

- [Carnets d'écriture »](#)
- [Carnets de Médias »](#)
- [RSS](#)

Garnets de Pierre Deruelle

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

Griffonné par [Pierre Deruelle](#) le nov 24, 2012 Empilé dans [Economie](#), [France](#), [Géographie](#), [Histoire](#), [Justice](#), [Politique](#), [Presse](#)



59

J'aime

1,9 k

Tweeter

729

Bon, c'en est assez. Moi *ça me fait peine*. Beaucoup trop de contre-vérités sont énoncées quotidiennement sur l'affaire d'Aéroport Grand-Ouest, appelé vulgairement 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 pour remplacer le "déjà" actuel aéroport de "Nantes Atlantique" **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 un peu peut-être – que le projet n'accueillera finalement pas le Concorde, dès mai 1967, les autochtones du crû 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. Enfin, comme ces problèmes de pétrole sont définitivement derrière nous, ne vous inquiétez pas, l'histoire peut reprendre son cours.

Après ces 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 eu 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 agréés par des hommes politiques experts dans l'art d'agréer les experts des expertises.



Les même experts de prévisions de trafic de l'époque annonçaient donc entre 5 et 9 millions de passagers pour l'an 2000, et comme vous l'avez compris puisqu'ils ne se trompent jamais, 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 partiellement l'existant restant en fonctionnement pour la société Airbus, qui heureusement pour les riverains ne fait jamais décoller d'avion. 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, contre 44 en Allemagne et 43 en Grande-Bretagne. 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 à 42 000 personnes**, mais comme le nouvel aéroport va arriver, 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 plus grande que celle de l'aéroport de Londres-Gatwick, 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 mouvement 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 **2300 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 sera 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 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 monsieur Bernard Boucault qui était le préfet en poste à l'époque à la préfecture 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, jusqu'à 30 mai 2012 où il fut nommé au poste de préfet de police de Paris. Comme quoi même faire les grandes écoles n'empêche pas de finir au poste.



C'est monsieur **Bernard Hagelsteen** qui lui succéda le **20 juin 2007** au poste de préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique. Une carrière à talonnettes que celle de monsieur 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, il était donc nommé au poste de **préfet de la région Pays de la Loire et préfet de la Loire-Atlantique**, et héritait donc du dossier du décret d'utilité publique de l'aéroport.

Ce fameux décret d'utilité publique est finalement publié le 10 février 2008, suite à une enquête publique dans laquelle **80 % des contributions faites aux sept enquêteurs étaient opposées au projet**. Mais comme on arrête pas le progrès, l'enquête s'est quand même avérée positive pour déclarer une DUP même si sur les sept enquêteurs qui ont fait le travail, deux ont abandonné leur position avant la fin 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.

L'esprit mal tourné pourra s'indigner de ce que la **présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat** fut Madame 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 Madame Monfraix-Hagelsteen fut 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.



Le 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 scénarios d'optimisation de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique n'ont pas été posés, 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 fortes, on préfère se débarrasser de l'aéroport et en construire un nouveau.

Et pourquoi pas aussi fantasmer sur les soit-disant appétits économiques des soit-disant lobbies du BTP, tout ça parce que les Président et Directeur général de VINCI ont pu faire ensemble quelques voyages au Cambodge avec monsieur 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 1er ministre**.

Nantes-sur-Ayrault la sublime, nouvelle capitale française : **Pensez-donc, avec 1 650 hectares cet aéroport de Notre Dame des Landes sera donc plus grand que celui de Roissy Charles de Gaulle qui accueille, lui, sur 1 400 hectares, 540 000 mouvements d'avions et 55 millions de passagers par an**. 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 ultra-moderne déposé par Vinci présente deux pistes de 2.700 et 2.900 mètres : **trop courtes pour y faire atterrir des A 380**, mais comme les gros porteurs ne sont pas trop à la mode, on s'en dénoyaute la cerise. Puisqu'on vous dit que c'est ultra-moderne. 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 règle 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 **vu que ça n'arrive jamais sur des gros chantiers**), ce qui heureusement en période de crise est une somme **tout 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'oeil.

