



HAL
open science

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel

Jean Renard, Cécile Rialland-Juin

► **To cite this version:**

Jean Renard, Cécile Rialland-Juin. Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel. Géoconfluences, 2013, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutDoc17.htm>. hal-00935347

HAL Id: hal-00935347

<https://hal.science/hal-00935347>

Submitted on 28 Jan 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel

Jean Renard, Cécile Riolland-Juin [1]

Le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur un nouveau site implanté sur la commune de Notre-Dame-des-Landes, membre de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CEG), au nord-ouest de l'agglomération nantaise, s'explique, se comprend et se justifie, dans l'esprit de ses promoteurs par une logique d'aménagement du territoire. Il s'agit aujourd'hui, pour les partisans de ce projet, de donner à l'ouest de la France le grand aéroport international qui lui manque, l'aéroport du Grand Ouest.

Que l'agglomération nantaise ait besoin d'un aéroport international pour son développement économique est une évidence. L'aéroport de Nantes-Atlantique est l'un des 9 aéroports de province d'intérêt régional. Qu'il y ait besoin d'un nouvel aéroport sur un autre site que l'actuel, là est le débat. En d'autres termes, l'aéroport de Nantes-Atlantique dont le trafic dépasse, en 2012, 3,6 millions de passagers doit-il être abandonné au profit de son transfert sur un nouveau site ? Et si oui, pour quelles raisons ?

En 2013, dans un contexte de transition énergétique, après la signature de deux « Grenelle de l'environnement », au moment où la crise économique remet en cause la croissance des trafics aériens, ce grand équipement structurant pose question. A suivre les différentes prises de positions, manifestations et mobilisations autour de l'acceptation ou du refus du projet, on constate que le débat s'est largement diffusé dans la société française et même au-delà, et devient emblématique.

Cet exemple d'aménagement conflictuel représente, par son épaisseur temporelle, les jeux d'échelles imbriquées et la nature des acteurs impliqués, une étude de cas exceptionnelle pour les géographes qui réfléchissent aux rapports entre aménagement et développement des territoires.

Nantes Atlantique en 2012 : la réussite d'un aéroport

L'aéroport de Nantes Atlantique se situe au premier rang pour la croissance du trafic passagers depuis 2000, si l'on met à part le cas de Beauvais qui a bénéficié de l'installation de Ryan Air en 1997. Cette performance reflète le dynamisme de la métropole nantaise, que l'on peut lire par ailleurs dans la croissance démographique, l'essor des fonctions du tertiaire supérieur, le changement de l'image, même si Nantes demeure « une métropole inachevée » (Renard, 2008).

Les performances de l'aéroport de Nantes Atlantique

À l'échelle régionale, l'aéroport de Nantes Atlantique est déjà le grand aéroport de l'Ouest, loin devant Brest (990 000 passagers) et Rennes Saint-Jacques (433 000) dont le trafic stagne depuis 2000. Le nombre de lignes régulières et la nature des trafics soulignent ce rôle.

Entre 2009 et 2012, l'aéroport a gagné 1 million de passagers et 32 nouvelles destinations, dont 20 en Europe. La progression des trafics est due pour l'essentiel aux compagnies low cost, passées de 284 000 passagers à 707 000, soit de 10 % à plus de 25 % du trafic total. En effet, les compagnies à bas coût, comme Ryan Air et Volotea, n'ont cessé d'ouvrir de nouvelles destinations : pas moins de 14 pour la compagnie espagnole, Volotea, en 2011. Au total, l'aéroport offre 101 destinations en 2012.

En outre, l'aéroport a reçu le trophée ERA Award du meilleur aéroport européen, attribué par les responsables de 200 compagnies aériennes régionales, séduits par sa politique de prix attractifs et l'innovation de ses services. Cette réussite justifie-t-elle un transfert sur un nouveau site ?

▪
L'évolution du trafic passagers de l'aéroport de Nantes Atlantique de 1986 à 2011

▪
Carte animée du trafic passagers

Pour télécharger les cartes une à une (nouvel onglet) :
[1997](#) / [2002](#) / [2007](#) / [2011](#)

Le transfert de l'aéroport, un projet qui vient de loin

L'idée d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à proximité de Nantes est une vieille histoire. Apparue en 1966, le projet a vu ses logiques se modifier : aéroport international, aéroport pour le Concorde, aéroport de fret, puis troisième aéroport du Grand Paris, et aujourd'hui aéroport du Grand Ouest. S'agit-il d'un « projet du passé, projet dépassé » comme le titrait l'hebdomadaire *Le Paysan Nantais* en novembre 2009 en reprenant un article de Jean Renard, rapporteur pour le Conseil de développement de Nantes Métropole ou bien le projet s'est-il adapté aux nombreux changements du contexte à toutes les échelles ? Les retards accumulés pour la réalisation de cet équipement participent-ils à la montée en puissance des conflits ?

Un projet ambitieux né de la politique des métropoles d'équilibre et des Trente Glorieuses

C'est en 1963, lors de la création de la DATAR, avec à sa tête Olivier Guichard, sous le gouvernement du Général De Gaulle, en pleine période de croissance des Trente Glorieuses, - et dans le cadre des métropoles d'équilibre, que l'idée de doter l'estuaire de la Loire d'un grand aéroport à vocation internationale, voire intercontinentale, a vu le jour. Le projet est relayé et porté en 1966 par l'Organisme d'Etudes et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (OREAM) Nantes-Saint-Nazaire. La même année, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes publie le texte suivant : « La Basse-Loire constitue un site maritime remarquable pour l'implantation d'un grand complexe industriel largement tourné vers l'extérieur, se développant autour d'une grande usine sidérurgique ou pétrochimique. Il sera un moteur puissant du développement économique de l'Ouest et renforcera la position industrielle de la France sur la zone atlantique qui sera la " Ruhr " du XXI^e siècle ». Pas moins !

