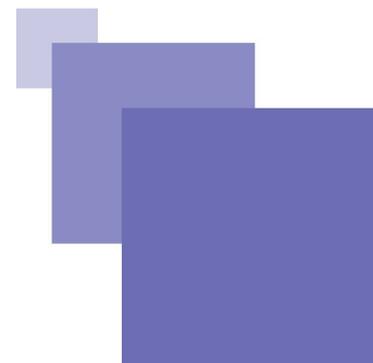


L'autoroute A65 Langon-Pau

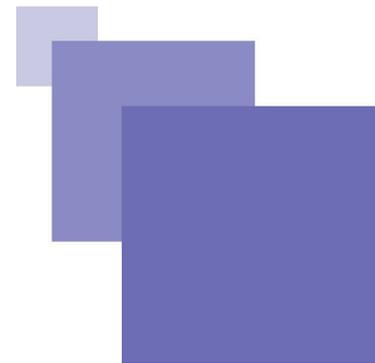


Table des matières

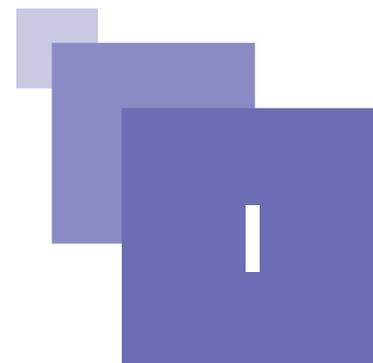


Introduction	5
I - Fiche technique	7
II - Historique	9
III - Les acteurs	15
A. Principales associations opposées au projet.....	15
B. Les élus porteurs du projet.....	16
IV - Les enjeux au cœur de la controverse	19
A. La biodiversité.....	19
B. Les trafics et la rentabilité.....	21
V - Références	23

Introduction



Fiche technique



Localisation

Région « Aquitaine Limousin Poitou-Charente », relie Langon (Gironde) à Lescar (Pyrénées Atlantiques)

Longueur

150km

Superficie

2000 hectares

Date d'inauguration

14 décembre 2010

Coût

Environ 1,2 milliards d'euros

Financements

Apportés par le concessionnaire avec un concours public de (apport en nature de la déviation d'Aire sur Adour pour 56,5 millions d'euros et 45 millions d'euros « d'indemnisation pécuniaire versée au concessionnaire » définie dans l'avenant au contrat de concession approuvé par décret le 1er décembre 2010).

Concession

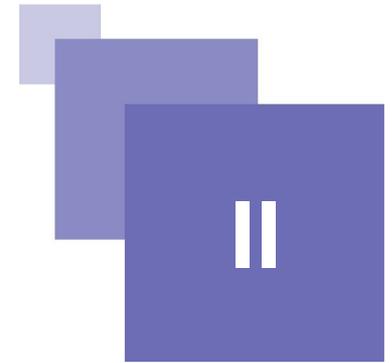
60 ans

Concessionnaire

Société *A'Liéonor*¹, consortium constitué du groupe de travaux publics Eiffage (à 65%) et de la SANEF (à 35%), société exploitante d'autoroutes.

1 - <http://www.a65-alienor.com/Accueil>

Historique



Jean-Marie Bodt, à travers son analyse du traitement médiatique de la controverse par le journal Sud-Ouest, propose une chronologie des événements :

2

Éléments de chronologie

1993-1995 : Études préliminaires

29 mars 1996 : Décision ministérielle sur la bande de 1000 mètres. (cf.)

7 janvier 2002 : Décision ministérielle sur la bande de 300 mètres. (cf.)

2003

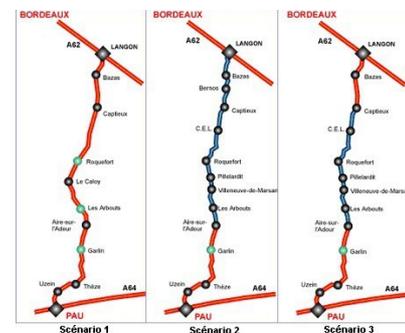
Février 2003 : Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport (cf.), par l'Inspection Générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées, selon lequel l'A65 "présente des enjeux essentiellement régionaux, au nom desquels la nécessité d'une autoroute concédée de bout en bout n'est pour l'heure pas démontrée" (p41)

18 juin 2003 : Lancement de l'appel à candidature pour la mise en concession

2005

15 mars – 15 avril 2005 : Concertation publique sur la base de trois scénarios (tracés neufs ou aménagement de l'itinéraire existant)

2 août 2005 : Choix ministériel du scénario en tracé neuf



Automne 2005 : création de l'Alternative Régionale Langon Pau, qui fédère les petites associations locales opposées au projet.



2006

3 avril – 15 mai 2006 : Enquête d'utilité publique

2 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/medias/co/6Medias-Seq.html#segment_SVjN8CWW5CfvO3TsSyoIzh1

10 juin 2006 : 1er Appel des 9 fontaines, rassemblement contre le projet à Bostens (40), signature d'un *appel national à un moratoire autoroutier*³ signé par des associations locales opposées à des projets autoroutiers (Contournement de Strasbourg, l'A381 (Charente), l'A32 (Lorraine), ...) et des associations nationales (Réseau Action Climat, France Nature Environnement, Greenpeace, les Amis de la Terre et FNAUT)



18 décembre 2006 : Déclaration d'utilité publique et décret « approuvant la convention de concession passée entre l'Etat et la société A'liéonor pour la conception, la

construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section Langon-Pau de l'autoroute A 65 »

2007

24 mars 2007 : manifestation contre l'autoroute à Mont de Marsan (40), 400 personnes selon l'ARLP.

26 mai 2007 : deuxième édition de l'appel des 9 fontaines à Bostens (40)



24 octobre 2007 : à l'occasion du Grenelle de l'environnement, le Ministre de l'écologie, *"Jean-Louis Borloo annonce un gel des nouveaux investissements routiers et aéroportuaires"*⁴

8 décembre 2007 : Manifestation des opposants à Paris, à l'occasion de la Parade climatique

3 - <http://www.sepanso.org/dossiers/a65/appel1.php>

4 - http://www.lemonde.fr/doublon/article/2007/10/24/m-borloo-annonce-un-gel-des-nouveaux-investissements-routiers-et-aeroportuaires_970505_959155.html



2008

Début 2008 : premiers défrichements sur le tracé.

Février 2008 : *Appel aquitain pour la réévaluation du projet*⁵



Mars 2008 : le Conseil National de Protection de la Nature juge les mesures de compensations environnementales insuffisantes, le Ministre de l'écologie annonce le gel des défrichements.

Mars 2008 : 1ere opérations des Planteurs volontaires sur les premières zones défrichées.

5 avril 2008 : courrier des élus locaux (cf.) au ministre de l'écologie pour défendre le projet.

21 mai 2008 : *Rejet par le Conseil d'État*⁶ des recours associatifs.

28 juin 2008 : troisième édition de l'Appel des 9 fontaines à Bostens (40).

5 - <https://local.attac.org/pau/epona/spip.php?article403>

6 - <http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Communiqués/Rejet-des-recours-contre-la-construction-de-l-autoroute-A65-entre-Langon-et-Pau>

Historique



Mars-septembre 2008 : opérations des Planteurs volontaires

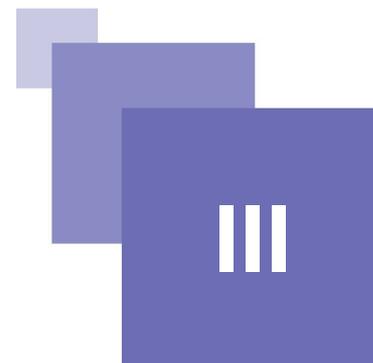


Dimanche 30 mars, chantier de l'A65, Escaudes (33)

Nos élus se plantent? Replantons!

Septembre 2008 : début des travaux

Les acteurs



Principales associations opposées au projet	15
Les élus porteurs du projet	16

A. Principales associations opposées au projet

SEPANSO



Fédération des Sociétés pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest, association créée en 1969, membre de France Nature Environnement.

http://www.sepanso.org/dossiers/a65/a65_article.php⁷

Alternative Régionale Langon Pau

Fédération des associations locales opposées au projet d'autoroute A65, créée en 2005 à Bostens (40), par des associations locales de Pujo le plan (40), Coimères (33), Doumy (64), Bostens (40), ...

Les Planteurs volontaires

Mouvement citoyen créé en 2008 qui propose aux personnes s'opposant au projet d'A65 de venir replanter symboliquement des arbres sur les zones défrichées. Huit opérations de ce type furent conduites sur le tracé entre mars et octobre 2008.

7 - http://www.sepanso.org/dossiers/a65/a65_article.php



Autres acteurs

Des associations nationales de défense de l'environnement (Réseau Action Climat, Greenpeace, France Nature Environnement, la FNAUT, les Amis de la Terre, la Fondation Nicolas Hulot) ont manifesté à plusieurs occasions leur opposition au projet.

Des syndicats locaux (CGT et CFTD) se sont également associés à l'opposition.

Politiquement, les Verts et le Parti communiste se sont également opposés au projet.

*Un appel aquitain à réévaluer le projet*⁸ publié en 2008 donne une liste indicative de ces acteurs.

B. Les élus porteurs du projet

Le projet était soutenu par les présidents des exécutifs régionaux et départementaux, les députés ainsi que par les maires des grandes communes concernées. Ces élus ont cosigné en avril 2008 un courrier adressé au ministre défendant le projet et résumant l'essentiel des arguments en sa faveur.

8 - <https://local.attac.org/pau/epona/spip.php?article403>



Exemple

Parmi eux, Alain Vidalies, alors député des Landes, secrétaire d'État au transports en 2016, interrogé ici en 2011 :

9

Bearn Adour Pyrénées

Proche de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau, l'association Bearn Adour Pyrénées milite en faveur de nouvelles infrastructures de transport dans le Béarn (A65, LGV, route Pau-Oloron, ...).



"Depuis plus de 15 ans, BAP réunit les forces vives du Béarn et des territoires voisins pour atteindre les objectifs suivants :

1) nous voulons que notre région soit reliée au monde par le rail, la route, l'air et la fibre optique dans les meilleures conditions de sécurité, de rapidité, d'efficacité et de coût

2) nous voulons tout cela pour que l'attractivité de notre territoire soit renforcée, sa compétitivité améliorée et que l'emploi des générations futures soit assuré

La plus grande partie des collectivités locales, des associations, des syndicats, des entreprises et des particuliers nous soutient.

Dans un contexte où l'idéologie anti-infrastructures semble dominer certains esprits, les adhérents de BAP font preuve d'abnégation, de sens de l'intérêt public, de conscience et - n'ayons pas peur des mots- de grandeur d'âme : qu'ils en soient félicités et remerciés.

Car c'est vous les adhérents qui êtes d'avant -garde. C'est vous qui avez raison, comme les grands anciens qui ont fondé BAP et qui viennent de nous quitter.

Aujourd'hui nous devons recruter pour élargir notre base et rajeunir nos structures. Nous avons surtout l'ardente obligation de poursuivre l'œuvre de la première génération avec constance et détermination.

C'est donc vous, lecteurs non adhérents, qui devez nous rejoindre encore plus nombreux. C'est avec vous et grâce à vous que nous pourrons encore mieux agir.

Vive les infrastructures, créatrices de valeur et de prospérité économique donc d'emploi. Vive BAP.

Pierre Saubot, Président de BAP"

<http://bap-europe.com/>¹⁰

9 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/acteurs/co/4Acteurs-Seq.html#segment_TFk4bV4KqRkwHMdTPDxp2d1

10 - <http://bap-europe.com/>

Les enjeux au cœur de la controverse



IV

La biodiversité	19
Les trafics et la rentabilité	21

La controverse sur l'A65 s'est surtout déployée *médiatiquement*¹¹ autour du thème des espèces et milieux naturels en danger. La question des trafics et de la rentabilité du projet était néanmoins également au cœur des désaccords entre opposants et promoteurs du projet. A l'autoroute en site neuf, qui fut finalement réalisée, les associations opposaient un projet d'aménagement de l'itinéraire routier existant.

A. La biodiversité

Une étude d'impact environnementale a été réalisée pour les besoins de l'enquête publique (Doc3. Etude d'impact enquête publique (cf.)), intégrant une étude d'incidence du projet sur les zones Natura 2000 (Dossier 1.Dossier d'incidence Natura 2000 (cf.)). Elle fut critiquée par les associations qui s'appuyaient notamment sur un avis publié par le Ministère du développement durable en 2006 (Doc4 (cf.)) qui soulignait que "« *la caractérisation de l'état initial et de l'évaluation de l'impact du projet restent insuffisantes pour ce qui concerne les espèces protégées* »".

11 - <http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/medias/co/6Medias-Seq.html>



Le site des 9 fontaines à Bostens (40), une zone Natura 2000 sous le tracé de l'autoroute.

En mars 2008, le Conseil National de Protection de la Nature a jugé insuffisantes les mesures de compensation de ces destructions proposées par le concessionnaire, notamment en ce qui concerne le vison d'Europe. Celles-ci ont été amendées, ouvrant la voie à la publication de l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation de destruction des espèces et milieux naturels. (Doc5 (cf.) et Doc6 (cf.))



La mise en place de mesures compensatoires a donné lieu à la création d'un avenant au contrat de concession, allongeant de 5 ans la durée de concession et prévoyant une "indemnisation pécuniaire du concessionnaire" par l'État de 45 millions d'euros. Ces mesures sont notamment réalisées dans le cadre d'un partenariat avec la CDC Biodiversité.