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

- **Vinci apporte autour de 310 M€** des 441 M€ évalués pour la réalisation de la plateforme aéroportuaire qui se répartit comme tel :
 - 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 baril de pétrole (brent) était **entre 30 et 40 dollars**. Aujourd'hui c'est plutôt autour de 100 dollars le baril, 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 pas 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 pelleteuses sont **de 16 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 des émissions de CO²**, qui renchérit le coût de l'aviation, a été omis dans les études. Comme ces trucs de CO² sont encore de lubies de baba-cools avec des fleurs sur leurs sandales en cuir, on 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 **le passage dans le projet 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 **1000 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 **256 emplois par million de passagers**. Les gens sont vraiment tatillons quand il s'agit de leur boulot, s'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.



Committed to the Environment

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

environnementale, qui alerte sur les risques d'un **déficit entre 90 millions et 600 millions d'euros selon les scénarios**, 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 conclue 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 démographiques). 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.



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/>

| | | | | | | |
|--------|-----|----|---------|-----|-------|---|
| J'aime | 1,9 | 59 | Tweeter | 729 | Share | 3 |
|--------|-----|----|---------|-----|-------|---|

Partager :

38 Comments

1. Docteur Zharka | [24 novembre 2012 at 22 h 14 min](#)

Magnifique article !

[Reply](#)

2. [PieR.F.](#) | [24 novembre 2012 at 22 h 49 min](#)

Bravo et merci pour cet article richement documenté !

[Reply](#)

3. [Jérôme](#) | [24 novembre 2012 at 22 h 53 min](#)

Voilà le résumé de la situation qui nous manquait !

[Reply](#)

4. [La voix des Rroms](#) | [24 novembre 2012 at 22 h 58 min](#)

Merci et bravo pour cet article et pour votre sens de l'humour! Juste, il y a quelques erreurs de frappe/grammaire dans le texte. Vous avez certainement mis en ligne avant de relire (ce qui est compréhensible par ailleurs).

[Reply](#)

5. [perez](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 07 min](#)

Juste Magnifique, merci !

[Reply](#)

6. [BERNARD](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 18 min](#)

C'est clair!

[Reply](#)

7. [isabelle](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 23 min](#)

Brillant.

[Reply](#)

8. [Gmirlt](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 34 min](#)

Merci pour ce travail

[Reply](#)

- 9.

P Bataille | [24 novembre 2012 at 23 h 40 min](#)

Il manque le principal argument, que j'ai découvert en faisant une étude d'urbanisme il y a 4 ans concernant les sites industriels d'Airbus sur la région de Nantes et Saint-Nazaire.

Le nouvel aéroport n'est là que pour permettre une juteuse opération immobilière sur l'emplacement de l'actuel aéroport !

[Reply](#)



10. [Geoffroy35 \(@Geoffroy35\)](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 41 min](#)

Superbe synthèse. Les mêmes sources ont inspiré le débat enregistré récemment qui sera diffusé sur Radio Alpha Rennes le 3 décembre (Qu'est-ce qu'on en pense?) vers 18h

[Reply](#)



11. [Papy Spinning](#) | [24 novembre 2012 at 23 h 41 min](#)

Un monument, ferme et définitif. « What's next ! »

[Reply](#)

12. [Yoann Spoutnik](#) | [25 novembre 2012 at 0 h 10 min](#)

Merci. Énormément.

[Reply](#)

13. [Vaaa](#) | [25 novembre 2012 at 0 h 23 min](#)

Cet article se boit comme du petit lait, top !