Pour asseoir et confirmer cette grande destinée industrielle de l'estuaire de la Loire, il faut doter la région d'un grand équipement aéroportuaire. L'aéroport de Château Bougon, implanté depuis l'entre-deux guerres à seulement 3 kilomètres au sud-ouest de la ville, avec son trafic ne dépassant pas 200 000 passagers, ne saurait suffire. Il faut voir grand. Un aéroport international, type même du grand équipement structurant, favoriserait le développement de la métropole, Etudes et rapports se multiplient pour justifier le projet.

En pop-up : Les prévisions de la CCI de Nantes en 1966

Les chargés d'études ajoutent le pari d'un essor considérable du fret aérien et vont jusqu'à envisager le transport aérien d'automobiles avec leurs passagers en provenance de Grande-Bretagne ! Un rapport de l'OREAM daté de 1976 évalue le trafic en l'an 2000 à 6 millions de passagers ? le double du trafic réellement atteint en 2010 ! Les analyses de prospective n'avaient prévu ni l'évolution des coûts, ni les exigences du développement durable, ni l'arrivée du TGV et de la concurrence du rail pour les courtes liaisons et les relations facilitées avec les aéroports parisiens. Le projet nantais est bien le contemporain de gigantesques projets d'aéroports de grandes métropoles : Mirabel au Canada, et Narita au Japon.

Montréal-Mirabel (Canada) et Tokyo-Narita (Japon) : les ambitions des années 1960 à l'épreuve des oppositions

Montréal-Mirabel, l'échec d'un aéroport

Issue d'un projet de développement aéroportuaire de la région de Montréal par le gouvernement fédéral, la construction de l'aéroport international de Mirabel est décidée en 1969 pour délester des vols internationaux l'aéroport existant de Dorval, trop petit et rattrapé par l'urbanisation.

En pop-up : la suite



Pour visualiser Montréal-Mirabel avec Google Earth (image ci-contre), le fichier .kmz et ses coordonnées : 45°33'34.41"N / 73°51'31.22"O

Au bout de trois ans d'études (1965-1968), les services de la préfecture de Loire-Atlantique retiennent le site de Notre-Dame-des-Landes après en avoir envisagé d'autres, notamment celui de Guémené-Penfao situé à mi-chemin entre Nantes et Rennes. Les élus de Rennes auraient préféré un emplacement plus proche de leur ville. L'analyse par la méthode du barycentre ou du centre de gravité des agglomérations a fait pencher pour une plus grande proximité de Nantes. Les Nantais affirment qu'une localisation à mi-chemin n'a aucune utilité pour personne ! Le choix du nom d'Aéroport Ouest Atlantique exprime les ambitions régionales face au centralisme parisien, combattu durant cette période d'âge d'or de la DATAR.

La proximité de Nantes, la présence d'un plateau couvert de landes jusqu'au milieu du XIXe siècle, donc sur des terres estimées peu fertiles, et la position entre deux axes routiers, les routes de Rennes (RN 137) et de Vannes (RN 165), expliquent le choix de Notre-Dame-des-Landes. Aucune étude sur la présence de zones humides et le maintien d'un dense bocage géométrique mis en place tardivement n'est alors effectuée, les questions d'environnement n'étant pas à l'ordre du jour.

aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les enjeux de la localisation

À l'échelle nationale

À l'échelle métropolitaine

Cliquer sur l'image pour accéder au document du dossier d'enquête publique en .pdf sur [le site de l'aéroport du Grand Ouest](#) (nouvel onglet).



Tokyo-Narita, des ambitions contrariées

Le gouvernement japonais décide de compléter l'aéroport de Tokyo-Haneda, situé à 30 km au sud-ouest de la baie de Tokyo, par la construction d'un nouvel aéroport international en 1966. Le site de Narita est choisi à 66 km à l'est de Tokyo pour la facile mobilisation d'une partie des terrains, propriété de la famille impériale.

En pop-up : la suite



Pour visualiser Tokyo-Narita avec Google Earth (image ci-contre), le fichier .kmz et ses coordonnées : 35°43'24.93"N / 140°15'19.58"E

Le plateau bocager de Notre-Dame-des-Landes

Le bocage géométrique résulte du défrichement tardif des landes au XIXe siècle. Au premier plan, l'emplacement de la ZAD (Zone d'Aménagement différé) autour de la ferme du lieu-dit Les Domaines, renommée La Vache rit par les opposants au projet d'aéroport.

À l'échelle régionale

À l'échelle locale

Cliquer sur l'image pour accéder au document du dossier d'enquête publique en .pdf sur [le site de l'aéroport du Grand Ouest](#) (nouvel onglet)

Les premières opérations et les premières luttes (1970-1980)

Ce n'est qu'à partir du début des années 1970 que les populations locales réagissent au projet élaboré en 1966. En mai 1970, le journal Ouest-France publie un entretien avec le sénateur gaulliste Michel Chauty (futur maire de Nantes entre 1983 et 1989), de retour des Etats-Unis, où il a enquêté, à la tête d'une commission sénatoriale, sur les transports aériens. Il déclare que le projet n'est pas suffisamment ambitieux, qu'il faudrait disposer de 7 000 hectares et générer ainsi 40 000 emplois. Il ajoute que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pourrait être « le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret ». En 1972, le préfet Camous peut déclarer « l'aéroport international est en piste ».

