n°4 - mars 2003

Contribution au **débat public**

sur le projet d'aéroport de **Notre-Dame-des-Landes**

Confédération Paysanne FDSEA-TP

Julien Durand
Bois Aubin
44130 Notre-Dame-des-Landes

Rue de la Géraudière
44939 Nantes cedex 9

UN ÉQUIPEMENT DONT L'UTILITÉ N'EST PAS PROUVÉE

■ Quelle crédibilité donner aux prévisions de croissance du trafic aérien ?

Les porteurs du projet prévoient la saturation de Nantes-Atlantique en 2010. Ces prévisions sont-elles moins hasardeuses que celles de 1970 qui annonçaient 5 millions de passagers en 2000, alors qu'ils étaient à peine 2 millions en 2002. Les prévisions de trafic de + 5 % par an ne sont-elles pas très optimistes ? Quelle crédibilité accorder aux chiffres présentés dans ce dossier ? La CCI elle-même reconnaît que les prévisions de trafic sont un « art » difficile.

■ Les aéroports de l'Ouest sont-ils saturés ?

Même si Nantes-Atlantique atteignait la saturation, il existe des solutions alternatives à la construction d'un nouvel équipement, tels que le fonctionnement en réseau des aéroports de l'Ouest (plus de la moitié des 12 aéroports du Grand Ouest peuvent accueillir des charters), ou l'optimisation des équipements existants (l'aéroport de Saint-Nazaire, où peut atterrir le Beluga).

■ Un aéroport pour le Grand Ouest ?

La vocation d'« aéroport du Grand Ouest » donnée au projet est contestable dans la mesure où les départements bretons veulent conserver et développer leurs outils aéroportuaires.

De plus, le projet ne s'inscrit pas dans un « désert » de population ou d'activité : l'urbanisation des communes concernées par le projet s'est beaucoup développée ces vingt dernières années, et l'agriculture y occupe une place importante. La Confédération paysanne de Loire-Atlantique estime que l'utilité d'un tel équipement n'étant à ce jour pas démontrée, sa construction ne se justifie pas.

L'AGRICULTURE, ACTIVITÉ MAJEURE DU TERRITOIRE CONCERNÉ

Le territoire directement concerné par le projet d'aéroport est celui de la zone de préemption ou ZAD (zone d'aménagement différé) et des communes environnantes.

Le projet d'aéroport est au cœur des préoccupations des paysans de ce territoire, l'agriculture en étant une activité majeure.

La zone de préemption s'étend sur 1 225 hectares répartis sur quatre communes : Notre-Dame-des-Landes, Grandchamps-des-Fontaines, Treillières, Vigneux-de-Bretagne.

La superficie de ces communes est utilisée à 60 % par l'agriculture (75 % de la superficie de Notre-Dame).

De nombreux agriculteurs et une forte emprise des terres agricoles.

■ Sur les 4 communes où s'étend la zone de préemption

300 actifs travaillent sur 186 exploitations agricoles et valorisent 9 400 hectares. La moitié des chefs d'exploitation à temps plein ont moins de 45 ans.

Avec 21,9 millions de litres annuels, l'élevage laitier est la production dominante du territoire dans lequel s'inscrit le projet aéroportuaire, situé au cœur du bassin laitier départemental.

Les exploitations en place sont des outils solides : surface agricole utile (SAU) et références laitières comparables aux exploitations d'élevage du département, forte habitude de travail en commun (entraide, coopératives d'utilisation du matériel agricole -CUMA- très développées).

■ Sur le périmètre de la zone de préemption

36 exploitations agricoles ont tout ou partie de leur surface située sur les 1 225 hectares de la zone de préemption. Elles emploient 72 personnes, leur taille est importante (78 hectares en moyenne, 62,7 hectares pour les exploitations des 4 communes de la ZAD).

Chaque exploitation produit en moyenne 265 000 litres

de lait par an (223 000 litres en moyenne sur les 4 communes, 220 000 sur la Loire-Atlantique). Sur les 6,9 millions de litres de lait actuellement produits par les 36 exploitations, 1,9 millions sont attachés au foncier de la zone de préemption. Que deviendraient ces droits à produire ?

Le siège de 27 de ces 36 exploitations se situe à moins d'un kilomètre du périmètre de la zone, celui de 6 exploitations est à l'intérieur de ce périmètre.

Un projet compromettant pour l'agriculture locale et du département.

■ Accentuation des incertitudes sur l'avenir de l'agriculture

La pérennité des exploitations concernées par les infrastructures de l'aéroport est menacée. Pour les plus âgés, le projet aéroportuaire entraîne une forte incertitude pour la transmission des exploitations du secteur.