[Reply](#)



14. [harry fador \(@harryfador\)](#) | [25 novembre 2012 at 0 h 23 min](#)

Enfin de l'info, de la vraie, car des faits des faits et des faits, de la chronologie précise et une vision de la longue durée pour ce projet relativement inconnu encore récemment. Merci aussi pour ce pur Witz (humour, esprit, acuité...) comme l'on dit en allemand ou en yiddish.

[Reply](#)

15.

[Flo](#) | [25 novembre 2012 at 0 h 35 min](#)

Je cherche à me documenter concernant la réutilisation du foncier de l'ancien aéroport et la construction de nouveaux quartiers pour répondre à l'étalement urbain. Vous en parlez à la fin, pourriez vous m'aiguiller ?

[Reply](#)



16.

[loran](#) | [25 novembre 2012 at 0 h 50 min](#)

Edifiant.

Et dire que la droite et la gauche préfèrent parler d'autre chose que du prochain gouffre financier de NDDL.

ça craint

[Reply](#)



17.

[cheg00](#) | [25 novembre 2012 at 3 h 03 min](#)

En attendant un meilleur complément, en page 20 de ce doc. http://aeroport-grandouest.fr/wp-content/blogs.dir/1/files/2010/02/rapportEP_aeroportNDDL_avril07.pdf, il apparaît que l'aéroport de Nantes Atlantique, maintenu pour activités industrielles, sera réduit à 80ha, libérant 240ha. Le rêve...

Bravo pour cet article éclairant !

[Reply](#)

18.

[dezell](#) | [25 novembre 2012 at 7 h 00 min](#)

l'argent mène le monde ...

la responsabilité individuelle = stop le vote et sortir son argent , épargne , bourse...etc de la banque

.

merci .

[Reply](#)

19.

[Vidal philippe](#) | [25 novembre 2012 at 8 h 18 min](#)

Cet article voudrait il nous convaincre que les opposant à cet aéroport, seraient de vrais citoyens, qui s'opposent à une multinational qui par lobbying à COROMPU des hauts fonctionnaires et des politiques?

Que ces petites gens des hautes couches de la société regardent les photos de vrais résistant français à NDDL.

[Reply](#)



20. [iceman75](#) | [25 novembre 2012 at 8 h 20 min](#)

Du grand art.... il faudra un jour qu'on enquête sur toutes les contreparties qu'a pu verser Vinci pour obtenir ce projet de longue haleine.

[Reply](#)

21. [sourisseau](#) | [25 novembre 2012 at 8 h 58 min](#)

Bravo, je vous tire mon chapeau, voici un article très intéressant que tous les promoteurs et opposants du projet devraient lire votre synthèse en priorité, car elle éclaire parfaitement la situation.

[Reply](#)

22. [HUBERT WILFRID](#) | [25 novembre 2012 at 9 h 29 min](#)

Bravo et très édifiant!!! A partager sans aucune modération

[Reply](#)

23. [Prevot](#) | [25 novembre 2012 at 9 h 44 min](#)

Merci enfin de l'information précise intelligente et drôle

[Reply](#)



24. [Pascale Pibot](#) | [25 novembre 2012 at 9 h 55 min](#)

Bravo pour cette synthèse drôle et décapante !

[Reply](#)

25. [BLA](#) | [25 novembre 2012 at 10 h 09 min](#)

N'oubliez pas que vous pouvez laisser des hyperliens directement dans les phrases du texte, ça serait plus simple pour le lecteur que d'aller chercher à la fin de l'article, pour retrouver les sources de ce que vous dites) merci 😊 !

[Reply](#)

26. Marc | [25 novembre 2012 at 10 h 15 min](#)

Raté, ça y est aussi !

[Reply](#)

27. Des_légumes_pas_du_bitume | [25 novembre 2012 at 10 h 24 min](#)

Caustique à souhait, scandaleusement ironique, outrageusement pointu et documenté : à diffuser largement! dans toutes les boites au lettres!!!

[Reply](#)

28. jocegaly | [25 novembre 2012 at 10 h 28 min](#)

Belle causticité, et magnifique historique, merci!!!

