

# Notre-Dame-des-Landes : un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps

Griffonné par [Pierre Deruelle](#) le nov 24, 2012



Bon, c'en est assez. Moi *ça me fait peine*. Beaucoup trop de contre-vérités sont énoncées quotidiennement sur l'affaire de l'Aéroport Grand-Ouest, outrageusement raccourci en NDDL par les supporters de la bande de squatteurs basanés polygames crypto-anarchistes néo-staliniens qui ne se lavent même pas tous les jours. Il est peut-être temps de prendre UN PEU de hauteur, de dépassionner le débat, et de ramener UN PEU de sérieux sur ce sujet de haute voltige.

## Un peu d'histoire(s)

Le site de Notre-Dame-Des-Landes fut choisi en 1967 (selon les normes européennes environnementales et de préservation de la biodiversité qui devaient à l'époque déjà probablement être les mêmes qu'aujourd'hui) par le Service technique des bases aériennes, puis validé en 1970 par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) pour remplacer "Nantes Atlantique" existant déjà à l'époque, notamment pour y développer le fret, et aussi un peu pour pouvoir accueillir fièrement le tout nouveau Concorde. Mais si, vous savez, cet avion qui a eu un petit souci le 25 juillet 2000, tuant 113 personnes, et qui ressemblait à un burn-out de cigogne sous extasy avec une paire de Ray-Ban.



S'il semble aujourd'hui – mais je m'avance peut-être un peu – que le projet n'accueillera finalement pas le Concorde, dès mai 1967, les autochtones les plus civilisés pouvaient déchiffrer dans la presse locale avec leurs quelques rudiments de langue française que "La métropole Nantes – Saint Nazaire pourrait devenir le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire". Les hommes politiques et leurs experts avaient parlé. Et tout le monde sait ça, ils tiennent toujours leurs promesses.

En 1971, une vague histoire de choc pétrolier mit semble-t-il un peu de sable d'embargo de pays arabes de l'OPEP dans le moteur du projet de nouvel Aéroport à Notre-Dame-Des-Landes. Mais aujourd'hui, comme ces problèmes de pétrole sont définitivement derrière nous, ne vous inquiétez pas, l'histoire peut reprendre son cours.

Après quelques années de trafic stagnant, dans les années 80 la CCI qui gérait Nantes Atlantique posa la question totalement saugrenue de construire une nouvelle piste perpendiculaire à l'existante, qui eût permis aux avions de ne plus survoler Nantes. C'était sans compter sur l'avis du Conseil général de l'époque qui considéra qu'importaient peu trajectoires rectilignes, sens des vents dominants, et beaucoup moins de nuisances sonores sur la population : "Faisons au plus simple, de toutes façons, après, il y aura Notre-Dame-des-Landes".

La solution retenue par les experts fut donc de prolonger la piste existante, très mal orientée selon les pilotes et par voie de conséquence selon les riverains qui ne comprennent décidément rien aux expertises des experts agréées par des hommes politiques experts dans l'art d'agréer les experts des expertises.



Les mêmes experts de prévisions de trafic de l'époque annonçaient donc entre 5 et 9 millions de passagers pour l'an 2000, et puisqu'ils ne se trompent jamais comme vous l'avez compris, l'aéroport de Nantes Atlantique en accueille aujourd'hui 3,2 millions par an.

Heureusement, en 2000, sous le gouvernement Jospin, parce qu'on peut être de gauche et moderne, le projet ressortit enfin des cartons.

Mieux qu'un aéroport de fret, un aéroport international ! Il remplacerait l'existant, dont le fonctionnement serait cependant maintenu partiellement pour l'usine d'Airbus voisine, qui expédie ses pièces détachées par avion mais, heureusement pour les riverains, ne fait jamais décoller les siens. Quel rêve merveilleux pour les hommes politiques locaux de s'imaginer accueillir à bras fiscaux ouverts les hommes d'affaires du monde entier apportant la croissance et la mondialisation dans leurs valises en descendant de gros aéronefs sur deux pistes neuves ! Et quel argumentaire économique merveilleux pour un programme de réélection à un mandat local ! Faire décoller et atterrir des avions c'est un peu magique non, vous ne trouvez-pas ?