L'arrêté de création de la ZAD (zone d'aménagement différé) aéroportuaire, en date du 11 janvier 1974, s'applique à 1 200 hectares à cheval sur 4 communes, dont l'essentiel sur le territoire de Notre-Dame-des-Landes. Les terrains sont acquis progressivement par le Conseil général de Loire-Atlantique. La mise en service du Concorde, dont les premiers vols commerciaux ont lieu en 1976, renforce le projet. Pour éviter les nuisances sonores lors du passage du supersonique, l'idée des experts est de repousser de Paris à Nantes les départs des vols transatlantiques. On sait ce qu'il est advenu de l'aventure du Concorde.

Les exploitants agricoles en place bénéficient de baux précaires renouvelables de la part du Conseil général. Comme dans toute opération de ce type, une association de défense des exploitations agricoles concernées par le périmètre de la ZAD est mise en place dès 1972, c'est l'ADECA. En 1976, sous la double signature d'un jeune agronome, Roger Le Guen, et d'un journaliste, Jean de Legge, un ouvrage fort bien documenté relate, sous la forme d'un pamphlet, les origines du projet, ses enjeux et le rôle des différents acteurs, en particulier celui de l'administration et des notables face au monde agricole. Sous un titre évocateur : « *Dégage !... on aménage* », il contribue à populariser le combat des opposants. L'argumentaire utilisé en 1976 par les défenseurs du site choisi est peu ou prou celui que l'on retrouve aujourd'hui.

De Legge J., Le Guen R., 1976, *Dégage !... On aménage*, Les Sables d'Olonne



La mise en sommeil du projet (1980-2000)

La mise en sommeil du projet prévu pour une mise en service en 1985 au plus tard s'explique par plusieurs raisons : les crises pétrolières de 1973 et 1979, les courbes du trafic de l'aéroport de Château Bougon - rebaptisé Nantes Atlantique -, et de l'arrivée du TGV en 1989 à Nantes. Certes, une bonne partie des terrains a été acquise par le Conseil général qui en fait une réserve foncière laquelle pourrait servir, qui sait, à d'autres usages. Parallèlement, les élus et la DDE (Direction départementale de l'Équipement) délivrent volontiers des permis de construire autour du secteur de la ZAD : on ne peut geler pendant des années le développement périurbain à proximité de la métropole.

Pendant toute cette période, les populations des communes voisines de Notre-Dame-des-Landes augmentent rapidement. Lotissements et maisons isolées, peuplés de citadins à la recherche de terrains à de prix accessibles, se multiplient. La proximité de Nantes, et la mise en service à deux fois deux voies des axes routiers de Rennes (N 137) et de Vannes (N 165), font de ces communes des lieux attractifs pour les périurbains. Elus, agents immobiliers et administrations laissent entendre que le projet ne verra jamais le jour, et délivrent sans contrainte les permis de construire, tandis que le Conseil général ouvre des écoles et bientôt des collèges, au mépris du principe de précaution.

La périurbanisation à l'oeuvre

En 1994, la question du troisième aéroport parisien est posée au plan national, avec les manifestations des riverains d'Orly et la saturation annoncée de l'aéroport de Roissy qui fête ses vingt ans. Le ministre Bernard Bosson a exclu que Roissy, qui accueille, en 1994, 70 000 passagers par jour, atteigne un jour les 80 millions de passagers par an. Les élus de la municipalité nantaise, du Conseil général de Loire-Atlantique, du Conseil régional des Pays de Loire et du Conseil général d'Ille-et-Vilaine poussent la candidature de Notre-Dame-des-Landes au rôle de troisième aéroport dit de délestage, comme le font en même temps d'autres sites plus proches de Paris en Picardie, en Champagne et près de Chartres.

Le journal *Ouest-France* du 5 octobre confirme que « c'est dans ce contexte que le vieux (déjà !) projet de l'Ouest soutenu officiellement depuis 1989 par le conseil général de Loire-Atlantique refait surface. Il est soutenu par un trio de choc : le président du Conseil régional (Olivier Guichard), le maire de Nantes (Jean-Marc Ayraut) et le président de la chambre de commerce. Même si cette candidature suscite des grincements de dents à Rennes et à Brest qui misent sur leur propre aéroport, celle-ci a les faveurs de la DATAR... Suite au prochain épisode ».

De la relance du projet à la proclamation de la déclaration d'utilité publique (2000- 2008)

Il faut attendre l'an 2000 pour que le projet soit relancé par le gouvernement de Lionel Jospin, avec son inscription au Schéma de Services Collectifs de Transports par substitution des installations de Nantes Atlantique. En décembre 2000, une association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (ACIPA) se constitue et relaie l'association des exploitants agricoles, l'ADECA. Six mois plus tard, elle annonce un millier d'adhérents, pour l'essentiel des nouveaux habitants des communes concernées. Il s'agit encore du projet de troisième aéroport parisien.

En 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) cite Notre-Dame-des-Landes comme grand projet d'infrastructure. Une commission consultative du débat public, présidée par Jean Bergougnoux, ancien PDG de la SNCF, est mise en place. Durant 6 mois, elle multiplie les conférences, recueille des milliers d'avis et de contributions écrites. En dépit de nombreuses oppositions, la commission estime qu'un courant majoritaire se dessine en faveur d'un nouvel aéroport. Il ne s'agit plus d'un aéroport pour le Concorde, ni d'un troisième aéroport parisien, mais, dans une perspective d'aménagement du territoire, d'un aéroport pour le Grand Ouest.

