

Mai 2017

NOTRE-DAME- DES-LANDES :

L'ÉTAT, LE DROIT ET LA DÉMOCRATIE EMPÊCHÉS

FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

Bruno HUG de LARAUZE

FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE
fondapol.org

fondapol.org

NOTRE-DAME-DES-LANDES : L'ÉTAT, LE DROIT ET LA DÉMOCRATIE EMPÊCHÉS

Bruno HUG de LARAUZE

La Fondation pour l'innovation politique
est un think tank libéral, progressiste et européen.

Président : Nicolas Bazire
Vice Président : Grégoire Chertok
Directeur général : Dominique Reynié
Présidente du Conseil scientifique et d'évaluation : Laurence Parisot

La Fondation pour l'innovation politique publie la présente note
dans le cadre de ses travaux sur *la croissance*.

FONDATION POUR L'INNOVATION POLITIQUE

Un think tank libéral, progressiste et européen

La Fondation pour l'innovation politique offre un **espace indépendant d'expertise, de réflexion et d'échange** tourné vers la production et la diffusion d'idées et de propositions. Elle contribue au **pluralisme de la pensée** et au renouvellement du **débat public** dans une **perspective libérale, progressiste et européenne**. Dans ses travaux, la Fondation privilégie quatre enjeux : la **croissance économique**, **l'écologie**, les **valeurs** et le **numérique**.

Le site fondapol.org met à disposition du public la totalité de ses travaux. La plateforme « **Data.fondapol** » rend accessibles et utilisables par tous les données collectées lors de ses différentes enquêtes et en plusieurs langues, lorsqu'il s'agit d'enquêtes internationales.

De même, dans la ligne éditoriale de la Fondation, le média « **Anthropotechnie** » entend explorer les nouveaux territoires ouverts par l'amélioration humaine, le clonage reproductif, l'hybridation homme/machine, l'ingénierie génétique et les manipulations germinales. Il contribue à la réflexion et au débat sur le transhumanisme. « **Anthropotechnie** » propose des articles traitant des enjeux éthiques, philosophiques et politiques que pose l'expansion des innovations technologiques dans le domaine de l'amélioration du corps et des capacités humaines.

Par ailleurs, le média « **Trop Libre** » offre un regard quotidien critique sur l'actualité et la vie des idées. « **Trop Libre** » propose également une importante veille dédiée aux effets de la révolution numérique sur les pratiques politiques, économiques et sociales dans sa rubrique « Renaissance numérique ».

La Fondation pour l'innovation politique est reconnue d'utilité publique. Elle est indépendante et n'est subventionnée par aucun parti politique. Ses ressources sont publiques et privées. Le soutien des entreprises et des particuliers est essentiel au développement de ses activités.

RÉSUMÉ

Le transfert de l'Aéroport de Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes est devenu le symbole des nombreux blocages auxquels sont confrontés les grands projets de développement de notre pays. Il reste pourtant un projet mesuré et il a été conçu au terme d'un processus de décision longuement et minutieusement préparé. Aucun projet d'infrastructures n'a été plus étudié, analysé et expertisé. Il a même été finalement approuvé par un vote démocratique.

Pourtant, alors que l'aéroport du Grand Ouest devait être inauguré en 2017, la première pierre n'est pas encore posée.

Sa réalisation aurait dû se dérouler de manière rationnelle et apaisée. Mais une opposition illégale occupe le site depuis plusieurs années sans que l'État ne parvienne à imposer les décisions publiques prises au terme de longues procédures d'expertises et de consultations.

Comment en est-on arrivé à cette situation où un projet de développement économique est empêché pendant des décennies ?

Nul doute que ce dossier sera l'un des premiers pour le nouveau président de la République et pour son gouvernement. La décision d'entamer enfin un chantier autorisé inscrirait le quinquennat qui s'ouvre sous le signe du volontarisme économique et politique dont nous avons tant besoin.