## L'actuel aéroport de Nantes Atlantique



La France compte plus de [156 aéroports](#) ([475 en comptant les aérodromes](#)), contre [45](#) en Allemagne ([102 avec les aérodromes](#)) et [160](#) en Grande-Bretagne ([357 avec les aérodromes](#)) [NDLR chiffre corrigé, merci aux lecteurs]. S'il faut bien qu'on les batte sur quelque chose, c'est fait.

L'aéroport actuel de Nantes Atlantique s'étend sur **320 hectares**. Sa piste mesure **2 900 mètres par 45 mètres**, et a été bétonnée en 1939, parce que l'herbe, c'est quand même plus pratique pour jouer au golf que pour faire atterrir mamie qui rentre des Seychelles. **Cette piste permettrait d'absorber 35 avions par heure, même s'il n'y en a que 10 à 12 actuellement**, mais c'est un argument de gauchiste en tongs pas rasé.

Le décret n° 2001-705 du 31/07/2001 a inscrit l'aéroport de Nantes Atlantique parmi ceux sur lesquels l'**Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires** (ACNUSA) a des compétences élargies (10 aéroports en France). Traduction : **il casse les oreilles de 42 000 personnes**, mais comme le nouvel aéroport est en projet, on ne va surtout pas construire une nouvelle piste orientée correctement, ni même régler les questions de gestion du trafic aérien.



Forcément, il a toujours un collectif de crypto-anarchistes pilotes de lignes doutant de la pertinence du projet de Notre-Dame-des-Landes pour affirmer que "*30 % des avions qui survolent le centre-ville pourraient l'éviter en passant par le sud de l'agglomération*". Comment croire Thierry Masson, cet officier-pilote de ligne de 50 ans basé à Nantes qui a tout du conspirationniste notoire quand il déclare : "*Deux tiers du trafic transitent par le sud-est de l'agglomération. J'aimerais bien savoir pourquoi, en arrivant de Limoges, de Poitiers ou de Bordeaux, il faut faire un détour par le nord-est de*

*l'agglomération et survoler le centre de Nantes.*"

Par sa superficie, Nantes Atlantique a déjà la dimension d'un aéroport international.

En 2011, pour **60 800 mouvements** (les décollages/atterrissages sont un peu les pompes/abdos du contrôleur aérien) l'aéroport a reçu **3,2 millions de passagers**.

Sa surface est moitié de celle de l'aéroport Gatwick à Londres, qui, par comparaison, assure **280 000 mouvements par an** et reçoit **31 millions de passagers**, et quasi-égale à celle de l'aéroport de San Diego, en Californie (USA) qui voit passer annuellement **223 000 mouvements** et achemine **17 millions de passagers**. L'aéroport de Genève, qui ne possède qu'une seule piste, accueille **10 millions de passagers par an**, **170 000 mouvements** d'avions, et occupe 340 hectares.

En fait, ce qui sature un aéroport ce n'est pas le nombre de passagers mais bien évidemment le nombre de décollages/atterrissages, et sur ce point **Nantes Atlantique est passé de 54 858 mouvements en 2007 à 60 800 mouvements en 2011**. En suivant cette courbe, Nantes Atlantique devrait atteindre les 200 000 mouvements en 2750 après la troisième apocalypse, quand Nantes sera devenue la capitale du monde.

Du coup, Nantes Atlantique a reçu le trophée ERA Award 2011-2012 du **meilleur aéroport européen**, ce qui est donc une excellente raison pour en construire un nouveau.