En 2006, le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) est prêt et l'enquête publique préalable se déroule du 18 octobre au 30 novembre. C'est le 15 janvier 2007 que le Conseil d'Etat lance la procédure de DUP. L'argument du Grenelle de l'environnement de refuser l'ouverture de tout nouvel aéroport est rejeté du fait qu'il s'agit d'un transfert des activités de Nantes Atlantique sur le nouveau site. Le 8 janvier 2008, le Conseil d'Etat, après avoir examiné le dossier remet un rapport favorable sans réserve sur le texte de la DUP. Cet avis consultatif laisse le gouvernement libre de prendre sa décision. Le décret est signé dès le 10 février.



Acteurs et enjeux du conflit (2009-2012)

À partir de 2008, le projet de construction de l'aéroport devient l'« affaire Notre-Dame-des-Landes ». Les acteurs face à face se font plus nombreux, plus divers, plus radicaux et les enjeux dépassent les horizons locaux et régionaux.

L'entrée en scène de nouveaux acteurs

Loin de calmer les oppositions, la décision de 2008 les radicalise. A l'ACIPA et à l'ADECA se joint, en 2009, une association des élus opposés au projet qui, en quelques mois, regroupe près de 1 000 élus dont plus de 580 pour le seul département de la Loire-Atlantique. Ce Cédpa (Collectif d'Elus Doutant de la Pertinence de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes), comprend des élus de toutes les formations politiques, y compris du parti socialiste. La majorité des élus des quatre communes concernées s'était prononcée contre le projet lors de l'enquête publique, de même que la communauté de communes d'Erdre et Gesvres, considérant l'urbanisation déjà effective du secteur.

Le projet est porté par les collectivités locales (la Communauté urbaine de Nantes Métropole, 4 Conseils généraux et 2 Conseils régionaux) dont les majorités sont toutes socialistes. Un syndicat mixte aéroportuaire avec à sa tête Jacques Auxiette, président de la Région des Pays de la Loire, regroupe 22 collectivités locales, dont certaines de la région Bretagne. La chambre de commerce de la Loire-Atlantique et son président Jean-François Gendron défendent le projet au nom du développement économique, de même que le MEDEF des Pays de la Loire. L'ACIPRAN (Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport International sur le site de Notre-Dame-des-Landes), créée en 2003 et relancée en 2012, présidée par Alain Mustière, ancien président du CESER (Comité économique, social et environnemental) des Pays de la Loire, entend mettre en avant l'emploi et le développement au nom de la majorité silencieuse.

Le 30 décembre 2010, est signé entre l'Etat et l'entreprise Aéroports du Grand Ouest (AGO), filiale de Vinci, le contrat de concession de 1 426 ha pour 55 ans, dans le cadre d'un partenariat public-privé. L'ouverture de l'aéroport est prévue pour fin 2017. L'entreprise a en charge le financement, la conception, la construction et l'exploitation dans le cadre d'une délégation du service public. Le coût de la réalisation est évalué en 2006 à 560 millions d'euros, non compris le coût des accès routiers et ferroviaires, non chiffrés.

Caractéristiques de l'aéroport

Capacité passagers : 4 millions à l'ouverture, 9 millions en 2065
Appareils : tout type d'avion dont les très gros porteurs comme l'A380
Pistes : deux pistes de 2 800 mètres et 2 900 mètres de long
Superficie : 1 426 ha dont 1 240 ha pour l'aéroport lui-même et 186 ha pour la voie de desserte

Les arguments des promoteurs du projet

Les arguments des partisans relèvent surtout de l'aménagement des territoires et du développement économique. Ils annoncent la saturation prochaine des capacités de Nantes Atlantique à 4 millions de passagers, sans possibilité d'agrandir le site, enserré entre une zone urbaine et la réserve naturelle du lac de Grand Lieu. En outre, ils invitent à prendre en compte les risques et les nuisances sonores subis par 42 000 habitants lors des survols de la ville, étant donnée l'orientation sud-sud-ouest / nord-nord-est de la piste actuelle. La construction d'un nouvel aéroport mieux situé répondrait mieux aux besoins des autres villes du Grand Ouest (Rennes, Lorient, Vannes) et toucherait une clientèle potentielle de 7 millions de personnes. Le transfert s'accompagnerait d'un nouveau franchissement du fleuve à l'aval de Nantes, au coût non chiffré, afin de répondre aux difficultés d'accès des clients du sud de la Loire. Il y aurait un impact, limité dans le temps mais réel, sur l'emploi local, lors de la construction. La croissance attendue des trafics conduirait également à la création d'emplois (les études d'AGO parlent d'un emploi direct et 2.8 emplois indirects créés pour 900 passagers). Pour l'image de la ville, voire du Grand Ouest, un nouvel aéroport, prenant en compte les problèmes d'environnement et de desserte, serait un facteur attractif. En outre le coût de la construction est jugé faible pour les collectivités locales (environ 115 millions d'euros) et pour l'Etat (130 millions), la société AGO, filiale de Vinci, prenant en charge l'essentiel des coûts (315 millions).

Comme il s'agit d'un transfert, et non d'une création nouvelle, le projet ne contredit pas le Grenelle de l'environnement. En outre, le transfert aurait l'avantage de libérer 650 ha dans l'agglomération, qui pourraient être urbanisés, même si très vite le consortium Airbus fait savoir qu'il aura besoin de conserver la piste de Nantes Atlantique pour l'expédition de pièces par avion-cargo.