Le manque de clarté du dossier quant aux voies d'accès, aux nuisances, entraîne une désertification et un manque d'attrait pour la reprise d'exploitations viables.

L'incertitude amène à différer des investissements sur les bâtiments (exemple : mise aux normes), les aménagements fonciers (drainage) et l'amélioration des conditions de travail.

■ Disparition d'exploitations

La réalisation du projet entraînerait une forte consommation d'espaces agricoles : emprise de l'aéroport, zones industrielles transférées de Nantes-Atlantique, urbanisation, mais surtout infrastructures routières : voies d'accès à l'aéroport, voies communales déviées par l'aéroport, barreau routier entre la nationale 165 et la nationale 137 (1 km de « deux fois deux voies » consomme huit hectares). À proximité immédiate de l'aéroport, des exploitations verraient une partie ou la totalité de leur surface disparaître. Au-delà, de nombreuses exploitations verraient leur activité rendue difficile ou impossible par le mitage et le tronçonnage des espaces agricoles par le développement brutal et massif des nouvelles activités. Rapidement, plusieurs dizaines d'exploitations agricoles risquent de disparaître.

■ Des conséquences néfastes pour l'agriculture de la Loire-Atlantique

Le transfert des quotas laitiers de cette zone se traduirait par une concentration des moyens de production, donc une intensification qui nous apparaît contraire à la demande sociale.

Les exploitations directement concernées :

- 6 sièges d'exploitation localisés dans la ZAD,
- 36 exploitations dont le parcellaire est localisé entièrement ou partiellement dans la ZAD = 72 emplois et 25 millions de francs de chiffre d'affaires,
- 55 sièges d'exploitations concernés par la zone de préemption et les infrastructures routières (barreau entre les deux échangeurs).

Les emplois agricoles induits seront aussi perturbés :

■ Par la disparition d'exploitations

La disparition de plusieurs dizaines d'exploitations agricoles des communes touchées par les travaux (emprise de l'aéroport et infrastructures annexes) menacerait à son tour les emplois agricoles induits.

En amont : la disparition de nombreux adhérents des CUMA, des entreprises de travaux agricoles, des industries d'approvisionnement, remettra profondément en cause leur travail.

En aval : les entreprises agroalimentaires verront de nombreux points de collecte supprimés, et donc d'importantes quantités de lait.

Quel avenir pour les équipes de travail, les CUMA, les coopératives et négociants, et les problèmes d'emploi que cela peut entraîner ?

■ Par la modification des infrastructures routières et du parcellaire agricole

La déviation des voies communales et la création de nouvelles voies d'accès entraîneraient un « tronçonnage » des espaces agricoles, qui allongeraient les distances à parcourir.

Cela compliquerait fortement le travail des agriculteurs, des CUMA, des groupes de travail, des coopératives et sociétés de collecte du lait (échanges inter-CUMA, entraide entre exploitants).

De nombreux emplois induits dans les coopératives, le négoce agricole et toutes les entreprises d'approvisionnement seraient remis en cause.

■ Notre volonté : pérenniser l'agriculture dans la ZAD

Dans la partie du document « débat public » consacrée à l'agriculture, les porteurs de projet disent qu'il faut *« pérenniser l'activité agricole en réinstallant les agriculteurs touchés par le projet, en faisant des réserves foncières et ce sans attendre la réalisation de l'aéroport »*. Cette idée est le fruit d'une réflexion de l'ADECA, de la chambre d'agriculture et d'autres partenaires. À l'opposé, nous Confédération paysanne, nous voulons conforter les exploitations de Notre-Dame-des-Landes et de ses environs en y installant ou en y maintenant des agriculteurs déjà en place.

Les agriculteurs ont travaillé pour façonner le paysage, la « zone bocagère de qualité ». Que restera-t-il de ce paysage avec un tel projet ?

UNE MÉTROPOLE TOUJOURS PLUS GRANDE AU DÉTRIMENT DES ESPACES RURAUX ?

■ Urbanisation forte dans et hors de la ZAD depuis 30 ans

Sans aéroport, la consommation d'espaces agricoles est déjà très importante depuis une dizaine d'années à proximité de Nantes et sur le département de la Loire-Atlantique par l'habitat, les voies de communication routières et les zones d'activité.

L'urbanisation s'est également développée sur les territoires fortement agricoles concernés par le projet d'aéroport, la population doublant en moins de trente ans (7 360 habitants en 1975, 15 860 en 1999). Étalement des espaces déjà très peuplés.