[Reply](#)

29. COLIN | [25 novembre 2012 at 10 h 37 min](#)

Merci pour cet article très lumineux qui nous éclaire.

[Reply](#)

30. Sciou | [25 novembre 2012 at 10 h 51 min](#)

Chapeau pour cet article, argumenté, une pointe d'humour grinçant. Bref, un régal à faire partager. Merci.

[Reply](#)

31. Frédéric | [25 novembre 2012 at 11 h 03 min](#)

Merci pour cette superbe synthèse, laquelle, outre sa pertinence introduit un peu d'humour, bien précieux en ces temps difficiles dans le coin, grâce à son impertinence.

[Reply](#)



32.

[BERNARDINI DOMINIQUE \(@MEMINICK\)](#) | [25 novembre 2012 at 11 h 07 min](#)

Rafraichissant

[Reply](#)



33. [yt75](#) | [25 novembre 2012 at 11 h 16 min](#)

Et oui ce projet est surtout un non sens économique complet, et ceci pour des raisons très banales : la crise actuelle est avant tout un monstrueux choc pétrolier, celui du pic (maximum de flux, de débit), de production mondiale de pétrole.

Le trafic aérien va baisser dans les années à venir, déjà plus ou moins le cas.

A signer et relayer :

<http://tribune-pic-petrolier.org/>

Pour mémoire :

Pic de production US : 1970

Pic de production mer du Nord (UK + Norvège) : 2000

Pic de production Mexique : 2005

Site très pratique pour consulter les données historiques :

<http://mazamascience.com/OilExport/>

(chiffres BP par pays et régions)

Le niveau de « désinformation »(beaucoup par omission et maquillage) au sujet du pétrole est actuellement tout simplement hallucinant, mais cela ne date pas d'hier, voir par exemple :

<http://pétrole.blog.lemonde.fr/how-the-global-oil-watchdog-failed-its-mission>

[Reply](#)

34. [Swâmi Petaramesh](#) | [25 novembre 2012 at 11 h 45 min](#)

Je me déchapeaute et balaie le seuil de ton blog d'un grand salut admiratif. Les journalistes du Monde, de Libé, du Nüvelobs, de l'Express, et de toutes les télés devraient lire ton article avant d'aller se pendre de honte dans les chiottes.

[Reply](#)

35. [marco](#) | [25 novembre 2012 at 12 h 03 min](#)

utile et nécessaire , merci

[Reply](#)



36. [Camille Suhard](#) | [25 novembre 2012 at 12 h 10 min](#)

Beau texte ironique .

Ne faudrait-il pas réserver le droit de vote qu'à ceux qui ont cette si coruscante clairvoyance? Comment tant d'élus, de cadres formés dans des écoles si prestigieuses, d'universitaires si « élucubrants » qu'ils ont omis de dire que leurs études n'étaient qu'un scénario de BD, de chefs d'entreprises enracinés complètement à l'Ouest, d'anciens étudiants devenus profs avec être passés au tamis de concours nationaux , d'ouvriers syndicalistes ou non, bretons voire vendéens survitaminés dès l'enfance à l'eucharistie, de générations d'électeurs étourdis dans le tourbillon de la vie , d'écologistes de la première heure complètement déboussolés, dé-passés, par ceux de la dernière en pleine tempête « tritonne » où l'humain sur son fluteur nageant n'aura plus de mains, de géniteurs peace and love ayant un- enfant- si-et quand – je -veux , ont-ils pu avoir cette impensable, inepte, incroyable, pénétrante idée qui ne saurait survivre au scalpel d'un esprit aiguisé d'une mère Denis 2013, de « pré-voir », d'imaginer un aéroport à Notre Dame des landes. En les abreuvant de bitume durable, de bruit équitable, cette idée, ce « pro-jet » souillerait nos sillons si « azotés » et si bocager qu'ils en oublient le ciel de la terre, que les petites hulottes si nyctalopes craignent de partir en piste avec des chouans incapables de voir la vie en rose obsédés d'épines et de se tendre vers l'univers pour se dé-passer et inscrire leur vie au plus près des étoiles, de leur orient .