Les arguments des opposants

Les opposants offrent des points de vue différents les uns des autres. Pour certains qui se situent dans une perspective de décroissance, ou à tout le moins de transition énergétique liée à la pénurie des ressources en carburant, l'argument de fond tient au non-sens du développement du transport aérien pour le futur. La consommation de 1650 ha d'espaces agricoles pour le périmètre de l'équipement, auxquels s'ajouteront les futures voies d'acheminement, serait une aberration économique et écologique.

Pour d'autres, il n'y a pas saturation à court et moyen terme des capacités de l'aéroport actuel. Ils militent pour une optimisation des équipements de l'aéroport de Nantes Atlantique - solution trop rapidement écartée lors de l'enquête publique ? qui passe par le retour à une orientation est-ouest, celle de la piste d'origine, qui permettrait de mieux assurer la sécurité des populations et de réduire les gênes sonores.

Ils ajoutent une question de coût car le montant des travaux connexes d'un nouvel aéroport en termes de desserte routière et ferroviaire n'a pas été chiffré et serait à la charge des collectivités locales. Ils s'étonnent de la non-utilisation de la voie ferrée existante entre le centre-ville et l'actuel aéroport de Nantes Atlantique, voie ferrée reliée à l'ensemble du réseau ferré, et curieusement oubliée par les concessionnaires d'hier et d'aujourd'hui [2].

Les opposants démontrent que des aéroports étrangers ont des trafics en nombre de passagers et en nombre de mouvements bien supérieurs avec la même emprise au sol et une piste unique.

Une coalition d'intérêts et de solutions alternatives milite donc en faveur du renoncement à cet équipement. À bien y regarder ce sont deux conceptions du progrès et de l'avenir des territoires qui s'affrontent. C'est ce en quoi ce projet est exemplaire. Il n'y a pas, il n'y a plus, ceux qui savent face à ceux qui doivent subir, comme jadis on a pu le constater à propos de projets d'infrastructures et d'équipements dits structurants, mais il y a deux argumentaires, l'un et l'autre bien charpentés, et qui ont chacun leur logique.

[En pop-up : exemples de projets d'aménagement abandonnés dans la région nantaise](#)

Les questions qui demeurent

À **petite échelle**, est-ce que le bassin de population de 7 millions d'habitants (rayon de 2 heures) dans le Grand Ouest est une réalité autre que statistique ? l'aéroport du Grand Ouest sera-t-il au service de l'attractivité et du développement de ce Grand Ouest ? l'aéroport du Grand Ouest entraînera-t-il de nouvelles polarisations : les Rennais iront-ils prendre l'avion à Nantes ou à Paris ? les effets des LGV sur les territoires du Grand Ouest ont-ils été bien mesurés ?

À **l'échelle moyenne**, quelle sera la nature des dessertes de l'aéroport, s'il se fait ? En 2010, Jacques Gillaizeau, vice-président de la Région, affirme : « Bien entendu cet aéroport devra être relié par un moyen de transport performant à Nantes, Rennes et plus largement à l'ensemble du Grand Ouest...les liaisons ferroviaires sont donc un préalable à la réalisation du projet pour la région...La réalisation du tram-train est une nécessité absolue » [3]. Parallèlement, le concessionnaire prévoit 11 000 places de stationnement et non plus 7 500 comme dans le projet d'origine. Qui croire ?

Comparaison entre aéroports à piste unique

Longueurs indicatives de pistes nécessaires au décollage au niveau de la mer :

- Concorde : 3000 à 3200 m.
- Boeing 747: 2720 à 3200 m.
- Airbus 380 : 2 900 m

Ces distances ne sont qu'indicatives car, pour pouvoir décoller, l'avion doit avant tout atteindre une certaine vitesse appelée « vitesse minimale de décollage ».

Quels seront les travaux et aménagements annexes, routiers et ferroviaires, et à quel coût ? Va-t-on se satisfaire d'un barreau routier de 2 X 2 voies entre RN 165 et RN 137 réalisé par l'Etat, d'une ligne cadencée de bus pour desservir l'aéroport, et de places de parking d'un excellent rapport financier pour le concessionnaire (la CCI et désormais AGO) ? Pourquoi ne pas utiliser le tracé de l'ancienne voie ferrée désaffectée passant par le bourg de Treillières, aménager un tram-train et plus tard une ligne LGV Nantes-Rennes ?

Peut-on envisager un nouveau franchissement du fleuve à l'aval de Nantes ? c'est ce qu'exigent le Conseil général de Vendée et les acteurs économiques du sud du département et de Vendée, comme l'industriel Fleury-Michon. Est-ce possible tant en termes de coût que de compatibilité avec le classement de l'estuaire de la Loire au titre de site Natura 2 000 ?

À l'échelle locale, que devient le projet de PPEAN (Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels) qui devrait geler 19 000 hectares de terres pour une destination agricole entre le futur aéroport et la ville et éviter une urbanisation non contrôlée ?

En pop-up : le projet de PPEAN au nord de l'agglomération nantaise : un outil de protection des terres agricoles ?

Le basculement de l'aéroport du sud au nord de l'agglomération va modifier l'intensité de l'urbanisation et on peut douter de l'avenir du PPEAN à voir les oppositions des acteurs autres que les agriculteurs professionnels : propriétaires fonciers qui ne veulent pas voir leurs terres gelées, utilisateurs de l'espace agricole pour les loisirs (parcelles à chevaux). Le différentiel de prix dans les PLU entre terres agricoles et terres urbanisables est trop élevé.