Les enjeux de biodiversité dans les grands projets d'infrastructure :

12

B. Les trafics et la rentabilité

Au cœur de la controverse, le contrat de concession (cf.) entre A'Liéonor et les collectivités :

13

Derrière les enjeux financiers, des prévisions de trafic et donc, un débat sur l'avenir de la mobilité :

14

13 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/economie/co/2Eco-Seq.html#segment_R07GB8w156gIn4b13zKgbg1

14 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/mobilite/co/3Mobilite-Seq.html#segment_PKfVXaDYvhhFKa7Fz3GSUh1

Références



V

Site public à consulter

- *Le site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement sur l'A65¹⁵*

Les documents officiels :

- L'avenant au contrat de concession (2010) (cf.)
- La déclaration d'utilité publique (2006) (cf.)
- Le contrat de concession (2006) (cf.)
- La décision ministérielle de 2002 (cf.)
- La décision ministérielle de 1996 (cf.)

Les rapports publics

L'avis du Ministère de l'environnement du 27 mars 2006 (cf.)

Le Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport (cf.), par l'Inspection Générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées, Février 2003.

Les recours juridiques

- *Le rejet des recours par le Conseil d'État¹⁶*
- Recours contre la Déclaration d'utilité publique (zip 2Mo) (cf.)
- Recours contre le Contrat de concession (zip 300Ko) (cf.)

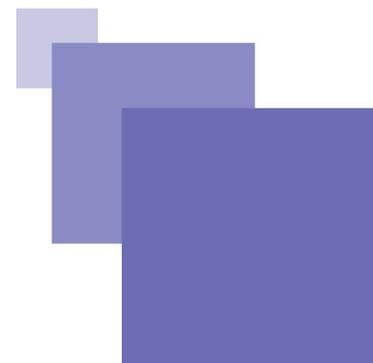
15 - <http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/a65-une-nouvelle-autoroute-pour-l-aquitaine-a371.html>

16 - <http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Communiqués/Rejet-des-recours-contre-la-construction-de-l-autoroute-A65-entre-Langon-et-Pau>

Le projet de Lignes à Grande Vitesse du Sud-Ouest (GPSO)

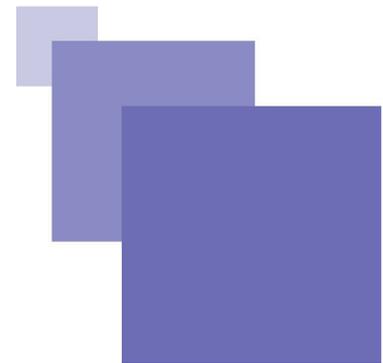


Table des matières

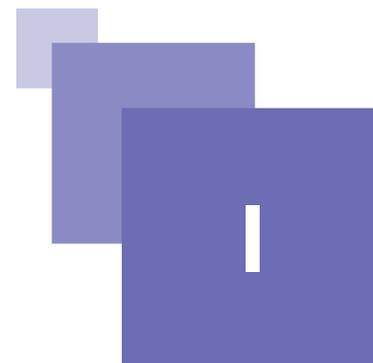


Introduction	5
I - Fiche technique	7
II - Historique	9
III - Les acteurs	13
A. Les acteurs favorables au projet.....	13
B. Principaux acteurs opposés au projet.....	15
IV - Les enjeux au cœur de la controverse	19
A. Le CO2.....	19
B. Le modèle français de grande vitesse ferroviaire a-t-il un avenir ?.....	20
C. La vitesse.....	23
V - Références	27

Introduction



Fiche technique



Informations sur le projet proposé lors des enquêtes publiques de 2014 (Phase 1), hors liaison Dax-Espagne (Phase 2).

Localisation

Liaisons Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse via le Sud-Gironde.

Longueur

Environ 327 kilomètres.

Surface d'emprise

Plus de 4800 hectares.

Caractéristiques de l'opération

"Le tracé est en remblai sur plus de 268 km et en déblai sur environ 51 km. Les besoins en remblai sont estimés à 52 millions de m³ dont 33 millions de m³ d'apport extérieur et les mises en dépôt de matériaux non réutilisables représenteront 16 millions de m³. L'opération prévoit la construction de 82 viaducs (ouvrages de plus de 90m représentant 20 kml), 2 tunnels (4kml), 5 tranchées couvertes (1820ml), 9 « sauts de mouton », 68 ponts « rail », 167 ponts « route », 109 passages spécifiques « grande faune », 3 bases « travaux » (qui deviendront bases de maintenance après le chantier), 2 bases de maintenance et 5 sous-stations électriques." (Conclusions de la commission d'enquête publique) (cf.)

Date d'inauguration prévue

2024 pour Bordeaux-Toulouse et 2027 pour Bordeaux-Dax

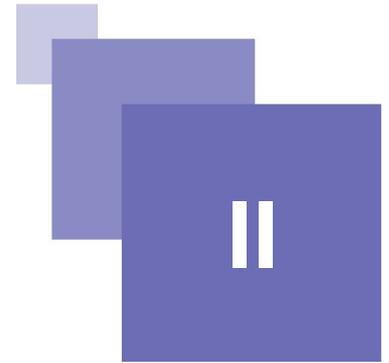
Coût

Environ 9 milliards d'euros

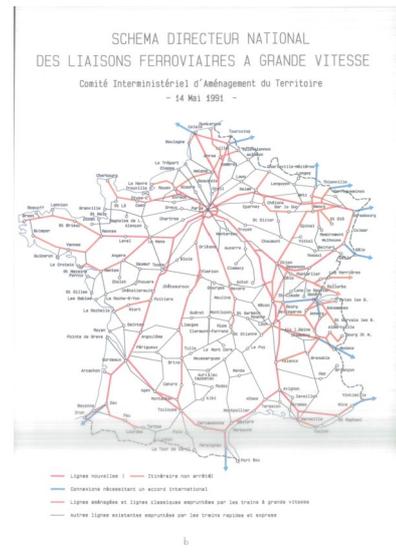
Financement

Indéterminé en mai 2016.

Historique



14 mai 1991. Inscription par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire des lignes à grande vitesse Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse dans le Schéma directeur nationale des liaisons ferroviaires à grande vitesse (cf.).



2005

Débat public Bordeaux-Toulouse

2006

Débat public Bordeaux-Espagne

13 avril : RFF décide de poursuivre les études du projet de LGV Bordeaux-Toulouse, suite au débat public ayant eu lieu fin 2005.



2007

25 janvier : Déclaration d'intention entre le ministre chargé des Transports, les présidents des conseils régionaux et RFF sur l'engagement des études des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

8 mars : RFF décide de poursuivre les études du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, après le débat public survenu fin 2006.

16 juillet : RFF crée la mission des Grands Projets du Sud-Ouest, qui est chargée du pilotage des études.

3 octobre : Le Préfet de la Région Aquitaine est nommé « préfet coordonnateur des études GPSO » par le ministre chargé des Transports.

26 décembre : Etat, Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, RFF signent un protocole-cadre pour formaliser l'organisation ainsi que les modalités de réalisation et de financement des études GPSO.

2008

2008, 2009, 2010: *organisation par le CADE de référendums*¹, lors des élections officielles dans 14 communes du Pays basque et du sud des Landes situées sur le tracé.

11 janvier : Le comité de pilotage (désigné COPIL) des GPSO est mis en place.

16 juin : Le COPIL approuve le cadre général d'organisation des études et de la concertation présentés par RFF. Schéma des trois lots

2, 21 et 23 juillet : Les 3 comités territoriaux (COTER) sont mis en place, ils ont à mener l'étude des lignes nouvelles selon les trois lots.

11 juillet : Un comité de pilotage spécifique est créé pour étudier l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

21 octobre : Adoption par le Conseil des ministres du projet de loi « Grenelle 1 », qui prévoit l'engagement de 2 000 km de lignes nouvelles d'ici 2020 et confirme l'agenda des GPSO

2009

Janvier-février-mars : Lancement des premiers groupes de travail sur les mixités voyageurs/fret et sur les dessertes d'agglomérations (Agen, Montauban, Dax/Mont de Marsan, Bayonne/Pays basque).

Janvier- février : Les périmètres d'étude des GPSO sont présentés aux élus des territoires concernés dans les six départements.

Mars : Choix des bureaux d'études pour mettre en œuvre la concertation continue et réaliser les études environnementales et techniques par lot.

6 avril : Le COPIL valide les conditions d'engagement des études et de la concertation par lot et l'organisation de la concertation.

17 octobre: manifestation à Bayonne contre le projet (12 000 personnes selon le CADE)



1 - <http://www.cade-environnement.org/lgv-chronologie-des-actions/>



2010

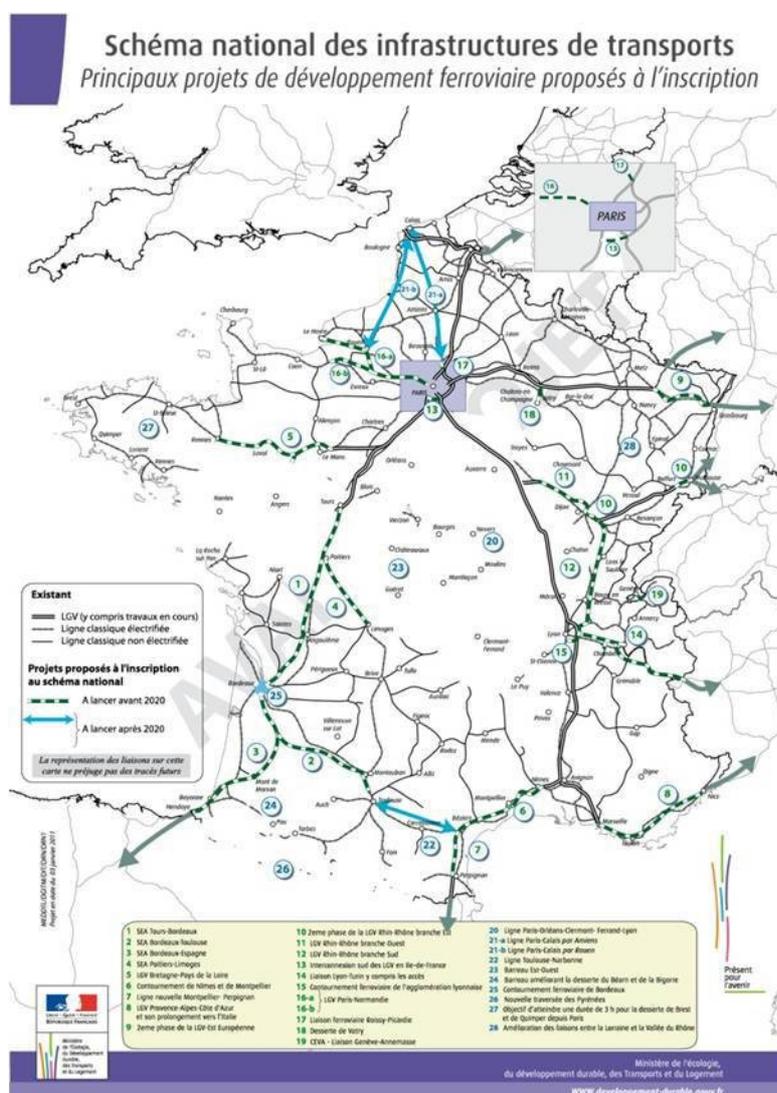
23 janvier : manifestation à Hendaye contre le projet (80 tracteurs et 20 000 personnes selon le CADE). Signature de la *Charte d'Hendaye*².

6 mars : Manifestation à Nerac (47), contre le projet (4000 personnes selon la SEPANSO)

11 décembre: manifestation à Bayonne contre le projet (130 tracteurs et 15 500 personnes selon le CADE)

2011

Avant projet de Schéma National des Infrastructures de transport



2012

octobre 2012: manifestation à Bayonne contre le projet (106 tracteurs et 10 000

2 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/GPII/co/GPII-seq.html#segment_CEURrQIPmglLoDzVGDRb4h1

personnes selon le CADE). Remise d'une pétition "NON à la LGV au Pays basque" à la préfecture, signée par 23600 personnes.



2013

23 mars 2013 : Manifestation régionale à Nerac (47) contre les voies nouvelles.

27 juin 2013 : La commission Mobilité 21 (cf.) classe le GPSO en "seconde priorité"

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 retient la réalisation du GPSO en deux phases et quatre opérations distinctes

2014

14 octobre - 8 décembre: Enquêtes publiques

23 octobre 2014: *Rapport de la cour des comptes*³ " La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au delà de sa pertinence"

2015

27 mars : Remise du rapport (cf.) des commissaires enquêteurs qui émettent un avis défavorable (cf.) sur le projet.

26 septembre: M. Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports, *fait part de la décision du gouvernement*⁴ de poursuivre l'instruction des 3 Déclarations d'Utilité Publique (DUP) relatives au projet GPSO

2016

16 janvier: réunion inter-régionale des associations opposées au projet.

16 et 17 juillet 2016 : *6ème Forum contre les Grands Projets Inutiles et Imposés*⁵ organisé par le CADE, à Bayonne

**Enquête Publique RFF
LGV GPSO**

Habitant(e)s de Saint-Selve, Habitant(e)s du canton de la Brède, à l'occasion de l'enquête publique RFF **VENEZ NOMBREUX** PARTICIPER à la

**REUNION PUBLIQUE
du 8 Novembre 2014 à 18h30**

Salle du restaurant scolaire

ET DEBATTRE :
✓ de l'opportunité du projet GPSO (Grand Projet pour le Sud-Ouest) des L.G.V. : Lignes Nouvelles Grande Vitesse entre Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax !

En présence de nombreux élus locaux et régionaux invités par Mme le Maire et le Conseil Municipal de Saint-Selve.

3 - <https://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

4 - http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/26/le-gouvernement-valide-les-lignes-a-grande-vitesse-bordeaux-toulouse-et-bordeaux-dax_4773181_3234.html

5 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/GPII/co/GPII-seq.html#segment_CEURrQlPmgLoDzVGDRb4h1

Les acteurs



Les acteurs favorables au projet

15

Principaux acteurs opposés au projet

17

A. Les acteurs favorables au projet

Élus et collectivités



<http://objectifnews.latribune.fr/node/4087>

Depuis le début des années 2000, les gouvernements successifs ont œuvré à ce que le projet soit réalisé, en accord avec les élus des grandes collectivités du Sud-Ouest qui sont les acteurs favorables au projet les plus visibles.