[Reply](#)

37.

bruanne | [25 novembre 2012 at 12 h 25 min](#)

Merci pour cette synthèse.

C'est clair, documenté, caustique à souhait.

(Allez, j'ose ... une correction orthographique viendrait parfaire le tout, si vous voulez un coup de main, suis dispo !)

[Reply](#)



o

[Pierre Deruelle](#) | [25 novembre 2012 at 12 h 31 min](#)

je prends, envoyez-les à pierrederuelle@gmail.com 😊 Merci beaucoup !

[Reply](#)

Trackbacks/Pingbacks

1. [Notre-Dame-des-Landes : un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps | Collectif NDDL Pays de Lorient](#) - [...] la suite sur le site de Pierre Deruelle ... Ce contenu a été publié dans Documentation. Vous ...

Laisser un commentaire

Entrez votre commentaire...

- [Twitter](#)
- [Google Plus](#)

Pages

- [Notre-Dame-des-Landes : un projet de 1967 pour répondre aux défis de notre temps](#)
- [Les nouveaux chiens de Garde disponible en DVD](#)
- [Comment le blogueur et le poisson congelé sont arrivés au Conseil Constitutionnel](#)
- [« Jean-François de Nantes »](#)
- [\[Billet invité\] « Le temps des assassins, histoire du détenu N° 1234. » de Philippe Soupault – Par Jacques Deruelle](#)
- [« Des Jeux Olympiques mémorables »... avec le soutien de nos partenaires.](#)
- [Comment j'ai découvert que PSA fabriquait des automobiles](#)
- [Copé comme cochon, ou la part du gâteau de Jean-François.](#)
- [La confession d'Éric Besson](#)
- [Maryse Présidente !](#)

Tweets

Error: Twitter did not respond. Please wait a few minutes and refresh this page.

TwitPics



[Grobekelle](#)

Thèmes

- [Economie](#)
- [Epistolaire](#)
- [Fiction](#)
- [France](#)
- [Géographie](#)
- [Histoire](#)
- [Imigration](#)
- [Informatique](#)
- [Justice](#)
- [Liberté d'expression](#)
- [Musique](#)
- [Nouvelles](#)
- [Politique](#)
- [Presse](#)
- [QPC](#)
- [Republique Tchèque](#)
- [Sport](#)
- [Tunisie](#)
- [Venezuela](#)
- [Vrac](#)

Cinéma

- [Cine-fil.com | Le cinéma de Jacques](#)

Liens

- [A peu près rien](#)
- [Acrimed](#)
- [Anticor](#)
- [Arret sur Images](#)
- [Bakchich](#)
- [Bastamag](#)
- [Big Browser](#)
- [Carnet de lecture de Jacques Deruelle](#)
- [Cine-fil.com | Le cinéma de Jacques](#)
- [Collectif pour un audit citoyen de la dette](#)
- [Dette Odieuse](#)
- [Editions Galimatias](#)
- [Finance Watch](#)
- [Frédéric Lordon – La pompe à phynance](#)
- [Iriposte.fr](#)
- [Le courage donne la force](#)
- [Le MDR](#)
- [Le Monolecte](#)
- [Les Économistes Atterrés](#)
- [Nico2012.fr](#)
- [Observatoire des sondages](#)
- [OWNI](#)
- [ReadWriteWeb](#)
- [Reflets](#)
- [Regards obliques](#)
- [Roosevelt2012](#)
- [Rue de la Chouette](#)
- [Telecomix](#)
- [Tweets de Comptoir](#)
- [Twitter](#)
- [Villas en Toscane](#)
- [ZeroHedge](#)

Powered by [WordPress](#) | Designed by [Elegant Themes](#)

☺