Quelles seront les répercussions sur le marché foncier de la réinstallation des 40 agriculteurs évincés de la ZAD ? Existe-t-il un risque de spéculation avec les inévitables transferts d'usage autour de l'équipement ? Vinci achète les terres à 16, puis désormais à 27 centimes d'euros le mètre carré, alors que le terrain à bâtir dans les communes voisines est à 80 euros.

Un conflit qui s'envenime : un nouveau Larzac ?

Dès 2009, la situation s'envenime sur le terrain lors des fouilles archéologiques, puis lors de l'acquisition des terrains par le concessionnaire. Depuis 2010 le conflit entre les partisans et les opposants se radicalise. La médiatisation à l'occasion de manifestations répétées, l'occupation des lieux par les agriculteurs locaux, mais aussi par des groupes venus d'ailleurs, l'intervention de personnages emblématiques des luttes (José Bové) ou de responsables politiques (François Bayrou, Eva Joly), la présence de plusieurs centaines de gendarmes et CRS sur le site à l'automne 2012, ne font qu'attiser les choses.

L'occupation des maisons sur le site par des collectifs de jeunes qui entendent faire de l'agriculture biologique, les recours contre l'attribution de la concession au groupe Vinci, la mobilisation des élus de la CCEG contre le projet et leur éviction du syndicat mixte d'études, sont autant de sujets de discord qui retentissent aussi chez les élus des différentes collectivités et qui menacent l'accord électoral entre les écologistes et les socialistes. Ces derniers font apparemment bloc, les éventuels dissidents n'osant guère, sauf exception, se mettre au travers des caciques locaux.

À l'été 2011, une vaste manifestation regroupe plusieurs milliers d'opposants sur le site. Une étude commanditée par le Cédpa, à l'automne 2011, à un groupe d'experts néerlandais, le CE Delft, analyse en termes de coûts/bénéfices l'évaluation réalisée pour l'Etat en 2006 pour conclure à une sous-évaluation des coûts et préconise l'alternative d'une nouvelle piste à Nantes Atlantique [4]. Au printemps 2012, à Nantes, se succèdent une manifestation et une grève de la faim, sous tente, en plein centre-ville, de quelques opposants emblématiques. Un moratoire est proposé à la veille des élections présidentielles.

Pour ou contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : une bataille de communication

Affiche d'appel à un rassemblement sur le site du futur aéroport, les 8,9 et 10 juillet 2011, à l'invitation de la coordination des associations et mouvements politiques opposés au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.
[Site de l'événement](#)

Lettre co-signée par de nombreux élus de l'Ouest de la France et publiée dans plusieurs journaux (Presse Océan, Ouest France, Le Monde, Libération, Les Echos, 20 Minutes Nantes et Rennes) le 18 décembre 2012, [consultable en ligne sur le blog du Président de la Région Pays de Loire](#).

Le débat rebondit à l'automne 2012 avec le bouclage des différentes enquêtes publiques, notamment celles relatives à la loi sur l'eau et aux dessertes routières, dont les conclusions sont contestées par les représentants des agriculteurs, et surtout par l'opération d'expulsion des squatters occupant, depuis quelquefois plusieurs années, les maisons et cabanes destinées à être démolies. L'opération « César » de démolition des maisons et baraques sur le site à l'automne 2012 est le dernier épisode de cette longue saga. Le samedi 17 novembre 2012, la manifestation des opposants sur le site regroupe entre 13 500 (chiffres de la préfecture) et 40 000 personnes (chiffres des opposants).

Les affrontements de l'automne 2012

- Les premières opérations de démolition de l'habitat sur le site du futur aéroport commencent le 16 octobre 2012 par la ferme des Planchettes (ci-dessus). Elles ont été suivies par une "guérilla bocagère" durant tout le mois de novembre 2012 entre les forces de l'ordre et les occupants de la ZAD, rebaptisée "Zone à Défendre" (ci-contre, autour de la ferme de La Gaîtée). Ces opposants, venus de toute la France, squattent les fermes à détruire et occupent des abris de fortune qu'ils ont construits dans le bocage.

Afin de débloquer la situation, le Premier ministre installe le 30 novembre 2012, une « commission du dialogue », chargée de remettre un rapport au terme de quatre mois d'écoute des différents acteurs, reportant ainsi de six mois le début des travaux.

Conclusion

Ce dossier est exemplaire, au titre du jeu des acteurs et des échelles géographiques ainsi que de leur évolution tout au long d'un demi-siècle de gestation. En 1965, ce sont les chambres consulaires qui portent le projet. Plus tard, le relais est pris par le Conseil général qui achète les terrains de la ZAD. Longtemps l'État est à l'écart. Entre 1967 et 1971, il n'est question de Notre-Dame-des-Landes ni dans les publications de la Documentation française ou de la DATAR, ni dans le schéma directeur de l'équipement aéronautique. En 1985, le ministère des transports ne voit pas l'urgence d'un nouvel aéroport. Au tournant du siècle, avec la création de la communauté urbaine (2001), c'est le maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault qui relance l'idée de disposer d'un aéroport international susceptible de stimuler ses projets d'urbanisme et de développement économique. A cet égard, le plan d'exposition au bruit condamne l'urbanisation future de l'île de Nantes. Le transfert aurait l'avantage de la permettre.