En accélérant le développement de l'urbanisation, la construction de l'aéroport renforcerait la pression foncière. Cela accentuerait la concurrence entre usage agricole et usage urbain au détriment des espaces agricoles, bien au-delà de la ceinture périurbaine actuelle. À moyen terme, le risque est grand de voir l'urbanisation se développer fortement entre le barreau routier et le Nord de l'agglomération nantaise.

■ Quelle place pour l'agriculture dans la société et dans l'aménagement du territoire ?

Un tel projet amène à s'interroger sur la place que la société entend donner à son agriculture, et sur le modèle d'aménagement qu'elle souhaite pour son territoire. Garder une agriculture au Nord de Nantes peut contribuer à maintenir un équilibre socio-économique et environnemental alors que le projet aéroportuaire accélérera la concentration industrielle et urbaine sur la métropole de Nantes-Saint-Nazaire : de 550 000 habitants aujourd'hui, la communauté urbaine de Nantes en comptera 640 000 en 2020 selon l'AURAN (Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise).

Sous nos yeux, la métropole s'agrandit sans cesse en concentrant toutes les activités et toutes les richesses et repousse toujours plus loin les espaces ruraux et l'agriculture qui contribuent à la vitalité et à la richesse de notre département. Une agglomération forte au centre d'un territoire affaibli : tel est le modèle d'aménagement de notre territoire que viendrait renforcer l'aéroport.

■ Permettre un développement durable de la Loire-Atlantique

Pour ses partisans, le projet d'aéroport doit être mené à terme car l'intérêt général prime sur les intérêts particuliers des populations locales. L'intérêt général dans ce projet, c'est de maintenir et développer un territoire départemental équilibré pour les prochaines décennies, ce que ne permettra pas un nouvel aéroport.

Tout développement économique n'est pas souhaitable s'il ne s'inscrit pas dans le cadre d'un développement durable, respectueux des hommes, des espaces naturels, et des générations à venir.

POUR UNE AGRICULTURE VIVANTE ET DURABLE, REPENSER LE TRANSPORT AÉRIEN

■ Le transport aérien accélère la délocalisation de l'agriculture

Par le transport aérien, un aéroport est directement impliqué dans la délocalisation des emplois et des producteurs. Après avoir contribué largement à la délocalisation des productions de chaussures, textiles, matériels vidéo, informatique, etc., nous assistons au début du fret avionné de produits agricoles : haricots verts frais du Sénégal, fleurs coupées de Colombie, poulets du Brésil, poissons et crevettes d'Afrique et d'Asie, et autres. Ces produits frais proviennent souvent des pays pauvres, alors qu'en France nous croulons sous la surproduction.

■ Un moyen de transport coûteux et polluant

Ce type de transport est très coûteux en énergie : un avion cargo transportant 100 tonnes de poulets de Brasilia à Paris consomme 12 000 litres de kérosène à l'heure. Sur les huit heures de trajet, 96 tonnes de carburant sont utilisées, pratiquement 1 tonne de carburant pour 1 tonne de marchandise transportée ! Le transport aérien permet les plus grandes aberrations au niveau économique et écologique, la croissance enrichit les compagnies aériennes et les magnats du pétrole, et ce bien sûr au détriment des populations. De plus, il renforce la pollution et l'effet de serre.

Ces délocalisations de productions s'accompagnent de destruction sociale dans les pays du Nord comme dans ceux du Sud.

En refusant un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs, nous sommes solidaires des paysans du tiers-monde, et de ceux de la zone d'aménagement différé du projet aéroportuaire.

■ Mieux utiliser les aéroports du Grand Ouest et de la Loire-Atlantique

Pour une agriculture vivante et durable, nous proposons une meilleure utilisation des 10 principaux aéroports du Grand Ouest, qui sont loin de la saturation. Ceci permettrait de partager les nuisances sonores en plusieurs points et de mieux répartir le développement sur le territoire.

Nous demandons une étude précise sur l'aménagement de l'aéroport de Saint-Nazaire pour les vols vacances et charters en prenant en considération la connexion de toutes les voies ferroviaires actuelles à Savenay qui permettraient la conduite en direct des passagers à Montoir sur le site de l'actuel aéroport. Nantes serait conservé pour les vols d'affaires uniquement. ■

Dossier réalisé par : Julien Durand, Michel Tarin, Sylvie Thébaud, Dominique Leduc.

commission particulière du débat public
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Édité par la commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes,
3, rue d'Alger, 44100 Nantes - Tél. 02 51 84 50 20 - fax 02 40 71 69 72
information@debat-aeroport-nantes.org - www.debat-aeroport-nantes.org
Directeur de la publication : Jean Bergougnoux, président de la commission particulière du débat public
Conception/réalisation : *Moser, Malt et Associés*
Impression : Lartigot, mars 2003.