On note par exemple, le 30 mars 2015, la signature d'un communiqué par Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, Martin Malvy, président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, Alain Juppé, président de Bordeaux Métropole, et Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole, intitulé « *Les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont essentielles pour l'avenir économique de nos territoires* ». ⁶

6 - <http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiqués-de-presse/gpso-les-lgv-bordeaux-toulouse-et-bordeaux-dax-sont-essentielles-pour-l-avenir-economique-de-nos-territoires>



Colloque "LGV du Sud-Ouest Européen, l'union sur toute la ligne" le 9 octobre 2013. Michel Duchène (adjoint au maire de Bordeaux), Bruno Cavagné (Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics), Jean-Claude Gayssot (Vice-Président de la Région Languedoc Roussillon, ancien ministre des transports), Bernard Marquié (adjoint au maire de Toulouse), Jean-Louis Chauzy (Président d'Eurosud Transport, président du CESER Midi-Pyrénées), Martin Malvy (Président de la région Midi-Pyrénées), Alain Rousset (Président de la région Aquitaine)

En 2013, un communiqué⁷ du même ordre est cosigné par des élus aquitains : Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, Alain Juppé, maire de Bordeaux, Philippe Madrelle, président du Conseil général de Gironde, Jean Grenet, maire de Bayonne et président de l'agglomération Côte basque Adour, Martine Lignières-Cassou, maire de Pau et présidente de l'agglomération Pau-Pyrénées, Vincent Feltesse, président de la communauté urbaine de Bordeaux.

EuroSud Transports



Eurosud Transport
Centre de ressources et d'actions

Les acteurs politiques (cf ci-dessus) et économiques favorables au projet de LGV sont réunis au sein de l'association Eurosud Transport.

"Association loi 1901, créée en 1992, Eurosud Transport développe une activité de veille stratégique, de promotion et de communication en faveur des grands projets de transport, en particulier ferroviaires, au sein du Sud-Ouest européen, incluant les métropoles de Bordeaux, Toulouse et Montpellier, les villes moyennes et l'interconnexion avec le réseau à grande vitesse espagnol, de l'Atlantique à la Méditerranée." <http://www.eurosud-transport.com/>⁸

7 - <http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiqués-de-presse/GPSO-Les-elus-aquitains-se-félicitent-du-lancement-de-la-LGV-Bordeaux-Toulouse.-mais-regrettent-le-report-de-Bordeaux-Espagne.-pour-laquelle-l>

8 - <http://www.eurosud-transport.com/>

Les membres⁹ d'Eurosud Transport sont les principales collectivités locales du Sud-Ouest, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Fédération d'entreprises de travaux publics, des banques et d'autres acteurs économiques.

Les arguments¹⁰ d'Eurosud Transport sur la LGV GPSO.



Parmi ses activités de lobbying, Eurosud Transport organise des colloques sur le thème des infrastructures dans le Sud-Ouest. Le dernier portait sur la question du financement des projets:

"Le jeudi 31 mars 2016 de 9h à 13h, s'est tenu le colloque national organisé par Eurosud Transport sur le thème « *Innover pour financer les grandes*

infrastructures du Sud-Ouest Européen »¹¹.

Introduit par Pascal Mailhos, Préfet de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et par Jean-Louis Chauzy, Président du Conseil Economique et Social Environnemental Régional Languedoc-Roussillon-MidiPyrénées et d'Eurosud Transport, il a réuni de nombreuses personnalités du monde politique et économique parmi lesquelles Carole Delga, Jean-Luc Moudenc, Philippe Saurel, Michel Duchène, Renaud Lagrave et Georges Méric, mais aussi Philippe Duron, Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, Bernard Cathelain, Membre du Directoire de la Société du Grand Paris, Stéphane Viallon, Directeur du Bureau de Paris de la Banque Européenne d'Investissement, Gabrielle Gauthey, Directrice des Investissement de la Caisse des Dépôts, Christophe Pelissé du Rausas, Président de l'Association Française des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants et Bruno Cavagné, Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics."

B. Principaux acteurs opposés au projet

La SEPANSO



Fédération des Sociétés pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest, association créée en 1969, membre de France Nature Environnement.

Le dossier de la SEPANSO sur le projet de LGV GPSO.¹²

Le CADE



9 - <http://www.eurosud-transport.com/qui-sommes-nous/membres>

10 - <http://www.toulouse.cci.fr/sites/default/files/media/icones/Lettres/PLAQUETTE-LGV-WEB2.pdf>

11 - <http://www.eurosud-transport.com/images/stories/valerie/newsletter/2016/colloque/conclusions.pdf>

12 - <http://www.sepanso.org/dossiers/gpso/gpso.php>

"Le CADE (Collectif des Associations de défense de l'Environnement Pays Basque-Sud des landes) a été créé en 1990.

C'est au départ une libre association d'associations (loi 1901) dont l'activité principale est la défense de l'Environnement. Toutes les associations ont des statuts mais le CADE, volontairement n'en dépose pas pendant plusieurs années. Il rassemble et coordonne et décide de bâtir la confiance et l'efficacité en cheminant, se donnant le temps de cette expérience. (...)

Ce n'est qu'en 1998 qu'à la demande des responsables d'associations que le CADE dépose ses statuts (2 juillet 1998).

Entre temps les associations fondatrices ont été rejointes par plusieurs dizaines d'autres associations tant la pression urbanistique est forte sur le littoral (un projet d'envergure au km).

Qu'est ce que fait le CADE ?

- des actions revendicatives
- du travail de recherche
- de la veille citoyenne
- des actions éducatives
- des actions institutionnelles."

<http://www.cade-environnement.org/transports-lgv/>¹³

Martine Bouchet et Victor Pachon sont membres du CADE :

14151617

Landes Environnement Attitude (LEA)



"L'association L.E.A a pour objet de promouvoir en toute indépendance, dans les Landes Girondines, tout ce qui touche à la protection de l'environnement au quotidien . Ses objectifs : informer, être vigilant, agir."

<http://lea.asso.free.fr/>¹⁸

Patrick Monteil est membres de LEA:

192021

- 13 - <http://www.cade-environnement.org/transports-lgv/>
- 14 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/ecologie/co/1Ecologie-Seq.html#segment_GB1PeCJ8MufSWeWN6U5S0b1
- 15 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/acteurs/co/4Acteurs-Seq.html#segment_yKBOYNRPBACBeMcC46jpb1
- 16 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/acteurs/co/4Acteurs-Seq.html#segment_HsgnLM32zAhXBdNw4tjzMc1
- 17 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/GPII/co/GPII-seq.html#segment_CEURrQIPmglLoDzVGDRb4h1
- 18 - <http://lea.asso.free.fr/>
- 19 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/nimby/co/5Nimby-Seq.html#segment_m3Jiv91Ih8iK8dro62QMUh1
- 20 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/nimby/co/5Nimby-Seq.html#segment_m3Jiv91Ih8iK8dro62QMUh1
- 21 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/acteurs/co/4Acteurs-Seq.html#segment_rl7RziXCEPdOL497hTYH2i1

Des élus et formations politiques

La commission d'enquête publique note dans sa conclusion (cf.) l'opposition au projet de nombreux "petits élus": "Si les grands élus sont très généralement favorables au projet, de nombreux conseils municipaux se sont manifestés par une délibération ou une motion s'opposant au projet. Les communes Tarn-et-Garonnaises et Hautes-Garonnaises ont souvent paru résignées, les communes Landaises relativement neutres, les communes Lot-et-Garonnaises plutôt défavorables, les communes Girondines, très défavorables." Nous pouvons rajouter à cette liste la forte mobilisation contre le projet de nombreux élus du Pays Basque (voir photo ci-dessus), qui ne sont pas cités par les commissaires enquêteurs car le projet soumis à enquête publique s'arrêtait à Dax, dans les Landes.



Image 1 Manifestation au Pays Basque contre le projet de LGV (Sud-Ouest)

A cette fracture géographique et entre "grands" et "petits" élus, s'ajoute également un positionnement différent selon les partis politiques. Le Parti Socialiste et Les Républicains portent le projet dans les grandes collectivités, même s'il existe quelques élus sortant de leurs rangs ayant fait part de leur opposition. C'est le cas, notable par son parcours, de Gilles Savary²², député socialiste de Gironde. Europe Ecologie Les Verts²³ est opposé et relativement actif dans l'opposition au projet, les partis du Front de gauche et le Front national se sont déclarés hostiles au projet lors des dernières élections régionales²⁴.

Très Grande Vigilance en Albret

Association localisée dans le Lot et Garonne.

"C'est en nous appuyant sur les valeurs qu'énonce l'Arrêté du Conseil d'État du 14 novembre 2008 : « Le projet d'une ligne à grande vitesse ne peut légalement être déclaré d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente. »

et sur l'Article 1 de la Charte de l'environnement : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et favorable à la santé. »

que nous nous sommes unis pour lutter contre un projet inutile, destructeur et ruineux et qu'ensemble nous défendons les intérêts des habitants et de notre Pays d'Albret, en disant NON aux nouvelles Lignes Grande Vitesse (LGV), OUI au TGV sur les lignes existantes"

<http://www.tgv-albret.fr/accueil/qui-sommes-nous-.html>²⁵

Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan

"Association environnementale pour la défense des territoires en Arruan (Gironde).

Notre association s'est fixé dans ses objectifs d'être source d'information et de réflexion sur les problèmes environnementaux en général, et sur le projet de LGV en particulier, dans nos territoires. A cet effet il nous semble important de mettre à

22 - <http://rue89bordeaux.com/2014/10/tgv-astre-mort/>

23 - <http://aquitaine.eelv.fr/tag/gpso/>

24 - <http://lgpe.fr/-regionales-2015->

25 - <http://www.tgv-albret.fr/accueil/qui-sommes-nous-.html>

vosre disposition les présentations publiques que nous sommes amenés à faire lors de réunions publiques."

<http://lgvea.over-blog.com/>²⁶

Association Landes Graves Palus Environnement

Association localisée en Gironde.

"La Coordination Vigilance LGV Gironde rassemble, depuis sa création en 2005, les associations et les citoyens qui expriment avec force et constance leur opposition aux projets inutiles, ruineux et destructeurs de l'environnement que sont les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne."

<http://www.lgpe.fr/>²⁷

Association de Sauvegarde des Landes Et Coteaux de Gascogne

Dans le Lot-et-Garonne (47).

"Vous vivez au pays des coteaux et landes de Gascogne ou vous aimez y venir.

Vous aimez ses espaces naturels, ses traditions, la qualité de vie qui y règne.

De grands projets venus d'ailleurs veulent le massacrer .

Le projet de ligne à grande vitesse vient dresser un mur de béton infranchissable et bruyant à travers notre forêt, entre nos villages, alourdir nos impôts pour que d'autres passent vite sans s'arrêter : 6 milliards de surcoût minimum pour un gain de 15 minutes.

D'autres projets, dont une décharge interdépartementale, tournent autour de nos terres, cherchant où se poser. Ils sont déjà à notre porte. C'est une urgence extrême !

Pendant ce temps nos infrastructures ferroviaires de proximité sont en pleine décrépitude. Les services quittent nos zones rurales.

On considère les coteaux et landes de Gascogne comme un désert vert et inhabité, sans intérêt, où l'on peut faire n'importe quoi. Et pourtant nous sommes plus de 6000 habitants

Il faut que ça cesse sinon notre pays deviendra invivable. Unissons-nous !"

<http://aslcg.fr/>²⁸

26 - <http://lgvea.over-blog.com/>

27 - <http://www.lgpe.fr/>

28 - <http://aslcg.fr/>

Les enjeux au cœur de la controverse

IV

Le CO2	21
Le modèle français de grande vitesse ferroviaire a-t-il un avenir ?	22
La vitesse	25

Les arguments de Réseau Ferré de France. (cf.)
Les arguments du CADE. (cf.)

A. Le CO2

Le Grenelle de l'environnement a abouti en 2009 à l'adoption d'un Schéma National d'Infrastructures de Transport contenant 2400 kilomètres de Lignes à Grande Vitesse (article 16 et 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009), dont la LGV GPSO. « Le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût » doit être selon le texte de loi le premier critère motivant le choix des nouvelles infrastructures et les LGV répondent à priori à ce critère car elles offrent des possibilités de report modal vers des services de transports moins émetteur de gaz à effet de serre que l'avion ou la route. Cet argument est encore aujourd'hui prégnant chez les défenseurs du projet GPSO, comme dans ce document faisant le bilan carbone du projet (cf.) :



« Si les travaux avec notamment les déplacements des matériaux de construction et l'ensemble des personnes (la chaux pour le traitement de sol, le ciment dans le béton) consomment à eux seuls environ 850000 Tonnes Équivalent Carbone (TEC), le report modal lié au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest permet d'économiser 125000 TEC/an, du fait d'une plus grande utilisation des trains qu'ils soient à grande vitesse ou régionaux.