De même, les opposants, réduits au départ aux seuls agriculteurs concernés par les expropriations ont été rejoints par les nouvelles populations implantées à proximité (ACIPA), et par des élus des communes peu ou prou touchées par le projet. Puis les défenseurs de l'environnement et les écologistes en font un combat exemplaire de projet dit inutile. Même un collectif de pilotes se prononce en faveur de Nantes Atlantique, et affirme que l'on peut fort bien éviter le survol de la ville. Le mouvement prend une dimension nationale lorsque les différents candidats aux élections présidentielles du printemps 2012 expriment leur opinion. L'accession du maire de Nantes à la fonction de Premier ministre ne fait que confirmer l'élargissement du débat au plan national.

Ce sont « deux visions du monde » qui s'affrontent, ce que dit d'ailleurs le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, le 22 novembre 2012, à propos de ce projet : « Nous ne nous laisserons pas dicter une vision du monde qui n'est pas la nôtre ».



Notes

[1] Jean Renard, professeur émérite, Université de Nantes, chercheur associé, [UMR 6590, ESO-Nantes](#) Cécile Riolland-Juin, maître de conférences Université d'Angers, chercheur UMR CNRS6554 LETG-LEESA-Angers

[2] L'argumentaire a été développé par l'association Nexus et présentée à la Commission de dialogue le 29 janvier 2013 : [la présentation en .pdf](#)

[3] Entretien à retrouver sur [la page Transports du site de la Région Pays de la Loire](#)

[4] Source : [Examen de l'analyse économique initiale de l'aéroport du Grand Ouest](#), en .pdf, CE Delft, octobre 2011.



Sources et ressources

Bibliographie

Sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

- Agence d'Urbanisme de Nantes, 2005, *Aéroports, territoires et développement, étude de cas*, rapport, 50 p. www.auran.org/download/3_05-dev%20eco%20NDDL.pdf
- Agence d'Urbanisme de Rennes, 2012, *Les futures conditions de desserte en transports collectifs Rennes Aéroport du Grand Ouest, Éléments de comparaison français et étrangers*, rapport. www.audiar.org/sites/default/files/etudes/amenagement/navettes_grand-ouest_REPRO.pdf
- Carrard M., 2009, *L'impact de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes. Etude prospective à l'aide de la théorie des jeux*. Thèse de doctorat, (directeur G. Baudelle), Rennes 2, 273 p. <http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/45/91/76/PDF/theseCarrard.pdf>
- Collectif, 2010, « Aéroport : les leçons du passé, le pari sur l'avenir », *Place publique Nantes / Saint-Nazaire*, n° 21, p.2-51. www.revue-placepublique.fr/Sommaires/Sommaires/sommaire21.html
- Collectif SUDAV, 2011, *C'est quoi c'tarmac ?*, Editions No Pasaran.
- De Legge J., Le Guen R., 1976, *Dégage !...On aménage*, Les Sables d'Olonne, Editions le Cercle d'Or, 147 p.
- Faber J., 2011, *Examen de l'analyse globale coûts-bénéfices de l'aéroport du Grand Ouest, Comparaison avec les améliorations sur Nantes Atlantique*, CE Delft, présentation, 24 p. [www.cedelft.eu/art/uploads/Presentatie_JasperFaber_Nantes\(1\).pdf?PHPSESSID=0b0fb92475d04a0e2facb74bae9b9caf](http://www.cedelft.eu/art/uploads/Presentatie_JasperFaber_Nantes(1).pdf?PHPSESSID=0b0fb92475d04a0e2facb74bae9b9caf)
- Luneau D., 2009, « Un aéroport pour une ou deux villes ? », *Place publique Rennes*, n° 1. www.placepublique-rennes.com/2009/09/un-aeroport-pour-une-ou-pour-deux-villes/#!prettyPhoto
- Nantes Métropole, 2013, *Aéroport du Grand Ouest, 7 points clefs à retenir*, n°43, janvier-février 2013. www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/01228-jnm43-web_1358170462102.pdf
- Renard J., 2010, « Carrard (M) ? L'impact de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes. Étude prospective à l'aide de la théorie des jeux », *Norois*, 216, n°3. <http://norois.revues.org/3431>
- Riolland-Juin C., 2010, *Analyse critique d'un outil pour la protection agricole et environnementale dans l'agglomération nantaise lié au projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes : « le PPEAN »*, communication au colloque British-French Rural Geography Symposium - University of Essex, Colchester, Essex - Farming for a Sustainable Countryside.
- Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, *Lettres d'information*. <http://aeroport-grandouest.fr/documentation/lettres-dinformation/>
- Union des Aéroports Français (UAF), 2011, *Rapport des résultats d'activité des aéroports français*, rapport, 70 p. www.aeroport.fr/fichiers/UAF_rapport_d_activite_2011_des_aeroports_francais.pdf

Sur la région nantaise

- Renard J., 2008, *Nantes à la croisée des chemins*, Rennes, PUR, 224 p.
- Renard J., 2012, *Les campagnes nantaises, un demi-siècle de révolutions sociales et paysagères*, Rennes, PUR, 192 p.