Cerise on the cup-cake, il y a donc une usine Airbus en bordure de la piste de Nantes Atlantique qui emploie **2 300 salariés** à la fabrication notamment des radômes (extrémités avant des avions) et des caissons centraux de voilure de toute la gamme Airbus, pièces qui partent pour assemblage à bord du Beluga, l'avion-cargo d'Airbus. Que se passera-t-il pour Airbus si Nantes Atlantique ferme ? Airbus ne va quand-même pas délocaliser sa production ? La piste serait donc privatisée pour son bénéfice ? A moins – idée lumineuse – qu'on refile l'un des aéroports européens les mieux notés aux bons soins de Vinci, qui saura bien en faire quelque usage rentable : les bâtiments de l'aéroport seront peut-être transformés en skate-park, en agence Pôle-Emploi, ou en crèche pour les futurs pilotes de ligne.



## “Un aéroport qui répond aux défis de notre temps”

(Jean-Marc Ayrault)

Suite à une **enquête d'utilité publique conclue fin 2006**, la Commission d'enquête remit en avril 2007 un rapport au préfet de la région Pays de la Loire.

C'est M. Bernard Boucault qui était à l'époque préfet de la région Pays de la Loire. Il avait à peine eu le temps de lire le rapport et de reconnaître le projet d'utilité publique qu'il fut nommé en juin 2007 directeur de l'ENA, Le 30 mai 2012, il fut nommé préfet de police de Paris. Comme quoi même faire les grandes écoles n'empêche pas de finir au poste.

**M. Bernard Hagelsteen lui succéda le 20 juin 2007** au double poste de préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique. Une carrière à talonnettes que celle de M. Bernard Hagelsteen : en 1984 il devint secrétaire général de la préfecture des Hauts-de-Seine, puis obtint entre 1989 et 1992 le poste de directeur de la police générale à la préfecture de police de Paris, et plus récemment celui de secrétaire général du Comité interministériel de prévention de la délinquance. Proche collaborateur du ministre de l'Intérieur de l'époque, un certain Nicolas Sarkozy, Bernard Hagelsteen avait eu pour tâche de préparer et de défendre la loi sur la prévention de la délinquance, promulguée en mars 2007.



Un mois après l'élection de Nicolas Sarkozy, nommé **préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique**, il héritait donc du dossier du décret d'utilité publique de l'aéroport.

Ce fameux décret d'utilité publique (DUP) est finalement publié le 10 février 2008, suite à une enquête d'utilité publique pour laquelle 63 % des contributions recueillies par les sept enquêteurs étaient opposées au projet. Mais comme on arrête pas le progrès, l'enquête s'est quand même avérée suffisamment positive pour prendre un DUP, même si sur les sept enquêteurs qui ont fait le travail, deux ont abandonné leur position avant la fin des travaux de la commission d'enquête.



Et puisque la mode était à un truc médiatique appelé **Grenelle de l'environnement**, le décret comportait la réserve que cet aéroport soit de **haute qualité environnementale** (norme HQE).

Contesté par la suite devant le Conseil d'Etat, ce décret sera confirmé en 2009 et en 2010.

Un esprit mal tourné pourrait s'indigner de ce que la **présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat** fût Mme Marie Dominique Monfraix, **épouse du préfet Bernard Hagelsteen** en charge du décret en question, alors qu'il s'agit bien évidemment du fruit du hasard. Un hasard qui valait bien que

Mme Monfraix-Hagelsteen fût élevée au grade de Commandeur de la Légion d'honneur le 13 Juillet 2009, ce qui n'a strictement rien à voir, nous ne salirons pas ici la mémoire une femme irréprochable, décédée depuis.

Hasard total également si son époux désormais veuf monsieur Bernard Hagelsteen a pris sa retraite le 1er décembre 2011 pour devenir non pas conseiller à la Cour des comptes comme il l'avait annoncé initialement, mais **conseiller auprès du DG de Vinci Autoroutes, puis responsable des péages pour ASF, filiale de Vinci**. Vinci en charge du projet du nouvel aéroport. Tout ne peut pas être dramatique, le hasard fait parfois bien les choses, n'en déplaise à la loi dite de pantouflage concernant les représentants de l'État.