L'effet des gains de temps obtenus grâce à GPSO permet un fort report modal de l'avion vers le TAGV (notamment sur les liaisons Paris - Pau, Paris - Biarritz, Paris - Toulouse, Paris - Bilbao et Bordeaux - Madrid), avec des trajets ferroviaires concurrentiels (3



heures au lieu de plus de 4 heures sans le GPSO) mais aussi de la route vers les TER. C'est donc après 7 ans d'exploitation que les émissions générées par la construction sont compensées par les émissions évitées. »



Cet argument est néanmoins nuancé dans les conclusions de la commission d'enquête publique :



« La commission retient comme l'autorité environnementale, par prudence, pour le projet mis à l'enquête, l'économie annuelle à 250 000 teCO₂. La construction de l'infrastructure occasionne une émission totale de 2,4 millions de teCO₂. La durée d'amortissement des émissions du chantier oscille autour de 10 ans. La réduction des émissions correspond à moins de 1/1000ème (0,072%) de l'ensemble des émissions nationales. »



B. Le modèle français de grande vitesse ferroviaire a-t-il un avenir ?

Comme le montre cet extrait d'*un article*²⁹ de Pierre Recarte, membre du CADE³⁰, les associations opposées au projet de LGV GPSO s'appuient largement sur des rapports publics récents remettant en cause l'opportunité de nouvelles lignes à grande vitesse, et plus généralement, le modèle français de la grande vitesse :



« Dès 2008, la Cour des comptes (cf.) s'inquiète du « lancement de nombreux projets dont la rentabilité socio-économique est insuffisante » d'autant « que les bilans a posteriori mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement ».

En 2011, Hervé Mariton met en garde l'État sur les « conséquences négatives pour l'équilibre financier du système ferroviaire » des investissements dans de nouvelles LGV. Louis Nègre rapporteur au Sénat appelle à renoncer aux réseaux futurs pour concentrer les efforts sur le réseau existant.

Les assises du ferroviaire de 2011 concluent : « Devant les fortes incertitudes sur la rentabilité des futures LGV de reconnaître la rénovation du réseau comme une priorité absolue » et de « suspendre toute nouvelle opération de développement »

En 2012, la Cour des comptes dénonce des méthodes d'évaluation socio-économique et financière « insuffisamment transparentes »

29 - <http://www.aqui.fr/lgv/tribune-libre-lgv-gpso-bon-sens-et-democratie-les-grandes-victimes,12449.html#sdfootnote1sym>

30 - http://127.0.0.1:49811/web/chain/u/pub/Opale/UVED/LGV/LGV_web.publi/web/co/module_CGIT_LGV_17.html



TGV était un TER et que tout le monde pourrait avoir sa desserte. C'est impossible " souligne Alain Vidalies. Les 7,8 milliards d'euros du projet sont financés par l'Etat et les collectivités locales à hauteur de 3 milliards d'euros, SNCF Réseau (ex-RFF) pour 1 milliard, et le reste par Lisea [le concessionnaire, dont Vinci est le principal actionnaire]. Une contribution a été demandée aux collectivités locales pour la moitié du financement public, qui vont donc déboursier 1,5 milliard d'euros. Mécontentes des prévisions de dessertes, jugées trop peu nombreuses, certaines avaient suspendu leurs financements. » (AFP Publié le 15/03/2016 | 16:06, mis à jour le 15/03/2016 | 16:06)



Le nombre de trains devant circuler sur la nouvelle ligne a fait l'objet d'un bras de fer entre la SNCF et Vinci (actionnaire principal de LISEA). La première souhaitant limiter le nombre d'aller-retour Bordeaux-Paris directs à 13 pour éviter de faire des pertes, et la seconde (soutenue par les élus locaux) escomptant au minimum 19 aller-retour pour pouvoir financer ses investissements. Le nombre est finalement de 18,5, la SNCF « estime qu'elle va perdre au minimum 150 millions d'euros par an »³¹.

Ces questions de financement se posent aujourd'hui sur le projet GPSO. Les partisans du projet étaient réunis au printemps 2016 dans un colloque organisé par Eurosud Transports et consacré à cette question : « *Innover pour financer les grandes infrastructures du Sud-Ouest Européen*³² ». Les discussions ont abouti aux conclusions que :

- « Les collectivités de Midi-Pyrénées qui ont vu leurs ressources baisser de façon conséquentes ne pourront pas financer la LGV Bordeaux-Toulouse sur les bases qui avaient été envisagées en 2008 »
- Il n'est pas souhaitable de renouveler le mode de financement de la ligne Tours-Bordeaux consistant à mobiliser des financements de nombreuses collectivités locales. (cf ci-dessus)
- SNCF Réseau (ex-RFF), ne financera pas ce nouvel investissement « SNCF Réseau, qui compte 42 milliards d'euros de dette, ne financera plus à l'avenir les nouvelles lignes. » (Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, dans Le Monde du 15 mars 2016)
- « Il faut allonger la durée des emprunts pour qu'ils soient en adéquation avec la durée de vie de l'infrastructure. »
- « D'autres ressources pourraient être trouvées. Philippe Duron, Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) l'a expliqué : 2 centimes prélevés sur le gazole ont rapporté en 2015 à l'AFITF plus d'un milliard d'Euros et « sans douleur » grâce à la baisse du prix des hydrocarbures. Si l'on décidait de passer à 3 ou 4 centimes, cela augmenterait d'autant les capacités d'investissement de l'AFITF. C'est la question de la fiscalité écologique, à laquelle Alain Rousset et Carole Delga sont favorables. Les régions travaillent à la création d'une taxe sur les poids lourds en transit international, particulièrement pertinente dans le grand sud qui voit passer 20 000 poids lourds chaque jour au droit des Pyrénées. Cela implique une modification de la loi en France mais la présidente de la Région LRMP s'est déclarée prête à intervenir dans ce sens.
- " Il faut utiliser à plein les nouveaux instruments financiers de l'Europe, de la

31 - <http://www.mobilicites.com/011-4933-TGV-Paris-Bordeaux-2017-avec-18-5-allers-retours.html>

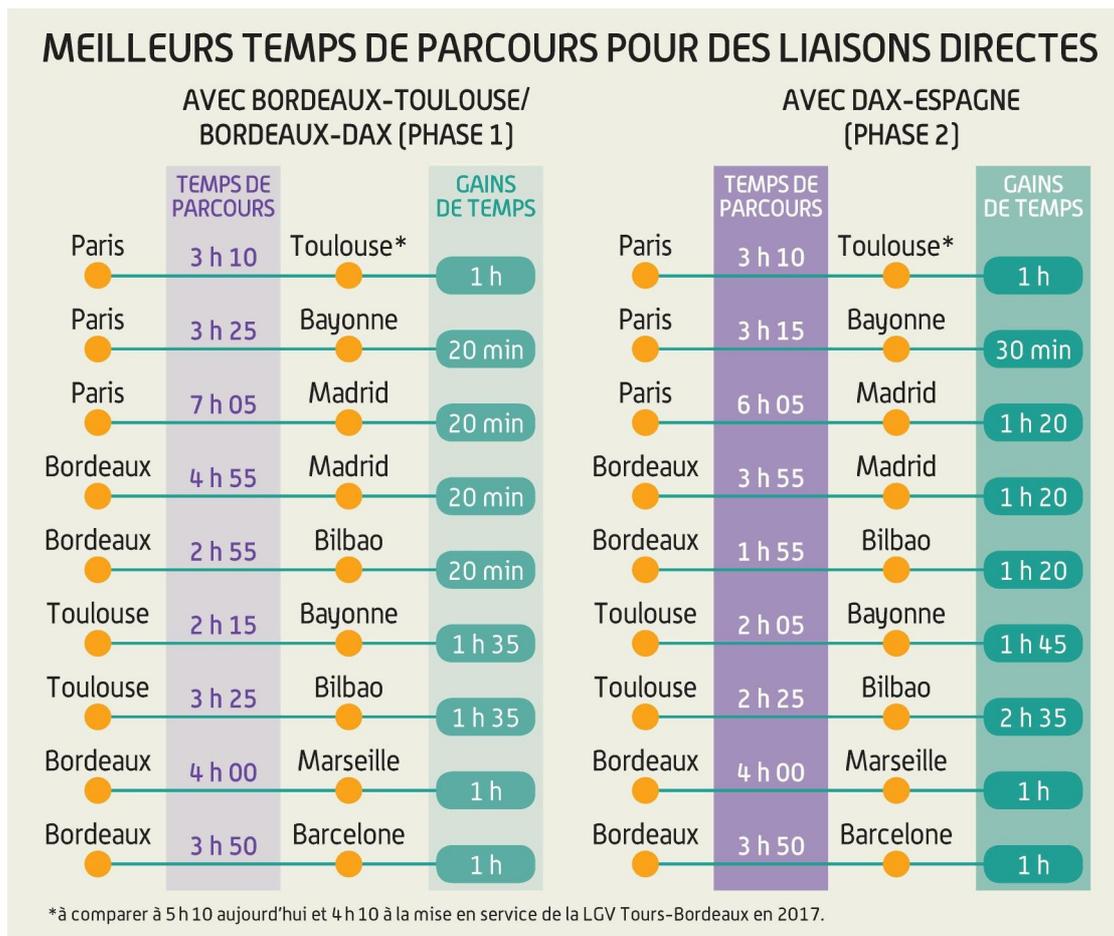
32 - <http://www.eurosud-transport.com/programme>

France, mais aussi des investisseurs privés et des fonds souverains afin que les différents projets voient le jour le plus rapidement possible. La présidente Carole Delga a annoncé une rencontre avec le Chef de l'Etat sous 10 jours pour demander la réunion du comité des financeurs de la LGV Bordeaux-Toulouse ainsi qu'un déplacement à Bruxelles fin avril pour travailler avec la BEI et la Commission européenne sur les financements européens. "

C. La vitesse

Dans leurs conclusions, les commissaires enquêteurs ayant réalisés l'enquête publique GPSO soulignent que « l'argument « drapeau » agité tout au long de l'enquête [par le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France], explicitement ou non, fut : Le report modal de l'aérien vers le ferroviaire n'étant significatif qu'au dessous d'environ 3 heures, Paris-Toulouse devait impérativement rentrer dans le cadre! ».

C'est en effet l'argument que l'on trouve dans *un des documents de communication*³³, pour rejeter la proposition alternative d'amélioration des voies existantes : « Pourquoi ces nouveaux services ferroviaires ne peuvent-ils pas être rendus par les lignes existantes ? Les lignes existantes du Sud-Ouest ne permettent pas la circulation de trains à plus de 160 km/h sauf sur quelques sections ; seule une rectification des tracés des sections les plus lentes, situées souvent en zones urbanisées, permettrait d'améliorer les vitesses. Or, pour optimiser de manière significative les échanges entre les villes et les hommes et concurrencer l'avion ou la voiture, il faut que les trains circulent au moins à 300 km/h voire 320 km/h. »



Plaquette GPSO Août 2014

Pour les associations, l'aménagement des voies existantes, qui permettrait également des gains de temps substantiels mais moindres, offrent un meilleur arbitrage coût / temps gagné. Une contre-expertise (cf.) a notamment été réalisée pour un aménagement des voies existantes entre Toulouse et Bordeaux, elle présente les résultats suivants :

	Scénarii	Bordeaux	Shunt 1	Desserte AGEN	Shunt 2	Desserte Montauban	Toulouse	Chiffres Clés		
		Départ					Arrivée	Temps H:MN	Surface de l'emprise	Coût en Million d'€
Ligne Actuelle	S0	0:00					1:40	1:40	0	1 200 M€
	Mise à niveau RFF	S1	0:00		0:50		1:43	1:43	0	
	S2	0:00		0:50		1:20	1:46	1:46	0	
LGV / GPSO	S0	0:00					1:05	1:05	2370 ha	7 200 M€
	S1	0:00		0:37			1:12	1:12	2370 ha	
	S2	0:00		0:37		0:53	1:19	1:19	2370 ha	
Projet Alternative	S0	0:00					1:29	1:29	0	1 500 M€
	S0.1	0:00	-5'				1:24	1:24	61 ha	2 139 M€
	S0.2	0:00	-5'		-6'		1:18	1:18	175 ha	2 725 M€
	S1	0:00		0:49			1:32	1:32	0	1 500 M€
	S1.1	0:00	-5'	0:44			1:27	1:27	61 ha	2 139 M€
	S1.2	0:00	-5'	0:44		-6'	1:22	1:22	175 ha	2 725 M€
	S2	0:00		0:49		1:19	1:36	1:36	0	1 500 M€
	S2.1	0:00	-5'	0:44		1:14	1:31	1:31	61 ha	2 139 M€
	S2.2	0:00	-5'	0:44		1:08	1:25	1:25	175 ha	2 725 M€

Scénarii	S0	0 arrêt (Direct: Bordeaux - Toulouse)	Scénarii	S0.1	0 arrêt + 1 shunt	Scénarii	S0.2	0 arrêt + 2 shunts
	S1	1 Arrêt: Agen		S1.1	1 arrêt + 1 shunt		S1.2	1 arrêt + 2 shunts
	S2	2 Arrêts: Agen et Montauban		S2.1	2 arrêts + 1 shunt		S2.2	2 arrêts + 2 shunts

8 400 000 000 €

La commission d'enquête publique sur le GPSO s'est également exprimée sur ce sujet :



"L'objectif « drapeau » du projet, un gain de temps de 1h sur Bordeaux-Toulouse et d'environ 3 heures sur Paris-Toulouse, ne concerne qu'une minorité des trains sur ce trajet. Le temps moyen de la liaison Paris-Toulouse est contestable, dans la mesure où il s'appuie sur des temps d'arrêts intermédiaires irréalistes." (p.38)

« La commission d'enquête estime que le débat sur les temps de parcours comparés entre les lignes nouvelles et lignes existantes aménagées ne doit pas supplanter celui de l'évaluation des coûts.

La commission prend acte cependant des éléments de gain de temps qui ne lui semblent pas fondamentalement contestables sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Elle émet cependant des réserves sur les calculs de "meilleur temps" ou « de temps moyen » qui ne lui semblent pas pertinents, en raison d'une part, des arrêts intermédiaires indispensables pour assurer la fréquentation de la ligne et les services attendus par les voyageurs, et d'autre part, des contraintes d'exploitation du transporteur. La commission fait remarquer que le "meilleur temps" pour Paris-Toulouse par Bordeaux en 2017 avec arrêts à Agen et Montauban, soit 4h29, est comparable au temps de la POLT aménagée (4h41) qui comprend des arrêts à Limoges, Brive et Montauban.