Sur les aménagements aéroportuaires

- Dobruszkes F., 2008, « Éléments pour une géographie sociale de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles », *Espace populations sociétés*, n°1. <http://eps.revues.org/index2459.html>

- Faburel G., 2010, « Vers une (re)territorialisation des aéroports par les enjeux environnementaux. Conflits d'acteurs, enjeux de valeurs et recherche d'indicateurs », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, vol. 2, p. 274-286.
- Laurin S., 2012, *L'échiquier de Mirabel*, Editions du Boréal, 309 p.
- Schéma national des infrastructures de transport, 2011. www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_de_SNIT_181011.pdf (en particulier, carte p.59 schéma national : projets d'optimisation du transport aérien proposés à l'inscription)
- Subra P., 2004, « Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulation géopolitique », *Hérodote* n°114, p. 122-180. www.cairn.info/revue-herodote-2004-3-page-122.htm

Webographie

Les acteurs

- Le syndicat mixte d'études de l'aéroport du Grand Ouest. <http://aeroport-grandouest.fr/>

la cartothèque, <http://aeroport-grandouest.fr/documentation/bibliotheque/toutes-les-cartes/>

- Le futur aéroport du Grand Ouest (Vinci), www.nantes.futuraeroport.fr
- La préfecture de Loire-Atlantique, *Rapports sur le transfert de l'aéroport*, www.loire-atlantique.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-et-urbanisme/Transfert-de-l-aeroport
- Le CESER, Conseil économique social environnemental de la Région Pays de la Loire, <http://ceser.paysdelaloire.fr/le-ceser-des-pays-de-la-loire-reaffirme-son-soutien-a-laeroport-notre-dame-des-landes.html>
- Le Conseil de développement de Nantes métropole, www.nantes-citoyennete.com/Tx_Dossier_NDDL.html
- La communauté de communes d'Erdre et Gesvres, *Contribution au DUP*, 15 novembre 2006, www.cceg.fr/download/CONTRIBUTION_CCEG.pdf
- L'ACIPA, Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, <http://acipa.free.fr/>
- Le Cédpa, collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport, <http://aeroportnddl.fr/>
- Solidarités Ecologie, canton de la Chapelle-sur-Erdre, <http://solidarites.ecologie.free.fr/>
- L'association Nexus, Intermodalité Rail/Air/Route pour l'Ouest atlantique, <http://nexus-asso.fr/>
- Les occupants de la ZAD, <http://zad.nadir.org/>

Les dossiers de presse

- France 3 Pays de la Loire, <http://pays-de-la-loire.france3.fr/aeroport-notre-dame-des-landes>
- *L'Express*, L'aéroport, Notre-Dame-des-Landes, www.lexpress.fr/actualite/politique/l-aeroport-notre-dame-des-landes_1188165.html
- *Global Magazine*, Notre-Dame-des-Landes, les pistes de la géographie, www.globalmagazine.info/article/423/78/Les-pistes-de-la-geographie
- *Libération*, Notre-Dame-des-Landes, le bras de fer, www.liberation.fr/notre-dame-des-landes,100202
- *Ouest France*, Projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes, un projet qui divise, www.ouest-france.fr/dossiers/accueil_Projet-d-aeroport-Notre-Dame-des-Landes_2132173_dossiers.Htm
- *Le Monde*, Notre-Dame-des-Landes, le projet qui divise depuis 40 ans, www.lemonde.fr/planete/article/2012/11/16/notre-dame-des-landes-le-projet-qui-divise-depuis-quarante-ans_1791768_3244.h
- *Rue 89*, tous les articles, www.rue89.com/notre-dame-des-landes

comparaison avec le Larzac, www.rue89.com/rue89-planete/2012/11/17/notre-dame-des-landes-nest-pas-le-larzac-meme-si-ca-y-ressemble-237113

- *Le Télégramme*, le dossier, www.letelegramme.com/tag/notre%20dame%20des%20landes

comparaison avec Plogoff, <http://quimper.letelegramme.com/local/finistere-sud/quimper/ville/convergences-et-differences-03-12-2012-1928629.php>

Les sites de débat

- Le débat public 2002-2003, <http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-aeroport-ndl/>

le bilan de juillet 2003, www.debatpublic.fr/docs//debats/02_Aeroport_NDDL/Bilan_CNDDP_NDDL.pdf

- Newsring, site de débat, www.newsring.fr/local/18-nantes-pour-ou-contre-laeroport-de-notre-dame-des-landes/reperes
- France Culture : du Grain à moudre, « La France a-t-elle besoin de nouveaux aéroports ? » 10 décembre 2012, www.franceculture.fr/emission-du-grain-a-moudre-la-france-a-t-elle-besoin-de-nouveaux-aeroports-2012-12-10
- Café géographique de Rennes avec Loïc Avry, « La concurrence territoriale autour du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes », 10 mars 2010, www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1846

Quelques blogs

- pour l'aéroport : le blog de Dominique Luneau, www.agence-api.fr/blog/
- contre l'aéroport : Paroles de campagne, Notre-Dame-des-Landes, <http://parolesdecampagne.blogspot.fr/>

Pour élargir

L'aéroport de Ciudad Real (Espagne) :

Vie immo, « Un aéroport à 1 milliard d'euros abandonné », 10 juillet 2012,

www.lavieimmo.com/immobilier-international/espagne-un-aeroport-a-1-milliard-d-euros-abandonne-15242.html

Libération, « À Ciudad Real, la fin des mégalos mannes », 13 août 2012,

www.liberation.fr/economie/2012/08/13/a-ciudad-real-la-fin-des-megalos-mannes_839598

Filmographie

- Kergosien (C.) et Morin (P), 2012, *Notre-Dame-des-Landes, au coeur de la lutte*, film documentaire, 1h13 <http://lagoradebretagne.free.fr/notredamedeslandes.html>
- Ferié (T.), 2013, *Le tarmac est dans le pré*, film documentaire, 55 mn http://pluzz.francetv.fr/videos/le_tarmac_est_dans_le_pre_,91073272.html



Conception et édition de la page web,
Marie-Christine Doceul,
pour Géoconfluences, le 4 février 2013



Retour haut de page

Mise à jour : 4 février 2013