Sommaire

Introduction.....	10
1. La genèse du projet d'aéroport du Grand Ouest.....	12
2. La remise en cause permanente	19
3. Des minorités d'activistes bénéficiant de puissants relais	27
4. Une instantanéité médiatique au détriment de l'analyse de fond	30
Conclusion.....	32

NOTRE-DAME-DES-LANDES : L'ÉTAT, LE DROIT ET LA DÉMOCRATIE EMPÊCHÉS

Bruno HUG de LARAUZE

PDG de IDEA Groupe, président du Club des Trente et de Ouest Logistique

En 1996, Bruno Hug de Larauze a repris IDEA Groupe, une entreprise de 70 personnes, et en a fait la première entreprise de logistique portuaire et industrielle indépendante de Nantes Saint-Nazaire avec plus de 1 000 salariés. Il s'est impliqué depuis toujours dans le développement économique du Grand Ouest comme président du Centre des jeunes dirigeants de Nantes, de la CCI Nantes Saint-Nazaire, puis de la CCI Pays de la Loire et a suivi toutes les étapes du projet d'aéroport du Grand Ouest. Depuis 2007, il est président de Ouest Logistique, une association de soutien aux infrastructures, et depuis 2016, président du Club des Trente, un think tank regroupant les dirigeants d'entreprises de taille intermédiaires (ETI) et de grandes entreprises implantées en Bretagne et Pays de la Loire.

INTRODUCTION

La Bretagne et les Pays de la Loire ont décidé de peser ensemble sur les grandes décisions nationales. Olivier Guichard, ministre du général de Gaulle et président de la Région Pays de la Loire de 1974 à 1998, fut l'un des principaux instigateurs de cette union qui se fondait sur une vision : compte tenu de son éloignement géographique des principaux centres de décision européens, le Grand Ouest n'avait d'autre choix que de se rapprocher de Paris et des grandes villes européennes en disposant pour cela d'infrastructures de qualité permettant aux citoyens et aux acteurs économiques d'être connectés au *hub* mondial que représentent la capitale et sa région. C'est dans cet esprit qu'ont été décidés le plan routier breton dans les années 1960, le développement des ports dans les années 1970, puis l'arrivée du TGV à la fin des années 1980. La création, toujours par Olivier Guichard, des métropoles d'équilibre au sein de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) visait d'ailleurs à étendre ce principe à l'ensemble du territoire, dans une logique visionnaire de rupture avec le jacobinisme centralisateur.

La quasi-totalité des élus du Grand Ouest¹, toutes sensibilités confondues, a partagé cette vision. De Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes de 1989 à 2012, Edmond Hervé, maire de Rennes de 1977 à 2008, à Pierre Méhaignerie, président du conseil général d'Ille-et-Vilaine de 1982 à 2001, de Jacques Auxiette, président de la Région Pays de la Loire de 2004 à 2015, Jean-Yves Le Drian, président de la Région Bretagne en 2004, à François Fillon, président du conseil général de la Sarthe de 1992 à 1998 puis de la Région Pays de la Loire de 1998 à 2002. Et les nouveaux élus, comme Nathalie Appéré à Rennes, Johanna Rolland à Nantes, Philippe Grosvalet en Loire-Atlantique, David Samzun à Saint-Nazaire ou Bruno Retailleau en Pays de la Loire, tous ont adhéré à cette perspective stratégique pour l'Ouest.

Les chefs d'entreprise bretons et ligériens ont contribué à cette démarche et l'ont appuyée ardemment. De grands capitaines d'industrie, comme Pierre Legris, Louis Le Duff, Jean-Jacques Hénaff, Joël Graveleau ou, plus récemment, Xavier Bioteau ou Hubert de Boisredon, ont œuvré et œuvrent encore pour ce développement des infrastructures.