La commission prend acte de la reconnaissance du caractère non significatif des différences de temps de parcours entre ligne nouvelle et ligne existante aménagée, pour la section Bordeaux-Dax. » Conclusions Commission d'enquête, p.15



Références



Les documents officiels

³⁴Conclusions et avis de la commission d'enquête publique, 2015. (cf.)

Rapport de la commission d'enquête publique, 2015 (cf.)

*Les dossiers des débats publics.*³⁵

*Le dossier d'enquête publique.*³⁶

Les rapports publics

(cf.)Rapport de la Cour des comptes, 2014, " La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au delà de sa pertinence" (cf.)

Rapport Auxiette (avril 2013) « Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des régions » (cf.)

Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, 2011, Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) : 1ère partie : hypothèses et résultats des différents travaux de projections des trafics (cf.)

Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, 2011, Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) : 2ème partie : Horizon de mise en service de la ligne nouvelle ferroviaire mixte dans le Pays Basque (cf.)

*Les assises du ferroviaire.*³⁷ "Lancée en septembre 2011, les Assises du ferroviaire ont organisé un débat national sur l'avenir du modèle ferroviaire français. De septembre à décembre 2011, quatre commissions ont travaillé sur la place du ferroviaire français en Europe, sa gouvernance, son modèle économique et sa filière industrielle. Quatre rapports ont ainsi été présentés."

*Rapport déposé le 18/05/2011 à l'Assemblée Nationale par la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif au schéma national d'infrastructures de transport.*³⁸

Cour des comptes, 2008, « LE RÉSEAU FERROVIAIRE Une réforme inachevée, une stratégie incertaine » (cf.)

Les rapports de contre-expertise

Analyse comparative des options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux – Toulouse, 2011 (cf.)

Expertise Indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne réalisée

34 - <https://www.debatpublic.fr/projet-daeroport-notre-dame-landes>

35 - <https://www.debatpublic.fr/grand-projet-ferroviaire-du-sud-ouest-gpso>

36 - <http://www.enquetepublique-gpso-lignesnouvelles.fr/index.html>

37 - <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/ezexalead/search?SearchText=Les+assises+du+ferroviaire&cat%5BGroupeThematique%5D=&n=slDocFrancaise>

38 - <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3450.asp>

Références

dans le cadre du Débat Public, 2006. (cf.)

*Autres éléments de contre-expertise sur la liaison Bordeaux-Espagne.*³⁹

Les ouvrages et autres documents

⁴⁰Vincent Doumayrou, 2007, La fracture ferroviaire. Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer, Les éditions de l'atelier

*Le colloque "Innover pour financer les grandes infrastructures du Sud-Ouest européen" organisé à Toulouse par Eurosud Transport.*⁴¹

*Geoconfluences, Ressources de géographie pour les enseignants, TGV Sud Ouest : un débat d'aménagement du territoire,*⁴²

Dans la presse

*France Culture, Sur la route... de la Ligne à Grande Vitesse, Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse*⁴³

*Sud-Ouest*⁴⁴

<http://www.aqui.fr/lgv/>⁴⁵

39 - <http://www.traverseeferroviairedupaysbasque.com/fr/documentation/etudes-et-analyses.html>

40 - <http://www.eurosud-transport.com/programme>

41 - <http://www.eurosud-transport.com/programme>

42 - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/tgv-sud-ouest-un-debat-d2019amenagement-du-territoire>

43 - <http://www.franceculture.fr/emissions/sur-la-route/sur-la-route-de-la-ligne-grande-vitesse-bordeaux-dax-et-bordeaux-toulouse>

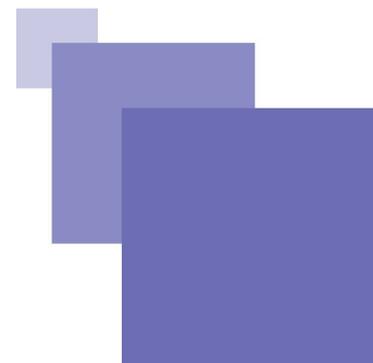
44 - <http://www.sudouest.fr/economie/lgv/>

45 - <http://www.aqui.fr/lgv/>

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes (ou aéroport du Grand Ouest)

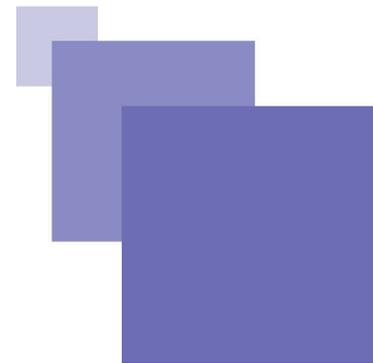


Table des matières



Introduction	5
I - Fiche technique	7
II - Historique	9
III - Les acteurs	17
A. Les acteurs favorables au projet.....	17
B. Principaux acteurs opposés au projet.....	19
IV - Les enjeux au cœur de la controverse	23
A. La saturation de l'aéroport Nantes-Atlantiques.....	24
B. Le bruit.....	28
C. L'agriculture.....	28
D. La biodiversité.....	30
V - Références	33

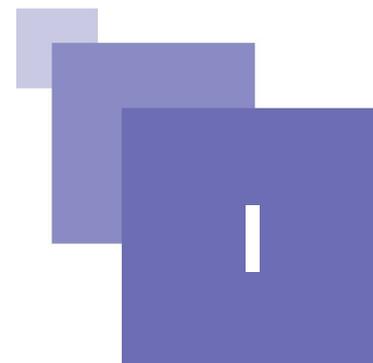
Introduction



PROJET D'AÉROPORT
DU GRAND-OUEST
NOTRE-DAME-DES-LANDES



Fiche technique



Localisation

Loire Atlantique (44), à 20 km de Nantes, sur les communes de Notre-Dame-des-Landes, Fay-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines, Treillières et Vigneux-de-Bretagne

Caractéristiques de l'aéroport

Capacité passagers : 3,6 millions à l'ouverture, 9 millions en 2063

Appareils : tout type d'avion dont les très gros porteurs comme l'A380

Pistes : deux pistes de 2 700 mètres et 2 900 mètres de long

Superficie

1425 ha pour l'emprise aéroportuaire et le barreau routier, sans prise en compte des éventuelles dessertes ferrées et de la réduction éventuelle du projet à une seule piste.

Date d'inauguration

Initialement prévue fin 2017.

Coût

580 millions d'euros 2012¹ (coût intégrant la desserte routière mais pas les liaisons ferrés planifiées pour accéder à l'aéroport).

Financements

130,5M€ financés par l'Etat

115,5M€ financés par les collectivités locales (Régions Bretagne et Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Agglomérations Nantes Métropole, CARENE et CAP Atlantique).

315 M€ financés par Vinci.

Concession

55 ans

Concessionnaire

Société Aéroports du Grand Ouest (85 % Vinci, 10 % Chambre de commerce et d'industrie de Nantes et de Saint-Nazaire et 5 % par Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest (ETPO – CIFE)).

1 - http://www.loire-atlantique.gouv.fr/content/download/4967/31732/file/5.pieceF_290906_partie2.pdf

Historique



Image 1 Source :
<http://blog.francetvinfo.fr/>

- 1965 : Le préfet de Loire-Atlantique décide d'entamer « la recherche d'un nouveau site aéronautique pour les régions Bretagne et Pays de la Loire » dans le cadre du schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire.
- 1967 : Le site de Notre Dame des Landes est choisi.

L'aéroport doit ouvrir en 1985.

- 1972 : Création par des agriculteurs d'un comité de défense puis de l'Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport (ADECA)
- 1974 : inscription du projet d'aéroport dans les documents d'urbanisme, création de la Zone d'Aménagement Différée qui permet au département de Loire Atlantique d'acquérir les terrains nécessaires à la construction. Jusqu'en 1988, le Conseil Général acquiert 850 hectares.
- Le 26 octobre 2000 : Relance du projet par le gouvernement Jospin, qui lors d'un comité interministériel lance la phase d'étude afin de « réaliser un nouvel aéroport, en remplacement de Nantes-Atlantique, sur le site de Notre-Dame-des-Landes»
- 2000 : réactivation de l'ADECA et création de l'ACIPA, association citoyenne des populations concernées par le projet d'aéroport





- 9 juillet 2001 : décision d'organiser un débat public, nomination du président de la commission particulière du débat public (CPDP) et nomination des membres de la CPDP
- janvier 2002 : création du Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui réunit les collectivités locales souhaitant piloter le projet avec l'État.
- 2002 : création de l'association ACIPRAN, favorable à l'aéroport, qui se transformera ensuite en "*Des ailes pour l'ouest*"²,
- 15 décembre 2002 au 28 mai 2003 : débat public
- 15 juillet 2003 : publication du bilan du débat public
- 11 octobre 2003 : publication de la décision du maître d'ouvrage
- 2004 : création de *la coordination des opposants*³ (associations écologistes nationales, associations locales, partis politiques, syndicats)
- 2006 : fresque humaine, 5000 personnes dessinent "AEROPORT NON"



- 18 octobre 2006 au 30 novembre 2006 : enquête publique sur les contours définitifs du projet
- 10 février 2008 : publication au Journal Officiel du décret d'utilité publique relatif à la réalisation du projet
- 1er mars 2008 : manifestation à Nantes avec tracteurs
- 1er mai 2008 : lecture d'un appel d'habitants à « établir des campements d'occupation ».
- Septembre 2008 : appel d'offre pour la construction et la concession.
- Octobre 2008 : début de l'opération *Citoyens vigilants*⁴
- début 2009 : blocage des forages exploratoires
- juin 2009 : création du *Cédpa*⁵ (Collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport)
- du 1er au 9 août 2009 : Camp action climat sur le site du projet d'aéroport. Début de l'*occupation de la ZAD*⁶, rebaptisée « zone à défendre ».

2 - <http://www.desailespourlouest.fr/>

3 - <https://www.acipa-ndl.fr/sites-et-blogs/sites-de-la-lutte/coordination>

4 - http://acipa.free.fr/Photos/2008_citoyensvigilants.htm

5 - <http://aeroportnddl.fr/>

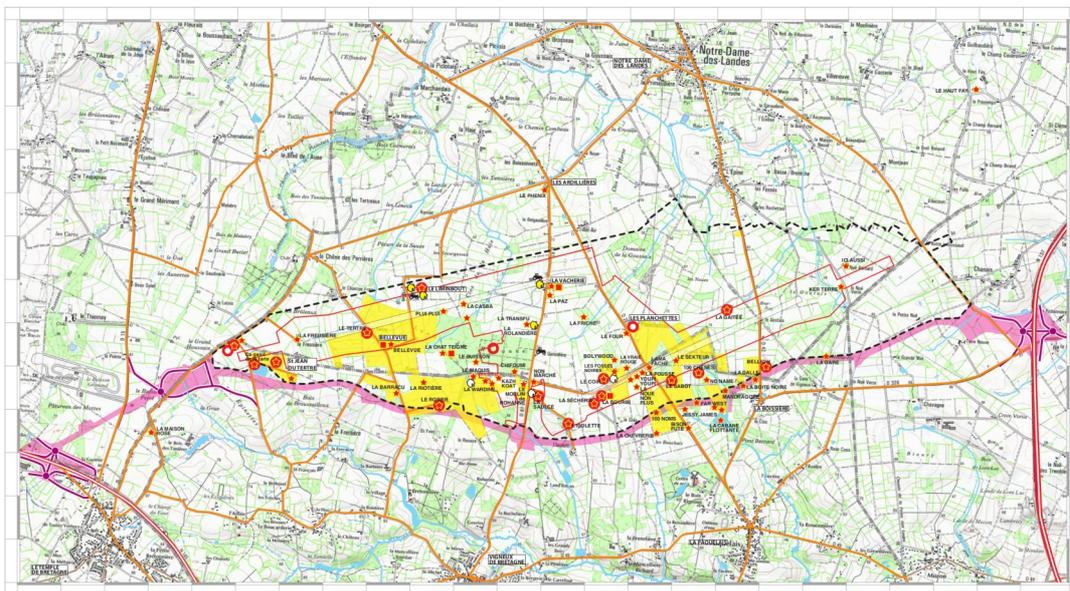
6 - <http://zad.nadir.org/>

**ZONE À DÉFENDRE [ZAD]
NOTRE-DAME-DES-LANDES**

0 500 1000 m

carte n°1 [groupe carto2]
S'ORIENTER / février 2015

- ZAD
- emprise aéroport
- parcelles occupées et cultivées
- projet barreau routier
- 🚛 agriculteur faisant l'objet d'une procédure d'expropriation/expropriation
- 🏠 locataire ou propriétaire faisant l'objet d'une procédure d'expropriation/expropriation
- 🔴 maison ou cabane détruite opération César
- ★ lieu occupé
- 🏠 lieu collectif organisation



Les lieux d'occupation de la ZAD début 2015 (Source : <http://zad.nadir.org/spip.php?rubrique39>)

- 31 juillet 2009 : rejet par le Conseil d'État du recours associatif contre la déclaration d'utilité publique⁷
- 27 janvier 2010 : rejet par le Conseil d'État du recours des communes contre la déclaration d'utilité publique.⁸
- 29 décembre 2010 : décret approuvant la concession du futur aéroport Notre-Dame-des-Landes et des aéroports de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir au profit de la société « Aéroports du Grand Ouest »
- Été 2011 : création de Copain 44 (Collectif des organisations professionnelles agricoles indignées par le projet d'aéroport)



- 8, 9 et 10 juillet 2011 : rassemblement contre l'aéroport sur la ZAD⁹
- du 6 au 12 novembre 2011 : « Tracto-vélo » de Nantes à Paris. Manifestation à Paris.
- Octobre 2011 : Publication de la contre-expertise de l'analyse coût-bénéfice (cf.) par le cabinet hollandais CE Deft.
- 9 février 2012 : ordonnance d'expropriation des habitants de la ZAD
- 24 mars 2012 : Manifestation à Nantes