Les projets d'optimisation de l'aéroport existant de Nantes Atlantique n'ont pas été déposés, les solutions alternatives n'ont pas été étudiées : aucun intérêt, puisqu'on fait l'aéroport Grand Ouest de NDDL. Quand au Grenelle de l'environnement, qui préconisait l'étude de solutions alternatives pour les projets à fort impact environnemental, c'est de toute façon aujourd'hui un truc complètement dépassé, d'ailleurs on en parle même plus à la télévision. J'en ai discuté avec un lobbyiste du bétonnage pas cher, on vous jure mordicus que la norme HQE ça sert à rien.



Alors certains viendront braire que la vraie motivation pour ce projet en 2000 a été de faciliter une **opération de rénovation urbaine importante** dont une partie se situait dans le périmètre des nuisances sonores de l'actuel aéroport. Et vont s'imaginer que pour ne pas s'embarrasser de contraintes d'insonorisation trop coûteuses, on préfère se débarrasser de l'aéroport et en construire un nouveau.

Et pourquoi pas aussi fantasmer sur les prétendus appétits financiers des prétendus lobbies du BTP, tout ça parce que le Président et le Directeur général de VINCI ont pu faire ensemble quelques voyages au Cambodge avec M.Thierry Mariani.

Écoutez plutôt Jean-Marc Ayrault, un homme qui a eu une vision prophétique de la magnificence de Nantes et lui souhaite "**un aéroport qui réponde aux défis de notre temps**". Mais si, vous savez, Jean-Marc Ayrault, l'homme qui a réussi à rendre François Fillon charismatique : ancien maire PS de Nantes depuis 1989, ancien député, ancien président du groupe socialiste, il est aujourd'hui conseiller municipal de Nantes, conseiller communautaire de Nantes Métropole (qui participe au financement du projet), et accessoirement semble-t-il Premier ministre.



Nantes-sur-Ayrault la sublime, nouvelle capitale française :

Pensez-donc, avec **1 650 hectares** cet aéroport de Notre-Dame-des-Landes (toutes infrastructures comprises) sera donc **plus grand que la surface aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle** qui accueille sur 1 400 hectares **540 000 mouvements d'avions** et **55 millions de passagers par an** (pour une surface totale de 3.257 hectares). Si avec ça Nantes-sur-Ayrault ne devient pas Nantes-sur-Ayrault-la-magnifique ...

## Veni, Vidi, Vinci

Donc, le 30 décembre 2010, Thierry Mariani, secrétaire d'Etat chargé des transports, a paraphé le contrat de concession du nouvel aéroport Grand-Ouest. Signé par la société concessionnaire des aéroports du Grand Ouest, **filiale de VINCI Concessions** (85 %), en partenariat avec la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes** (10%) et **Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest** (ETPO – CIFE) (5 %), il est entré en vigueur le 1er janvier 2011.



Comme un bonheur n'arrive jamais seul, Vinci a obtenu la **reprise de l'exploitation des aéroports de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir**, en plus de **la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance** du nouvel aéroport du Grand Ouest Notre-Dame des Landes **pour une durée de 55 ans**.

Ce projet ultramoderne déposé par Vinci présente deux pistes de 2.700 et 2.900 mètres : **on pourrait potentiellement y faire atterrir des A380, mais le futur exploitant de l'aéroport ne prévoit pas l'existence, dès l'ouverture de l'aéroport de lignes commerciales régulières utilisant l'A380**, ni donc les infrastructures adaptées. Comme les gros porteurs ne sont pas trop à la mode, on s'en dénoyaute la cerise. Puisqu'on vous dit que c'est ultramoderne. Faut suivre un peu.