C'est dans cette logique qu'a été créée dans les années 1990 Ouest Logistique afin d'illustrer en quoi ces outils d'aménagement du territoire étaient essentiels

1. On peut noter l'opposition d'une minorité d'élus, cf. « 150 élus anti-aéroport », *Presse-Océan*, 26 juin 2009.

pour ancrer et maintenir des activités dans le Grand Ouest. Non seulement pour y travailler mais aussi pour y préserver cette qualité de vie des grandes villes de l'Ouest que les classements actuels mettent régulièrement en tête. L'objectif étant non seulement d'attirer les salariés sur la côte Ouest, mais aussi de permettre à leurs familles de s'y épanouir. Deux éléments structurants ont joué un rôle majeur à cet égard : le développement des grandes écoles et des formations d'enseignement supérieur de qualité et des infrastructures ferroviaires et aéroportuaires performantes.

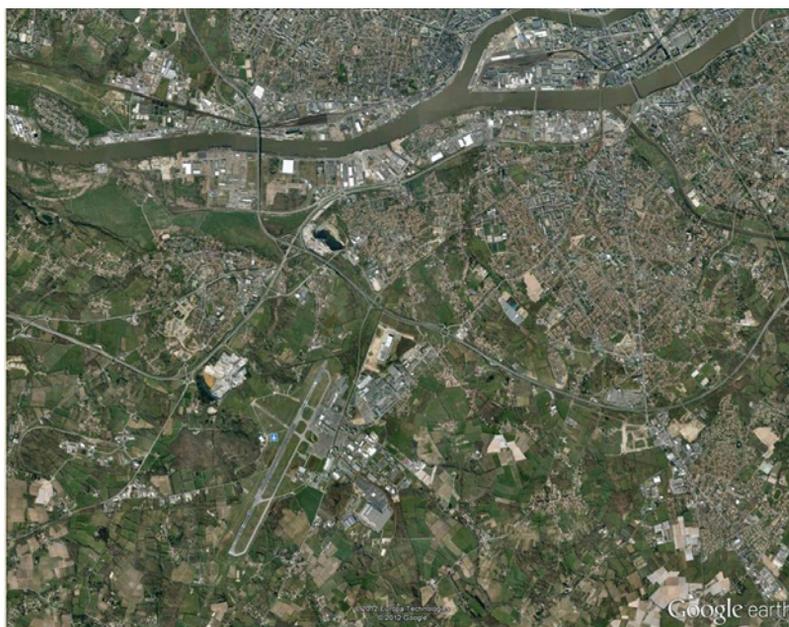
C'est dans ce contexte, au cours des années 1970 et 1980, que les projets du TGV Atlantique et de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sont nés, avec un soutien politique et financier des deux Régions. Si l'arrivée de la LGV Atlantique en 1989 et de la ligne Bretagne-Pays de la Loire, qui sera inaugurée en juillet prochain, ont connu peu d'oppositions, il n'en est pas de même pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un projet pourtant beaucoup moins colossal qu'une LGV, tant sur le plan de la consommation de surfaces foncières que sur celui du financement. Un projet pourtant essentiel à la connectivité européenne de l'Ouest, pour pallier son enclavement aérien, l'un des plus importants d'Europe. En 2004, l'aéroport Nantes Atlantique (2 millions de passagers) occupait le 107^e rang des aéroports à plus de 1 million de passagers, assez loin du rang que les études de la Datar lui attribuaient dans le classement des villes européennes (environ le 50^e rang, sur la base d'une prise en compte d'une vaste gamme de fonctions).

Le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est certes révélateur à son échelle des dysfonctionnements de nos institutions et des circuits de décision, mais aussi et plus encore de la capacité de minorités à s'y opposer au nom d'une cause environnementaliste à l'évidence instrumentalisée au profit d'un combat en réalité idéologique, ce dont témoigne la capacité à passer sous silence des faits objectifs, dès lors qu'ils sont favorables à l'aéroport.

Pour bien appréhender cette situation singulière, mais emblématique d'un problème fondamental, il convient de revenir un peu en arrière et de comprendre la genèse de ce projet et de son processus démocratique.

1. LA GENÈSE DU PROJET D'AÉROPORT DU GRAND OUEST

L'aéroport Nantes Atlantique a été construit dans les années 1930, à une époque où le transport aérien n'en était qu'à ses prémices, près d'une zone humide et à 10 kilomètres de la ville de Nantes ce qui, à cette époque, était assez éloigné des principales zones de population.