7 - <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?oldAction=rechJuriAdmin&idTexte=CETATEXT000020936252&fastReqId=272109561&fastPos=1>

8 - <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?oldAction=rechJuriAdmin&idTexte=CETATEXT000021764710&fastReqId=1364377112&fastPos=1>

9 - <http://ete-2011-resistance-ndl.blogspot.fr/>

Historique

- 11 avril 2012 : début de la grève de la fin de Michel Tarin et Marcel Thébaut, paysans installés sur la ZAD. Un accord politique est conclu avec le nouveau président de la République : pas d'expulsion tant que les recours juridiques ne sont pas épuisés.
- 21 juin 2012: manifestation à Nantes
- Du 7 au 11 juillet 2012 : le 2ème forum contre les "grands projets inutiles" (GPII)¹⁰ se tient à Notre-Dame-des-Landes.
- 13 juillet 2012 : le Conseil d'État valide le décret de concession du 29 décembre 2010 et rejette les recours dirigés à son encontre
- 21 juin 2012 au 31 juillet 2012 : deux enquêtes publiques dites « Loi sur l'eau »
- 21 juin 2012 au 7 août 2012 : deux enquêtes publiques parcellaires et une enquête publique sur le programme viaire
- 30 octobre 2012 : au terme des enquêtes publiques, la commission d'enquête rend un avis (cf.) favorable avec deux réserves, dont une réclamant une expertise scientifique indépendante sur les mesures compensatoires.
- 16 octobre 2012 : début de l'opération de police baptisée « César » mobilisant de 1000 à 2000 policiers et visant à l'expulsion de la ZAD et à la destruction des lieux d'occupation.
- 17 novembre : manifestation de réoccupation de la ZAD (40000 personnes selon l'ACIPA), création de *comités de soutien*¹¹ en France



- 24 novembre 2012 : le gouvernement confirme la nécessité du futur aéroport et rappelle les mesures garantissant le contrôle de l'impact environnemental de la réalisation. Trois commissions sont mises en place : une scientifique faisant suite aux réserves de la commission d'enquête publique et deux (une agricole, et une dite "de dialogue") pour répondre à la situation de crise sur la ZAD.
- Fin 2012 : dépôt de pétitions réalisé par les associations d'opposants et de

10 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/GPII/co/GPII-seq.html#segment_CEURrQlPmglLoDzVGDRb4h1

11 - <http://comites-ndl.blogspot.fr/>

partisans au transfert de l'aéroport devant le Parlement Européen

- Janvier 2013 : Lancement par la Commission Européenne d'une procédure de précontentieux EU Pilot portant notamment sur la «loi sur l'eau» et sur les «espèces protégées» .
- 9 avril 2013 : Remise des rapports de la commission d'expertise scientifique sur les mesures compensatoires (cf.), du rapport sur l'agriculture (cf.) et de celui de la commission de dialogue (cf.).
- 10 avril 2013 : *Avis du Conseil National de Protection de la Nature*¹² sur le « Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides"
- 13 avril 2013 : opération « *Sème ta ZAD*¹³ », mise en œuvre de projets agricoles sur la ZAD



- 11 mai 2013 : *chaîne humaine*¹⁴ contre le projet d'aéroport
- 3 et 4 aout 2013 : rassemblement festif sur la ZAD
- 18 octobre 2013 : le Conseil d'Etat rejette le dernier recours contre l'utilité publique du futur aéroport du Grand Ouest déposé en avril 2012 par le Cédpa (Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport)
- Novembre 2013, création du collectif des « naturalistes en lutte » pour réaliser un inventaire précis des espèces naturelles protégées sur le territoire du projet
- 20 novembre 2013 : Bruxelles approuve l'aide financière apportée par l'Etat et les collectivités locales pour la construction du futur aéroport
- 21 décembre 2013 : la préfecture de Loire-Atlantique publie quatre arrêtés relatifs à l'eau et à la biodiversité, autorisant la reprise des travaux de l'aéroport.
- 22 février 2014 : manifestation à Nantes réunissant plusieurs dizaines de milliers de personnes

12 - http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2013-04-10_CNPN_-_CP_-_Motion_expertise_NDDL_procedure_projets_-_VF.pdf

13 - <http://zad.nadir.org/spip.php?article1184>

14 - <http://www.chaine-humaine-stop-aeroport.org/fr/index.html>



- 10 avril 2014 : avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature quant à la demande de dérogation pour la destruction d'une espèce protégée (le campagnol amphibie) dans le cadre du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.



- 16 avril 2014 : Envoi d'un courrier de mise en demeure de la France par la Commission Européenne, pour non respect des obligations communautaires sur l'étude d'impact environnementale.
- 5 et 6 juillet 2014 : rassemblement festif sur la ZAD
- 11 et 12 juillet 2015 : rassemblement à Notre-Dame-des-Landes sous la bannière "Chauffe la lutte pas le climat"
- 17 juillet 2015 : *le tribunal administratif de Nantes rejette les 17 recours*¹⁵ déposés contre les arrêtés préfectoraux par les opposants dans le cadre de la Loi sur l'Eau et la réglementation sur les espèces protégées. Manuel Valls annonce la prochaine « reprise des travaux ».
- Décembre 2015 : *découverte de 5 espèces légalement protégées*¹⁶ non prises en compte par les dossiers mis à l'enquête et les arrêtés préfectoraux associés.
- 9 janvier 2016 : manifestation à Nantes
- 25 janvier 2016 : Le Tribunal de Grande Instance de Nantes ordonne l'expulsion des habitants et des exploitants agricoles
- 27 février 2016 : manifestation autour de Notre Dame des Landes
- 5 avril 2016 : Publication du rapport du CGEDD (cf.) commandé par la ministre de l'Environnement. (rapport)
- 24 avril 2016 : Publication du décret n°2016-503 relatif à la consultation des

15 - <http://nantes.tribunal-administratif.fr/A-savoir/Communiques/Communique-de-presse3>

16 - <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/2015/12/23/notre-dame-des-landes-5-nouvelles-especes-protgees-remettent-en-cause-le-projet-daeroport/>

électeurs des communes de la Loire-Atlantique sur le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes.

- 26 juin 2016 : consultation, les électeurs sont amenés à répondre par oui ou non à la question suivante : « Etes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes ? »

- Dominique de Villepin, ancien Premier ministre
- François Fillon, ancien Premier ministre
- Jean-Marc Ayrault, ancien Premier ministre
- Manuel Valls, Premier ministre
- Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense
- Dominique Bussereau, ancien ministre des transports
- Jean-Claude Gayssot, ancien ministre des transports
- Nathalie Appéré, Maire de Rennes
- Johanna Rolland, Maire de Nantes
- Yves Métaireau, Maire de La Baule
- David Samzun, Maire de Saint-Nazaire
- Joël Batteux, ancien maire de Saint-Nazaire, membre du Conseil Economique et Social
- Jacques Auxiette, Président de la Région Pays de la Loire
- Pierrck Massiot, Président de la Région Bretagne
- Jean-Louis Tourenne, Président du Conseil Général d'Ille et Vilaine
- Philippe Grovalet, Président du Conseil Général de Loire-Atlantique

...

L'association Des Ailes pour l'Ouest



L'association "Des ailes pour l'Ouest" est la principale association défendant le projet d'aéroport. Elle a été créée en 2002 sous le nom d'ACIPRAN (Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport international sur le site de Notre-Dame-des-Landes). Elle est présidée par *Alain Mustière*²⁰, ancien président de la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes, de la Chambre régionale de commerce et d'industrie des Pays de la Loire et du Conseil économique et social régional.

"L'association Des Ailes pour l'Ouest fut créée en 2002 au moment du débat public. Relancée en 2012, elle compte près de 4000 adhérents, chefs d'entreprise, cadres, employés, ouvriers, étudiants, chômeurs, retraités, ayant rejoint l'association pour faire entendre la voix de la majorité silencieuse et souhaitent :

Favoriser la réalisation d'un aéroport international successeur de Nantes Atlantique et alternatif à Paris pour les habitants du Grand Ouest ;

S'informer et informer la population sur les enjeux et les avancées de sa réalisation, au-delà de la polémique ;

Suivre avec attention et peser dans la réalisation du futur aéroport ;

Faire entendre leurs attentes et dialoguer avec le concessionnaire, l'Etat et les collectivités locales pour la réalisation d'un aéroport adapté aux besoins du territoire, de ses entreprises et de ses habitants."

<http://www.desailespourlouest.fr/association/>²¹

20 - <http://www.bamboo.eu/les-membres/mustiere-alain,7931.html>

21 - <http://www.desailespourlouest.fr/association/>

B. Principaux acteurs opposés au projet

L'ADECA (Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport)

ADECA

Première association créée contre le projet d'aéroport, par des agriculteurs en décembre 1972 (cf. ""DEGAGE !... ON AMENAGE." de J. DE LEGGE et R. LEGUEN (1976, Editions Le Cercle d'OR), Annexe 3). Elle est réactivée depuis 2000.

Un *blog*²² alimenté par des paysan-ne-s de Notre-Dame-des-Landes.

L'ACIPA (Association citoyenne des populations concernées par le projet d'aéroport)



"Association loi 1901, l'ACIPA a été créée le 16 novembre 2000, à l'initiative de neuf personnes provenant de plusieurs communes entourant le site prévu pour le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

A ce jour, plus de 3500 personnes ont adhéré à l'association et près de 50 000 personnes ont signé sa pétition (fusionnée avec celle de la coordination)."

<https://www.acipa-ndl.fr/>²³

Extraits vidéos de Julien Durand, Dominique Fresneau et Agnès Belaud, membres de l'ACIPA :

24252627

Coordination des opposants



"La coordination des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, créée par 14 associations opposées au projet d'aéroport en septembre 2003, afin de préparer en commun un courrier au Premier Ministre (M. Raffarin) et au ministre des transports (M. de Robien), avant la décision de mise à l'étude du projet. Depuis, ces associations se réunissent régulièrement pour échanger sur le dossier et mettre en place des actions communes. Aujourd'hui, plus de 50 associations, groupes et mouvements politiques composent cette coordination."

<https://www.acipa-ndl.fr/sites-et-blogs/sites-de-la-lutte/coordination>²⁸

22 - <http://parolesdecampagne.blogspot.fr/>

23 - <https://www.acipa-ndl.fr/>

24 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/democratie/co/9Democratie-Seq.html#segment_Wkwj4CIxMMeVvCg2xR7iuc1

25 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/ecologie/co/1Ecologie-Seq.html#segment_XxhVKEsVYdchGvf4Ppb1bf1

26 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/nimby/co/5Nimby-Seq.html#segment_TwUndoIG0Wfmn7XE73myXe1

27 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/nimby/co/5Nimby-Seq.html#segment_CVqINv11iofVrt6ZdWMRci1

28 - <https://www.acipa-ndl.fr/sites-et-blogs/sites-de-la-lutte/coordination>

Cédpa (Collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport)



Créé en 2009, transformé en association en 2011, le collectif revendiquait en avril 2015 "plus de 1000 élus, de toutes tendances politiques, inscrits au Collectif et/ou adhèrent à l'association".

<http://aeroportnddl.fr/>²⁹

Françoise Verchère est co-présidente du Cédpa, elle était interviewée en 2014 par Médiapart :

Occupants de la ZAD



A partir du Camp Climat de 2009, et suite à l'appel d'habitants, le 1er mai 2008, à « établir des campements d'occupation », de nouvelles personnes s'installent sur la zone, rebaptisée "Zone à défendre".

"La ZAD, c'est pour les aménageurs la Zone d'Aménagement Différé ; pour nous une Zone À Défendre : un bout de campagne à quelques kilomètres de Nantes (Bretagne) qui devrait, pour les décideurs, laisser place à un aéroport international. (...)

Nos désirs, en venant habiter sur l'emplacement prévu de l'aéroport, sont multiples : habiter sur un territoire en lutte, ce qui permet d'être proches des personnes qui s'y opposent depuis 40 ans et de pouvoir agir en temps de travaux ; profiter d'espaces laissés à l'abandon pour apprendre à vivre ensemble, à cultiver la terre, à être plus autonomes vis à vis du système capitaliste."

<http://zad.nadir.org/>³⁰

Copain 44 (Collectif des organisations professionnelles agricoles indignées par le projet d'aéroport)



"En 2011 se crée le COPAIN 44, Collectif des Organisations Professionnelles Agricoles INDignées par le projet d'aéroport[1], en solidarité avec les paysans « irréductibles », mais aussi pour des raisons globales et sociétales. D'autres COPAINS sont nés depuis dans des départements proches. Ces collectifs ont montré leur engagement en encerclant avec 45 tracteurs le lieu reconstruit de La Châtaigne, puis la ferme de Bellevue, menacée de destruction. Ils entendent bien pérenniser cette « ZAD - Zone d'Agriculture Durable » en créant des emplois par des activités de maraîchage et d'élevage."

29 - <https://www.acipa-ndl.fr/>

30 - <http://zad.nadir.org/>

Les naturalistes en lutte



"Des dizaines de milliers d'individus et des dizaines d'associations s'investissent dans la lutte contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (organisation de manifestations, recours juridiques, expertises, matériel, etc.). L'un des aspects les plus scandaleux du projet est la destruction de 2000 hectares de bocage et de zones humides miraculeusement préservés et, avec elles, d'une foule d'espèces protégées. C'est une richesse « incompensable » et la communauté naturaliste ne peut que s'attacher à le montrer concrètement en réalisant des inventaires et leur valorisation.