Deux pistes pour 4 millions de passagers. Une bande de sauvages autochtones qui vit là-bas, l'**ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes)** soutient qu'il n'existe aucune norme européenne allant dans ce sens. Peut-être, mais qu'est-ce qui leur dit que demain on ne va pas construire 8 pistes supplémentaires à Roissy, avec 60 millions de passagers sur 4 pistes ? Le bon sens n'est pas toujours près de chez vous, vous diront les experts.

Le projet devrait coûter **561 millions d'euros** (aucun budget de dépassement n'a été prévu car on sait bien que ça n'arrive jamais sur des gros chantiers), ce qui heureusement en période de crise est une somme **très à fait modeste parfaitement employée**. Ce n'est pas comme si avec 561 millions d'euros on pouvait créer des logements, financer des projets écologiques, faire de la recherche... Une paille donc, mais dans l'œil.

La répartition de l'enveloppe globale s'établit comme suit :

- **Vinci apporte autour de 310 M€** sur les 441 M€ évalués pour la réalisation de la plateforme aéroportuaire qui se répartissent comme suit :

- 100 millions d'euros c'est le résultat du **bénéfice fait sur Nantes Atlantique entre 2010 et 2017** [sic!]
- 100 millions d'euros **empruntés sur les marchés financiers cautionnés par les collectivités locales**, noir sur blanc dans le cahier des charges [re-sic!]
- 100 millions d'euros des actionnaires de Vinci avec un **rendement annuel de 12 %** imposé.[re-re-sic!]

- **L'Etat (130,5 M€) et les collectivités publiques (115,5 M€)** se sont engagés sur une **contribution publique totale de 246 M€**, financement partagé au travers d'un syndicat mixte comprenant :

- Les Conseils régionaux des Pays de la Loire (40,4 M€) et de Bretagne (28,9 M€),
- Le Conseil général de Loire-Atlantique (23,1 M€)
- Nantes Métropole (17,9 M€)
- La communauté d'agglomération de Saint-Nazaire (2,9 M€) et celle de La Baule-presqu'île de Guérande (2,3 M€)





On rappellera tout de même que lors du débat public de 2002-2003, le prix du baril de pétrole (brent) oscillait **entre 30 et 40 dollars**. Aujourd'hui c'est plutôt autour de 100 dollars le baril qu'il oscille, mais ça n'a évidemment aucune sorte d'importance.

**Cinq enquêtes publiques se sont déroulées du 21 juin au 7 août 2012.** Quelque 400 contributions ont été déposées ou envoyées aux commissaires enquêteurs, et certains viendront chicaner sur *“la précipitation à organiser l'enquête pendant l'été, avant l'entrée en application de la réforme des enquêtes publiques, ce qui a permis à l'Etat d'organiser la procédure conformément*

*à l'ancienne règle, alors que la nouvelle aurait permis une instruction plus longue”*.

Il y aura bien des pisse-froid pour venir arguer également que les centaines d'hectares requis pour le nouvel aéroport sont des zones humides, en tête de deux bassins versants, que leur **artificialisation est contraire aux dispositions du SDAGE Loire Bretagne**.

Que normalement ce projet **ne peut satisfaire aux exigences de la loi sur l'eau**, mais heureusement l'Etat et Vinci proposent une solution, dite loi-du-contournement-de-la-loi, qui permettrait de passer outre : le concessionnaire Vinci-Aéroport du Grand Ouest aurait recouru à des « unités de compensation zones humides » calculées selon des coefficients de 0,25 à 2 pour évaluer l'intensité de la réponse compensatoire des mesures.

Bon ok, c'est un peu violer **la loi française et la directive européenne cadre sur l'eau**, parce que normalement une zone humide détruite doit être compensée par deux hectares construits sur le même bassin versant, or ici toute la zone du projet et ses alentours sont classés en zones humides. D'accord, il n'est donc pas possible de compenser, l'approche retenue par AGO en termes de fonctionnalités n'est pas viable, mais bon puisqu'on vous dit que tout ça c'est pour le développement économique. L'état a bien le droit de contredire ses propres directives, sans compter qu'en 2012, on s'en fout de l'eau, après tout.