Pour des raisons historiques, la piste de l'aéroport fut construite dans l'alignement du centre-ville et d'une zone humide. Dès les années 1960, le développement de la ville et de l'agglomération, corrélé avec la croissance du trafic aérien, a entraîné des contraintes très fortes liées au survol de l'agglomération. Rapidement, l'ensemble des élus locaux et des décideurs s'est rendu compte que l'orientation de la piste, la proximité de l'agglomération à forte croissance et d'une zone humide, deuxième réserve ornithologique de France, qui sera plus tard classée Natura 2000, constitueraient, en effet, de trop fortes contraintes pour faire face aux prévisions de croissance du trafic aérien. L'idée de transférer l'aéroport a donc été initiée durant cette période, et aussi celle de mutualiser cette plateforme avec la desserte aérienne de la Bretagne et de la métropole de Rennes, dont l'aéroport est également situé en proximité immédiate d'une zone humide, bien loin de la seule justification de l'atterrissage du Concorde comme cela a été maintes fois relayé par les opposants dans les

médias, sans la moindre contradiction de la part de la plupart des journalistes nationaux, trop peu souvent au fait des éléments de fond.

Dès 1965, le préfet de Loire-Atlantique, en lien avec les élus, entame la recherche d'un nouveau site et, en 1967, mandate le Service technique des bases aériennes, qui compare dix-huit sites et choisit Notre-Dame-des-Landes amenant à la création d'une zone d'aménagement différée en 1974, la fameuse Zad. Cette zone sera confirmée à différentes reprises pendant quarante ans, notamment par une étude de la Chambre de commerce et d'industrie en 1992 après l'analyse de huit sites alternatifs en Bretagne et Pays de La Loire (Broons et Vitré en Bretagne, Montaigu, Montfaucon, Ingrandes, Seiches-sur-le-Loir, Pouancé et Guémené-Penfao en Pays de la Loire).



Source : Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport du Grand Ouest

Fort de ces études, le projet est inscrit dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire en 1998, puis en 1999 dans la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), dite loi Voynet.

Dès cette période naît une opposition du monde agricole réunie au sein de l'Association de défense des exploitants concernés par le projet d'Aéroport (Adeca), alors que les élus écologistes ont plutôt tendance à dénoncer le survol de l'agglomération nantaise et les nuisances de plus en plus prégnantes pour leurs habitants. Le débat public qui se déroule de décembre 2002 à mai 2003, concernant ce grand projet, en fait l'un des premiers à passer sous les fourches de la loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, relative à la protection

de l'environnement, qui prévoit la participation du public à l'élaboration des projets ou équipements ayant une incidence importante sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire. Dans les grandes villes de l'Ouest (Nantes, Rennes, Brest, Quimper, Vannes...) plusieurs réunions sont organisées sous la présidence de Jean Bergougnot, ancien président de la SNCF et ancien membre de la commission de décision d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (DUCSAI) œuvrant dans le cadre du projet de troisième aéroport parisien. Les débats seront parfaitement tenus. L'équipe de ceux qui ont pris position pour le transfert de l'aéroport est alors menée par deux hommes qui portent véritablement le projet : Alain Mustière, le président de la Chambre de commerce et d'industrie et aujourd'hui président de l'association Des ailes pour l'Ouest, et Michel Benoît, le directeur de l'aéroport Nantes Atlantique, tous deux bien conscients que la croissance du trafic ne sera pas compatible avec le développement de l'agglomération nantaise.

