hui les avions sont de moins en moins bruyants, et **cette étude ignore complètement la possibilité de plans d'atterrissages différents (solution proposée par des collectifs de pilotes) ainsi que la création d'une nouvelle piste évitant le survol de Nantes.**

Le survol de Nantes est dangereux FAUX

Nantes Atlantique est classé en catégorie A, c'est à dire « aéroport ne demandant pas d'attention particulière » (classification de la Direction générale de l'Aviation civile). La DGAC a même reconnu que « *l'urbanisme aux alentours est comparable à celui de Roissy Charles de Gaulle* ».

Cet argument régulièrement brandi par les promoteurs du projet n'est pas crédible et impliquerait la fermeture ou le transfert de nombreux autres aéroports.

Un investissement raisonnable et maîtrisé pour les collectivités locales FAUX

Le coût annoncé - 565 millions d'euros HT - est largement sous-estimé. Le chiffre de 3 milliards d'euros est avancé par le CeDpa et Le Canard Enchaîné évoque même un total de 4 milliards d'euros incluant les dessertes ferroviaires et routières.

Le cabinet CE-Delft souligne également que l'analyse coûts / bénéfiques sur lesquels s'appuie la déclaration d'utilité publique omet de nombreuses données et en exagère d'autres. L'analyse justifiant le projet retient ainsi une valeur de 98€ équivalent temps de transport économisé, là où le Comité directeur des transports suggère de retenir une valeur de 20€ soit un écart de 1 à 5. Egalement, l'hypothèse retenue du nombre attendu de passagers est très optimiste. De plus, les probables dépassements de coûts, inhérents à ce type de chantiers sont quant à eux oubliés.

Ainsi, le déficit global (calcul coûts / bénéfiques) pour la collectivité pourrait être de 90 millions d'euros – contrairement à l'annonce de gains attendus entre 500 et 600 millions d'euros.

Le projet va créer de l'emploi TOTALEMENT INCERTAIN

Vinci annonce 4000 « équivalents temps plein » sur 7 ans.

En réalité, on n'a jamais démontré l'effet d'entraînement sur l'emploi de telles infrastructures sauf pendant la période de construction. Le potentiel d'emplois créés se limiteraient pour les 3 années de construction, à 400 à 500 emplois et nettement moins pour les années suivantes.

De plus, pour le Sud-Loire, les pertes d'emplois générées par Nantes-Atlantique se chiffrent entre 1850 et 2130 (étude menée en 2011 par l'Etat). Difficile de prédire combien d'emplois seraient donc transférés, ni quelles seraient les pertes exactes.

Dès lors, les 4000 emplois annoncés par Vinci sont tout autant hypothétiques et exagérés.

NDDL : « une infrastructure qui va profiter à l'environnement » Bruno Le Roux

FAUX

Source : Tous Politiques – France Inter – 18/11/12

Ce projet est **contraire aux orientations du Grenelle de l'environnement** :

- Il a été classé comme l'un des principaux projets « grenello-incompatibles » par toutes les grandes associations environnementales (Les Amis de la Terre, Greenpeace, WWF...).
- La loi Grenelle I stipule que toutes les alternatives doivent être examinées avant tout projet de nouvelles infrastructures. Aujourd'hui, l'alternative du réaménagement de Nantes Atlantique n'a jamais été sérieusement étudiée.

Ce projet est **contraire à l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols, réaffirmé par le Premier Ministre et le Président de la République lors de la conférence environnementale** :

- La construction de l'aéroport aurait pour conséquence de bétonner 1665 hectares, soit environ la superficie des 11e, 20e et 19e arrondissements de Paris réunis ou un peu moins de la moitié de la taille de Lille (3483 hectares)
- Sur la période 2006-2009, 259 000 hectares ont été artificialisés en France. L'équivalent de la surface d'un département tous les sept ans. Environ 90 % d'entre eux sont des sols agricoles de qualité. Comme l'a affirmé Jean-Marc Ayrault lors de son discours de clôture de la conférence environnementale « **Le Gouvernement souhaite mettre un frein au niveau national à l'artificialisation nette des espaces agricoles et naturels.** »

Le débat public a eu lieu VRAI ET FAUX

VRAI Il y a eu un débat public en 2003 et une enquête publique débouchant sur une déclaration d'utilité publique en 2008.

FAUX Dès le début, l'absence d'un véritable débat contradictoire s'est fait sentir. Lors de l'enquête publique, 80% des contributions étaient opposées au projet et pourtant, aucune alternative n'a été sérieusement étudiée.

Face à ce manque, des élus ont financé une seconde étude, mais les promoteurs n'ont jamais accepté d'étudier le dossier ni de revoir leur projet.

C'est un nouvel aéroport, pas un transfert VRAI

L'argument du « transfert » d'aéroport a été beaucoup rebattu et pourtant, tout montre le contraire.

L'entreprise Airbus installée à Nantes-Atlantique et qui emploie 2000 personnes a clairement fait savoir qu'elle ne souhaitait pas déménager. Mais surtout, l'entreprise veut garder la piste, essentielle pour acheminer ses pièces d'avions vers ses autres sites.

Pourtant c'est uniquement parce que c'était un transfert et non un nouvel aéroport que le projet a été validé malgré les réserves exposés lors du Grenelle de l'Environnement.