Les indemnités proposées aux propriétaires qui sont priés de dégager illico de la zone avant l'arrivée des pelleuseuses sont **de 27 centimes par m²**. Quand on sait que l'un d'eux a par exemple acheté son terrain **24 centimes par m²** en 1977, ça laisse rêveur.

Il paraîtrait aussi que **le marché européen de permis des émissions de CO²**, qui renchérit le coût de l'aviation, a été omis dans les études. Comme ces trucs de CO² sont encore des lubies de baba-cools avec des fleurs sur leurs sandales en cuir, on n'en tiendra évidemment pas compte.

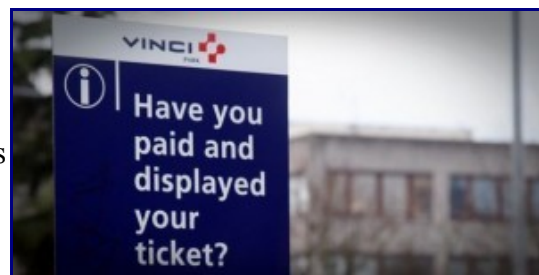


D'autres empêcheurs de bétonner en rond viendront pérorer que **la concurrence du TGV n'a pas été prise en compte**. Mais qui prend encore le TGV entre Nantes et Paris de nos jours ?

Et comme si la nouvelle liaison **TGV Rennes-Paris** prévue pour 2020-2025 allait inciter beaucoup de Rennais à prendre l'avion à Paris plutôt qu'à Notre-Dame-des-Landes. N'importe quoi.

D'autres encore vous expliqueront que **la construction du tram/train** depuis Nantes, estimée à 150 millions d'euros, **n'est pas prise en compte dans le projet**, alors que ses effets sont inclus dans le calcul de bénéfices pour la société Vinci. C'est juste parce qu'ils ne savent pas anticiper sur les bénéfices que réalise le privé à partir des investissements des deniers publics. En attendant, vous viendrez à l'aéroport en voiture et vous paierez le parking, à Vinci bien sûr, qui a obtenu **dans le cahier des charges du projet l'augmentation de 7 000 à 11 000 places de parking** tandis que les pistes ont été revues à la baisse faute de moyens.

En terme d'emploi, de drôles de sbires contestent l'étude estimant que **1 000 emplois sont créés par million de passagers** tout ça parce qu'elle se base sur les statistiques des trois grands hubs internationaux qui comptent également le fret, alors qu'en France, pour les aéroports régionaux la norme est de **600 emplois par million de passagers**. Les gens sont vraiment tatillons quand il s'agit de leur boulot, c'en devient pénible.



*A contrario*, l'étude de déclaration d'utilité publique nous explique – c'est un ravissement sans égal quand on fait de la politique – que l'aéroport Grand Ouest de Notre-Dame-des-landes **rapportera entre 600 et 700 millions** d'euros à la collectivité. N'en déplaise à l'étude du cabinet CE-Delft de 2011.



D'ailleurs qui s'intéresse à l'avis d'un cabinet hollandais, organisme indépendant de recherche et de conseil spécialisé dans les solutions innovantes aux questions environnementales, qui alerte sur les risques d'un **déficit entre 90 millions et 600 millions d'euros selon les estimations**, et auteur il y a quelques années d'un rapport ayant contribué à l'abandon de l'extension de l'aéroport d'Heathrow à Londres ? Surtout

quand il conclut que l'optimisation de Nantes Atlantique apparaît plus génératrice de richesses pour la France que la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Franchement, on s'en fout un peu, qui va aller tenir compte de ça, sérieusement ?