Le débat fut vif, les positions déjà très clivées. Mais il est à noter que les opposants ont eu largement le temps de s'exprimer, avec un temps de parole (44,4%) supérieur à celui des partisans du projet (39,1%)². Quelque 16 réunions publiques, 70 heures de débat, 7 500 participants, 21 000 visites sur le site Internet, 380 000 fichiers téléchargés, 1 860 interventions écrites et près de 600 retombées presse auront alimenté le débat et contribué à préparer l'enquête publique. Celle-ci se déroulera d'octobre à fin novembre 2006. Toutes les demandes d'informations et les observations du public seront prises en compte sur 25 sites et avec une cellule d'information téléphonique en relais. Malgré ce débat parfaitement démocratique, les opposants réunis au sein de l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Acipa) dénoncent une absence d'écoute. Des élus écologistes, après avoir dénoncé la hausse des nuisances sonores sur Nantes, voient dans cette opposition un tremplin médiatique inespéré. Ceux qui d'ailleurs se plaignent à ce moment des nuisances sonores liées à la croissance du trafic à Nantes Atlantique et se battent pour l'insonorisation des habitations sont les mêmes qui s'opposent aujourd'hui au transfert alors que le trafic a été multiplié par quatre. Certains militaient même contre le troisième aéroport parisien et prônaient sa décentralisation sur des plateformes régionales modernes, dont Notre-Dame-des-Landes. Parmi ceux-ci, Les Amis de la Terre, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et France Nature Environnement (FNE). Ils déclaraient en juillet 2007 : « Il n'est certes pas question de trouver dans le projet de Notre-Dame-des-Landes la solution du troisième aéroport parisien.

2. Source : compte-rendu de la commission particulière du débat public-juin 2003.

Toutefois il semble évident que ce projet contribuera d'une manière appréciable à la décentralisation du trafic parisien. Il évitera à des provinciaux une inutile et nuisante [sic] correspondance à Paris³. » Ce revirement sera dénoncé de manière argumentée le 22 novembre 2012 dans un « vrai-faux de l'info » de Laurent Guimier sur Europe 1, mais sans beaucoup d'échos médiatiques. Le 30 octobre 2000, Dominique Voynet, alors ministre de l'Environnement, déclarait elle-même à l'Assemblée nationale en réponse à Michel Hunault, député de Loire-Atlantique : « Vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que nous avons un effort particulier à réaliser en faveur du rééquilibrage de la localisation des équipements vers l'ouest de notre pays. C'est pourquoi il a semblé nécessaire, compte tenu des nuisances qui pesaient sur les habitants de Nantes, de déplacer l'aéroport actuel sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, à une douzaine de kilomètres au nord de la ville⁴. »

Fort de l'ensemble des études déjà nombreuses et des débats abondants, le transfert, inscrit dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) approuvée en 2006, donnera lieu à un avis favorable de la commission d'enquête publique le 13 avril 2007, avant une déclaration d'utilité publique le 9 février 2008, qui tient évidemment compte des contraintes pesant sur l'exploitation de l'aéroport de Nantes Atlantique. Car, outre son enclavement entre une agglomération de 600 000 habitants et la zone Natura 2000 de Grand-Lieu, Nantes Atlantique bénéficie de trois dérogations exceptionnelles de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) dans l'attente du transfert :

– la première autorise une approche décalée de 13 degrés afin d'éviter le survol des zones les plus peuplées à basse altitude, se faisant de manière manuelle et nécessitant de ce fait une visibilité de 3 000 mètres. Ceci n'existe nulle part en France pour des aéroports de cette taille et explique pourquoi les Nantais atterrissent à Bordeaux ou à Rennes en cas de mauvais temps. D'ailleurs si l'aéroport était maintenu à Nantes, une enquête publique serait nécessaire pour modifier une trajectoire aérienne inférieure à 2 000 mètres conformément à la réglementation. Ceci est parfaitement expliqué dans un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de mars 2016 : « Ces procédures [particulières d'atterrissage] ne correspondent plus aux recommandations émanant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale [...] Si la remise au standard européen des procédures d'approche est réalisée, elle se traduirait par un survol plus fréquent de l'agglomération nantaise avec toutes les difficultés qui en découleraient [...]