Des naturalistes et leurs associations ont jeté les bases d'un collectif qui va :

- Réaliser des inventaires naturalistes en lien avec les opposants vivant sur place.
- Coordonner les inventaires sur des groupes d'espèces.
- Valoriser les résultats aussi largement que possible.
- Utiliser les résultats pour alimenter les dossiers juridiques.
- Peser sur les travaux de la commission scientifique."

<https://naturalistesenlutte.wordpress.com/category/qui-sommes-nous/>³¹

L'Atelier Citoyen



"L'atelier citoyen est une structure associative indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes.

Lancé en décembre 2014 et ouvert à tous, l'Atelier Citoyen travaille sur les alternatives au projet de Notre-Dame-des-Landes et notamment les possibilités de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il publie en 2015 un grand nombre de ses travaux sur les thèmes suivants : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme.

Les recherches de l'Atelier Citoyen ont permis de découvrir de nombreuses « vérités qui dérangent » car Nantes-Atlantique avait jusqu'à présent été très peu et très mal étudié.

Chacun des domaines étudiés fait l'objet d'un rapport détaillé et d'un résumé. Ces rapports sont disponibles depuis fin septembre 2015 sur ce site.

Lieu de dialogue et de recherche de solutions alternatives pour sortir pacifiquement du dossier problématique de Notre-Dame-des-Landes, l'Atelier Citoyen fait appel aux connaissances et au bon sens de chacun. Il est une expérience formidable de travail en commun et d'intelligence collective entre experts et citoyens soucieux de faire avancer ce sujet : utilisateurs, techniciens, pilotes, ingénieurs, architectes, économistes, sociologues, patrons, syndicalistes, riverains, etc."

<http://www.ateliercitoyen.org/>³²

31 - <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/category/qui-sommes-nous/>

32 - <http://www.ateliercitoyen.org/>

Les enjeux au cœur de la controverse

IV

La saturation de l'aéroport Nantes-Atlantiques	24
Le bruit	28
L'agriculture	29
La biodiversité	31

Cette controverse oppose les partisans de la construction d'un nouvel aéroport, sur le site de Notre Dame des Landes, pour remplacer l'aéroport de Nantes-Atlantiques à ceux qui refusent ce nouveau projet et proposent un aménagement de l'aéroport existant.

Si l'on en croit un document (cf.) de 2013 de la Commission Européenne faisant état de ses discussions avec l'État français sur le projet de transfert de l'aéroport Nantes-Atlantiques vers Notre Dame des Landes, « les autorités françaises justifient ce projet par trois raisons principales:

- la croissance du trafic et la saturation des infrastructures existantes à l'horizon 2020 – 2025;
- la réduction des nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Nantes Atlantique et l'évitement du survol du lac de Grand Lieu ;
- des considérations d'aménagement du territoire visant à une re-densification de l'agglomération nantaise et à une limitation de l'étalement urbain. »

Les deux premiers arguments sont anciens, présents depuis l'origine du projet dans les années 70, nous nous arrêterons dessus. Nous développerons également deux des principaux arguments des opposants, ceux concernant la destruction de biodiversité et de terres agricoles qui serait générée par la construction d'un nouvel aéroport.

Les autres arguments, notamment ceux développés plus récemment sur l'aménagement de l'agglomération nantaise, peuvent être analysés à partir des argumentaires détaillés développés par les partisans et opposants au projet :

- Syndicat mixte aéroportuaire : *Les points clés*³³
- Des ailes pour l'Ouest : *Les données pour comprendre*³⁴
- ACIPA : *Pourquoi dire non*³⁵

33 - <http://www.sma-grandouest.eu/Les-points-cles/>

34 - <http://www.desailespourlouest.fr/les-donnees-pour-comprendre/>

35 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques>

- Ateliers citoyens : *Les groupes de travail*³⁶

A. La saturation de l'aéroport Nantes-Atlantiques

Comme sur la plupart de ces projets d'infrastructures (*voir vidéo sur la mobilité*)³⁷ la question du trafic, ici aérien, est au cœur des débats. A l'origine, le déplacement de l'aéroport de Nantes St-Nazaire vers un nouvel aéroport était justifiée par la saturation de l'aéroport existant. « La croissance du trafic et la saturation des infrastructures existantes à l'horizon 2020 – 2025 » est encore le premier argument cité par l'État français en 2013, en réponse à une question de la Commission Européenne (cf.).

C'est argument est également au cœur de l'association favorable au projet « *Des ailes pour l'ouest*³⁸ », dans un paragraphe intitulé « *Le développement inéluctable de l'aérien* »³⁹ très évocateur de la nature des visions du monde qui se confrontent autour de ce projet :



« *Le développement du trafic aérien est une réalité au niveau mondial comme en France. Ceux qui affirment que ce mode de transport diminue pour réfuter les prévisions de trafic justifiant le transfert de l'aéroport de Nantes à Notre Dame des Landes sont coupés des réalités ou militent pour la décroissance.* »



36 - <http://www.ateliercitoyen.org/index.php/groupes-de-travail/>

37 - <http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/mobilite/co/3Mobilite-Seq.html>

38 - <http://www.desailespourlouest.fr/>

39 - <http://www.desailespourlouest.fr/laerien-est-une-certitude/>



On pourrait considérer que ce pourcentage est faible et qu'il n'y a pas d'effort à demander à ce secteur d'activité. On aurait tort. D'une part, les émissions de CO2 du transport aérien ont tendance à augmenter bien plus vite que celles des autres activités : de 1990 à 2002, elles ont progressé de 30 % (contre 15 % pour l'ensemble des activités). D'autre part, rapportées à l'objectif d'émissions supportables par la planète, environ 10 milliards de tonnes de CO2 par an, celles émises par l'aviation aujourd'hui, en représenteraient 20 % !

Il n'est donc pas possible que les émissions de GES de l'aviation restent à leur niveau actuel, encore moins qu'elles dépassent ce niveau. Il faut que l'aviation participe à l'effort général et réduise ses gaz à effet de serre. » ⁴²



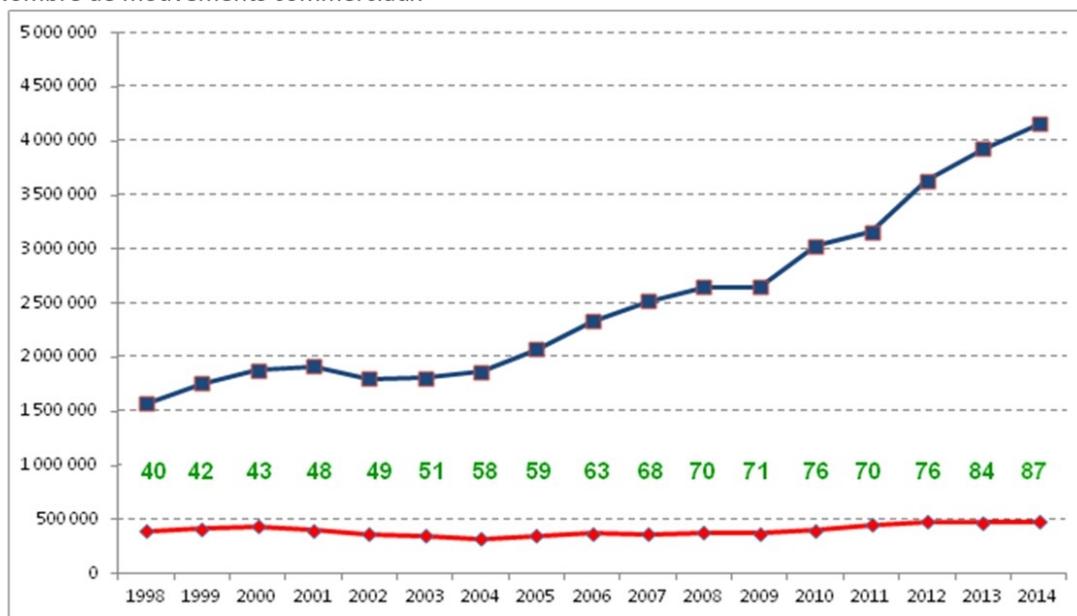
Les opposants au projet défendent par ailleurs l'idée que l'aménagement de l'aéroport existant serait suffisant pour absorber les futures augmentations de trafic. Ils insistent pour cela sur la différence entre le trafic passager (en hausse) et le nombre de mouvement d'avions, qui reste stable du fait de l'augmentation de l'emport par avion (nombre moyen de passagers) :



"Depuis une quinzaine d'années, le trafic mesuré en nombre de mouvements (atterrissages et décollages) a d'abord diminué puis a progressé légèrement, se stabilisant à 48 000 mouvements depuis 2012. Le nombre de passagers a par contre fortement augmenté, surtout depuis l'ouverture de la plate-forme aux compagnies low cost en 2004. Les avions sont plus gros et mieux remplis, ce que traduit l'évolution du nombre moyen de passagers par avion (l'emport). L'emport sur Nantes Atlantique est de 87 en 2014, il peut encore beaucoup progresser quand on le compare à celui des autres aéroports similaires."



Nombre de mouvements commerciaux



Source DGAC

— mouvements — passagers (échelles différentes)

<https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/589-fiche-n-18-l-aviation-et-le-climat>

Ainsi, selon l'ACIPA⁴³ « cet aéroport à une seule piste a un trafic 5 fois moindre que des aéroports similaires à une piste. Ses capacités sont largement suffisantes. »

Un argument appuyé par l'Atelier Citoyen⁴⁴, qui a abouti à la conclusion que « Nantes-Atlantique, l'aéroport international de Nantes, peut être conservé et amélioré sur son emprise actuelle pour accueillir davantage de passagers, pour un coût tout à fait raisonnable. »

Le débat a par ailleurs été relancé en 2016 par un rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (cf.) commandé par la ministre de tutelle qui conclut en ces termes :



"Les différents scénarios étudiés se résument, après analyse critique, en un choix entre une modernisation de Nantes Atlantique et un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes redimensionné à une seule piste, au lieu des deux prévues.

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

43 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/26-fiche-n-01-capacite-de-nantes-atlantique>

44 - http://www.ateliercitoyen.org/wp-content/uploads/2016/02/10-points-cl%C3%A9s_250815-def.pdf



grandeur et suggère d'avoir recours à une tierce expertise pour les préciser, dès que possible."



B. Le bruit

"La réduction des nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Nantes Atlantique » (cf.)est également une des justifications au projet portée par ses promoteurs depuis les années 70. Situé en zone urbaine, l'aéroport actuel signifie en effet selon le Syndicat Mixte Aéroportuaire un « survol quotidien de l'hyper centre de Nantes à basse altitude (plus de 42 000 habitants concernés) » qui génère des nuisances sonores qui seraient accrues par l'augmentation prévue du trafic (<http://www.sma-grandouest.eu/un-transfert-indispensable.html>)⁴⁵.

Cet argument est notamment soutenu par un rapport (cf.) produit par la DGAC en 2013.

Les opposants au projet touchés par les nuisances et *rejettent surtout les arguments de la DGAC*⁴⁶ qui a selon eux « choisi les hypothèses les plus grossières pour faire croire à une augmentation future du bruit autour de Nantes Atlantique » comme « ignorer le progrès technique des appareils de nouvelle génération qui sont sur le marché depuis 2014 » - des appareils moins bruyants, qui s'inscriraient dans un dynamique de diminution du bruit des avions « de 50 % en moyenne chaque décennie depuis 1970 ».

Cet argument est soutenu par un *collectif de pilotes de ligne*⁴⁷ intervenu à plusieurs reprises dans le débat public contre le projet de nouvel aéroport.

*Une étude sur le bruit*⁴⁸ a par ailleurs été réalisée pour la Cedpa par un cabinet indépendant.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) estimait quand à elle dans son *rapport 2013*⁴⁹ (page 58) qu'«en l'état actuel du dossier, (...) il ne serait pas inutile de mener une expertise indépendante sur ce sujet, comme le demandent certaines associations d'élus et de riverains » .