Certainement pas Vinci, qui nous propose **un monde merveilleux à Notre-Dame-des-landes** :

De 4 millions de passagers à la mise en service, le trafic (actuellement 3,2 millions par an à Nantes Atlantique) passera à *"9 millions de passagers par an d'ici 2065"* (ils sont aussi fins démographes). C'est promis. Vinci réduira aussi *"la consommation d'énergie par 3 par passager"*. Vinci utilisera des *"techniques de construction innovantes pour l'ensemble du chantier"*. Vinci aura un *"bilan carbone positif sur la durée du projet en intégrant la construction"*. Vinci est tellement balèze qu'à l'extérieur, *"les jardins diffuseront les parfums spécifiques des essences locales"* (si si, c'est dans le projet). Comment ne pas être émerveillé par l'odeur de la nature en patch ? Encore un peu de forcing et les agriculteurs du coin pourront même peut-être négocier des horaires de diffusion des odeurs de bouse de vache, ça leur rappellera le bon vieux temps.



Libérer des terrains de l'aéroport Nantes Atlantique, dans cette partie sud-ouest de l'agglomération répond surtout à une **logique d'aménagement global** (en fait l'aéroport nous emmerde un peu dans nos projets) : *"Selon l'Insee"*, répète le commandeur Jean-Marc Ayrault, *"Nantes accueillera 150 000 habitants supplémentaires d'ici 2030"*. En urbanisme, on appelle ça régler le problème par le vide. En politique et nombre de voix, on appelle ça régler le problème par le plein.

**Et qui vient d'obtenir la concession de cinq aéroports de l'Ouest**, et aura le droit de construire de nouveaux quartiers sur les terrains libérés par l'ancien aéroport de Nantes Atlantique ?

**Vinci, bien sûr.** (Vous aviez deviné ? vous avez gagné le droit de financer le projet NDDL).

Décidément, nos politiques sont des génies, **mais les gens de chez Vinci, ils sont vraiment trop forts.**

PS : On me dit que sur place, le dialogue bat son plein, emmené par un Manuel Valls grand amateur de débats démocratiques. Vous pouvez donc dormir sur vos deux oreilles, en comptant les avions.



---

### Ajout du lundi 3 décembre 2012

Suite à la parution du **travail d'enquête du journaliste Hervé Kempf** (Reporterre et Le Monde), il apparaît que **l'Etat aurait « manipulé les chiffres »** : une petite erreur de 900 millions d'euros sur 30 ans, que le Conseil d'État aurait ratée (3 fois ?).

Si l'information est avérée, le projet d'aéroport risque d'avoir – c'est le cas de le dire – sérieusement du plomb dans l'aile.

Article à consulter ici : <http://goo.gl/wcNx1>

---

#### Ressources :

- [Étude du CE-Delft pour le CEDPA](#)
- [Enquêtes DUP et compatibilité des PLU](#) (pdf)
- VINCI : Concession du nouvel aéroport de la région nantaise : [Dossier de presse](#)
- Reporterre : [« A Nantes, des tritons, pas des avions ! »](#)
- Sud-Ouest : [« Aéroport de Nantes : Notre-Dame-des-Landes, les clés pour comprendre »](#)
- Rue89 Planète : [« L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, projet inutile ou mégalo ? »](#)
- Le site officiel du projet : <http://aeroport-grandouest.fr>
- L'ACIPA : [Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes](#) et notamment la documentation
- le [Cedpa](#), regroupant écologistes, Front de Gauche, NPA, MoDem, une moitié de locaux, une moitié de nationaux
- La pétition : <http://www.aeroport-nonmerci.fr/>
- Bastamag : [Ces aéroports qui coûtent cher et ne servent presque à rien](#)
- Aéroports allemands : <http://www.informationen-reise.de/flughafen-deutschland/>
- Aéroports français : <http://www.aeroport.fr/>

TEXTE EXTRAIT DU SITE :

<http://www.pierrederuelle.com/notre-dame-des-landes-un-projet-de-1967-pour-repondre-aux-defis-de-notre-temps/>