C. L'agriculture

Comme en témoigne *cet extrait du site de l'ACIPA*⁵⁰, la question agricole est au cœur des désaccords sur le nouveau projet d'aéroport : « « Un lourd tribut pour l'agriculture » concluait la commission d'enquête publique de 2006 dans la procédure de déclaration d'utilité publique. Environ 2000 hectares de terres seraient enlevés à l'agriculture, dont 650 au démarrage (450 si une seule piste) ; l'un des principaux bassins laitiers du département disparaîtrait. On estime que la création

45 - (<http://www.sma-grandouest.eu/un-transfert-indispensable.html>)

46 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/306-fiche-n-03-bruit>

47 - <https://www.acipa-ndl.fr/actualites/communiqués-de-presse/item/638-securite-des-nantais-et-bruit-generé-de-la-pure-manipulation>

48 - <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=624>

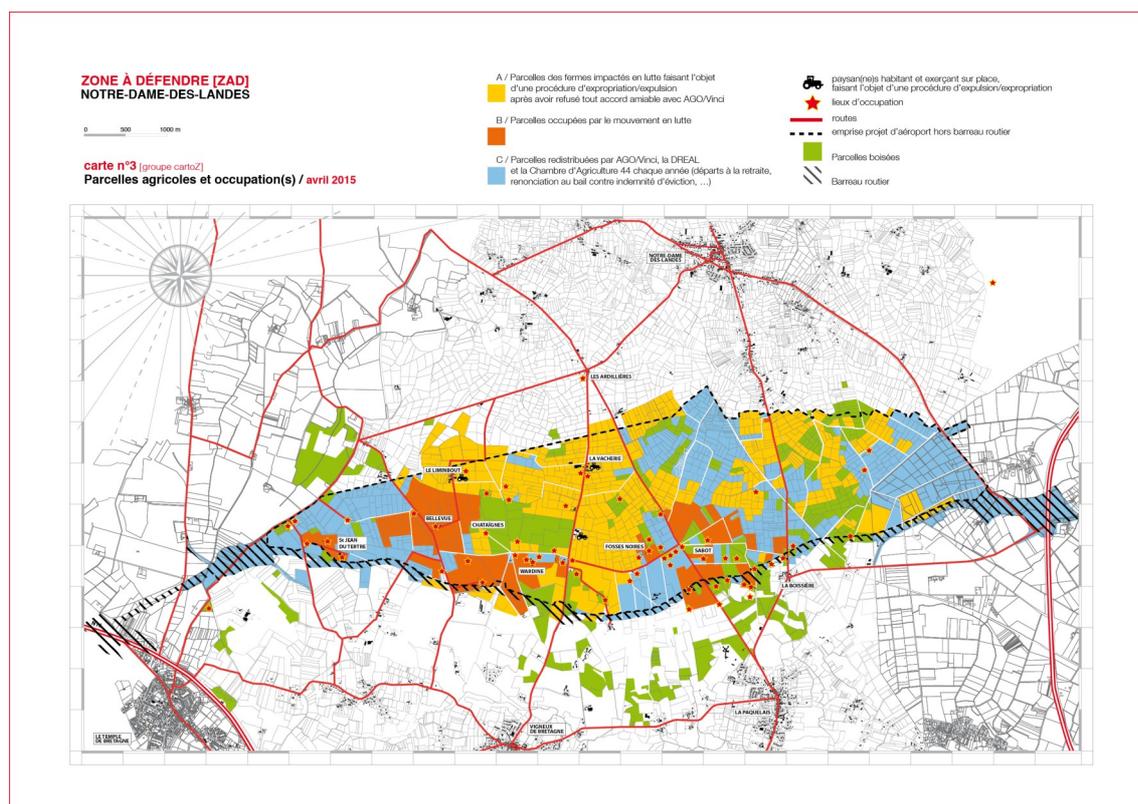
49 - <http://www.acnusa.fr/web/uploads/media/default/0001/01/a93f5f0906c4f58a942b2665d7bfc3cd1bc29fb0.pdf>

50 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/312-fiche-n-11-agriculture-emprise-activite-emplois>

d'un aéroport se traduirait par la perte rapide de 200 emplois dans l'agriculture et les activités liées, davantage dans les années suivantes. »

Les agriculteurs ont de fait été les premiers, avec la création de l'ADECA en 1972, à se battre contre le projet d'aéroport, et les mouvements paysans sont depuis *au cœur de la lutte*⁵¹. Dans *(dernière partie)*⁵² Dominique Fresneau, dont la famille se bat depuis trois générations contre le projet, explique ce que représente l'agriculture sur Notre Dame des Landes.

Avec l'arrivée de nouveaux habitants sur la ZAD, la vocation initiale de la zone s'est poursuivie avec le développement de *différents types d'activités agricoles*⁵³ sur les terres occupées, souvent avec des modes cultureux alternatifs.



Source : <http://zad.nadir.org/spip.php?rubrique39>

Comme l'explique Marcel Thebault, éleveur avec sa femme de vaches laitières et refusant la procédure d'expropriation, cette activité agricole commune a beaucoup contribué à rapprocher anciens et nouveaux occupants :



« Quand l'activité agricole a démarrée (...) on a beaucoup eu plus de relations entre nous, ça a été beaucoup plus facile. Tu vas acheter ton pain, tu regardes un peu les légumes à côté, etc. En 2011, il y a eu un hectare de défriché, les agriculteurs d'ici, de tout le département étaient là pour faire ça, tu vois. Nous, on n'a pas tous fait bac+5, les jeunes non plus mais un certains nombre l'ont fait et les discussions, faire que des discussions, ça ne le fait pas, il faut avoir de trucs concrets sur lesquels on se rencontre et qu'on fait en commun. »

51 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/311-fiche-n-10-lutte-des-paysans>

52 - http://demo.pedagogie-univ.fr/ued/infrastructures-transport/ecologie/co/1Ecologie-Seq.html#segment_XxhVKEsVYdchGvf4Ppb1bf1

53 - <http://zad.nadir.org/spip.php?rubrique51&lang=fr>



Cette terre d'histoire agricole, s'est ainsi transformée, par l'intermédiaire de cette lutte, en un lieu sur lequel sont aujourd'hui projetés de nouvelles installations d'agriculteurs aux portes de Nantes :



« Donc ces terres occupées illégalement aujourd'hui c'est de l'ordre de 120 hectares. A côté de ça, nous les paysans qui sommes restés et qui habitons sur place, ça fait 400 hectares et il reste 600 hectares qui sont toujours continuées par des agriculteurs qui ont leur siège plus loin mais qui ont signé le contrat avec Vinci renonçant à leur bail, etc. Donc, nous on trouve que c'est bien que les terres continuent à être cultivées, que ça c'est une chose essentielle.

Mais on espère bien qu'après l'abrogation de la DUP, ces terres là vont permettre un travail important d'installation de nouveaux agriculteurs, que ça ne serve toujours pas à l'agrandissement, parce que tu as plein de gans autour, qui ont renoncé à ces terres là mais qui continuent à les exploiter, tu as des gens qui veulent continuer à utiliser ces terres là. Il faut, pour nous, une fois que tu as gagné, la bataille demain, que ces terres là deviennent un vivier d'installation pour des gens qui veulent de petits projets, et que souvent ils n'arrivent pas à mettre en place. Donc si c'est compatible avec des terres un peu humide, qu'on puisse les accueillir à bras ouverts, c'est un travail qui nous reste à faire et qui est aussi important pour nous parce qu'on est tous d'accord qu'on ne se bat pas que contre le béton et c'est une chose commune contre laquelle on peut continuer à se battre, parce qu'on n'est pas d'accord sur tout, mais là-dessus pour que ces terres là permettent l'accès aux terres à ceux qui ne peuvent pas ailleurs. Surtout qu'on est pas très loin de Nantes, il peut y avoir plein de choses intéressantes à faire. » (Marcel Thebaut, 2013)



A ces arguments, les partisans de l'aéroport objecte que les procédures d'expropriations conduites depuis les années 70 ont été « très respectueuses des personnes »⁵⁴.

D. La biodiversité

Selon France Nature Environnement⁵⁵ « sur le site de Notre-Dame-des-Landes, plus de 100 espèces protégées se côtoient ». Comme le souligne François de Beaulieu⁵⁶, porte parole des Naturalistes en lutte⁵⁷ « c'est paradoxalement ce projet d'aéroport gelé depuis des décennies qui a créé une zone exceptionnelle (...). Avec des espaces très protégés où la nature et l'agriculture ont trouvé un équilibre. » La

54 - <http://www.desailespourlouest.fr/des-agriculteurs-respectes/>

55 - <https://www.fne.asso.fr/actualites/8-choses-%C3%A0-savoir-sur-la-%C3%A9roport-de-notre-dame-des-landes>

56 - <http://www.leparisien.fr/espace-premium/actu/le-triton-dernier-recours-des-anti-aeroport-25-01-2016-5481577.php>

57 - <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/>

richesse environnementale du site est notamment liée au fait qu'elles soient à 98% constituée de zones humides⁵⁸.

Face à cet argument les promoteurs du projet mettent en avant⁵⁹ les mesures compensatoires devant pallier les destructions et la construction d' « un nouvel aéroport plus « vert »⁶⁰ » :



Image 2 Le projet d'aéroport (Source : <http://www.desailespourlouest.fr/aeroport-vert-et-moderne/>)



Image 3 Lac de Grand Lieu (Source : <http://www.ouest-france.fr/environnement/amenagement-du-territoire/notre-dame-des-landes/nddl-la-lettre-qui-contredit-manuel-valls-et-les-pro-aeroport-4041409>)

Plus récemment est mise en avant la protection de la zone Natura 2000⁶¹ située à proximité de l'aéroport actuel : « Par ailleurs, le transfert mettra fin au survol du lac de Grand Lieu (réserve naturelle classée Natura 2000 et plus grand lac de plaine français). Cet espace, au patrimoine naturel remarquable, est actuellement survolé à basse altitude par plus de 50 % des atterrissages et des décollages.

Les opposants au projet soulignent au contraire la faiblesse des études d'impacts et critiquent les mesures compensatoires.

Le premier argument repose sur les résultats des inventaires de biodiversité pratiqués par le collectif des Naturalistes en lutte qui ont identifiés à la fin de l'année 2015 plusieurs espèces protégées⁶², non trouvées par les études d'impacts initiales.



L'étude d'impact fait également l'objet d'une procédure d'infraction au droit européen⁶³ dont l'objet est la fragmentation des études d'impacts.

58 - <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/314-fiche-n-13-qualite-environnementale-de-la-zone>

59 - <http://www.desailespourlouest.fr/transfert-pour-des-raisons-environnementales/>

60 - <http://www.desailespourlouest.fr/aeroport-vert-et-moderne/>

61 - <http://www.sma-grandouest.eu/un-transfert-benefique-pour-l-environnement.html>

62 - <https://naturalistesenlutte.wordpress.com/2015/12/23/notre-dame-des-landes-5-nouvelles-especes-protegees-remettent-en-cause-le-projet-daeroport/>

63 - <http://reporterre.net/La-Commission-europeenne-siffle-la-fin-de-partie-pour-l-aeroport-de-Notre-Dame>

Les critiques des mesures compensatoires s'appuient quand à elle notamment sur le « Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides » (cf.), commandé fin 2012 par le gouvernement. Ces experts résument leurs résultats ainsi :



« ce projet se situe en quasi-totalité dans des zones humides, définies selon la réglementation actuelle, et constitue l'un des premiers projets en France à devoir mettre en œuvre des mesures de compensation sur une superficie aussi vaste et aussi circonscrite dans l'espace. Le collège tient à souligner la difficulté et l'ampleur du travail mené par les maîtres d'ouvrage ; il apprécie également la volonté d'innovation des acteurs ayant conduit au développement de la méthode de compensation proposée. Après analyse des principes de cette méthode et des résultats de son application à Notre-Dame-des-Landes, le collège d'experts considère que cette méthode ne peut pas être validée en l'état. »



Dans un avis publié le lendemain (cf.), le Conseil National de Protection de la Nature a fait siennes les réserves mentionnées par le comité d'expert.

[Pour aller plus loin sur la biodiversité sur le site de Notre Dame des Landes](#)

Le rapport d'expertise écologique de 2002. (cf.)

Les études d'impact réalisées dans le cadre des enquêtes publiques :

*Le dossier d'enquête publique de 2006.*⁶⁴

*Le dossier de l'enquête publique « loi sur l'eau » de 2012.*⁶⁵

Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, 2013. (cf.)

*Le site du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)*⁶⁶, pour consulter les avis liés au projet d'aéroport.

*L'extrait vidéo de la ressource*⁶⁷ consacré à la biodiversité (3ème partie).

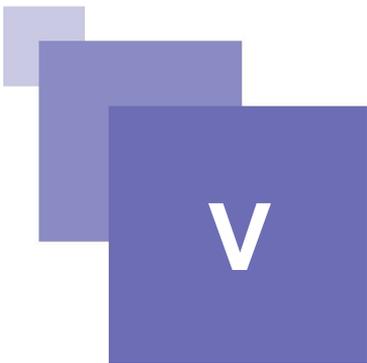
64 - <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-habitat-construction/Transfert-de-l-aeroport/2006-enquete-prealable-a-la-declaration-d-utilite-publique-DUP>

65 - <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-habitat-construction/Transfert-de-l-aeroport/2012-Enquetes-publiques-Juin-Juillet>

66 - <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-avis-du-CNPN-.html>

67 - http://demo.pedagogie-univ.fr/uved/infrastructures-transport/ecologie/co/1Ecologie-Seq.html#segment_cBHPKFShV3c58H3pRvCn0i1

Références



V

Les documents officiels

*Le site du Débat Public, 2003.*⁶⁸

*Le dossier d'enquête publique de 2006.*⁶⁹

*Le dossier de l'enquête publique « loi sur l'eau » de 2012.*⁷⁰

La convention de concession, 2010 (cf.).

La convention État-Collectivités, 2010. (cf.)

Les rapports publics

Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, avril 2013. (cf.)

Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : expertise de l'impact sur l'agriculture, mars 2013. (cf.)

Le rapport de la commission du dialogue, avril 2013. (cf.)

Le rapport commandé par Ségolène Royal en 2016 : "Étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest" (cf.)

Les ouvrages

*J. De Legge et R. Leguen, 1976, Dégage !... on aménage !, Éditions Le Cercle d'OR*⁷¹

Nicolas de la Casinière, 2013, Les prédateurs du béton. Enquête sur la multinationale Vinci

Hervé Kempf, 2014, Notre Dame des Landes, Seuil

*Françoise Verchère, 2016, Notre Dame des Landes : la fabrication d'un mensonge d'État, Éditions Tim Buctu.*⁷²

Notre Dame des Landes dans la presse

*Ouest-France*⁷³

*Le Monde*⁷⁴

*Reporterre*⁷⁵

68 - <https://www.debatpublic.fr/projet-daeroport-notre-dame-landes>

69 - <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-habitat-construction/Transfert-de-l-aeroport/2006-enquete-prealable-a-la-declaration-d-utilite-publique-DUP>

70 - <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-habitat-construction/Transfert-de-l-aeroport/2012-Enquetes-publiques-Juin-Juillet>

71 - <http://acipa.free.fr/Plus/Divers/Degage/degage.htm>

72 - <http://etatsetempiresdelalune.blogspot.fr/2016/01/un-document-evenement-sur-notre-dame.html>

73 - <http://www.ouest-france.fr/environnement/amenagement-du-territoire/notre-dame-des-landes/>

74 - <http://www.lemonde.fr/aeroport-notre-dame-des-landes/>

75 - <http://reporterre.net/+Notre-Dame-des-Landes-63-+>

Références

*Mediapart*⁷⁶

76 - <https://www.mediapart.fr/journal/economie/dossier/dossier-laeroport-de-la-discorde>