3. *Analyse des alternatives à la construction d'un troisième aéroport dans le Bassin parisien*, juillet 2007, p. 13 [<http://docplayer.fr/16932811-Analyse-des-alternatives-a-la-construction-d-un-troisieme-aeroport-dans-le-bassin-parisien.html>].

4. Assemblée nationale, compte rendu intégral de 2^e séance du 30 octobre 2000, p. 07772 [www.assemblee-nationale.fr/11/cr/html/20010036.asp].

La modification de l'approche au QFU 21 implique elle aussi une enquête publique en application de l'article L 6362-2 du code des transports et R 227-7 du code de l'aviation civile⁵ » ;



Source : Direction Générale de l'Aviation Civile

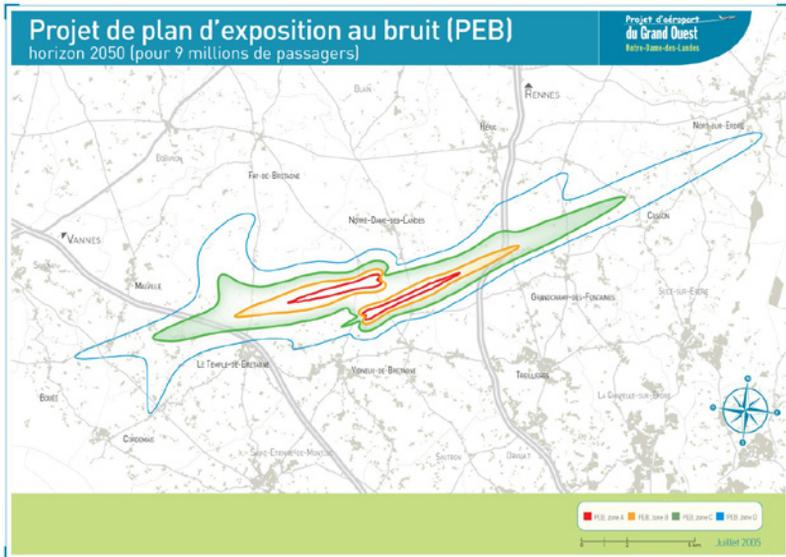
- la deuxième dérogation concerne la piste, qui comprend des creux importants et devrait être entièrement refaite, ce qui nécessiterait une fermeture complète de l'aéroport de 3 à 6 mois selon la DGAC ;
- la troisième porte sur les aires de sécurité en bout de piste, d'une longueur de 240 mètres de part et d'autre, nécessaires pour répondre aux normes européennes mais qui impliqueraient l'acquisition de 32 hectares, comme l'a rappelé le rapport du CGEDD, en proximité de la zone Natura 2000 du lac de Grand-Lieu et sur une commune sur laquelle la loi littoral s'applique pleinement.



Source : Mairie Saint-Aignan-Grandlieu

5. CGEDD, *Étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest*, rapport 010459-01 établi par Pierre Caussade, Nicolas Forray et Michel Masson, mars 2016, p. 5, 22 et 42 (www.mnle.fr/wp-content/uploads/2016/11/CGEDD-2016.pdf).

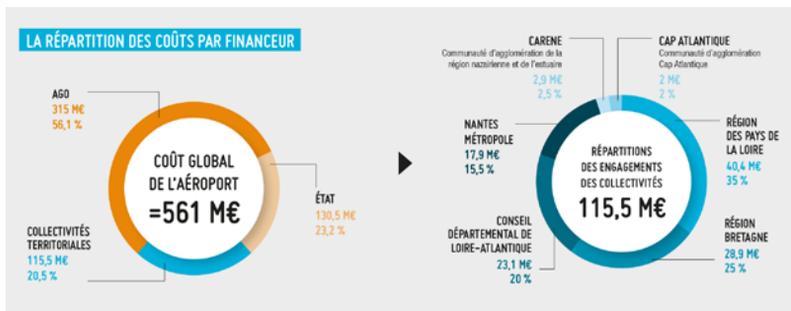
En parallèle du portage de ce projet par l'État, les collectivités suivent aussi étroitement l'ensemble du processus. Toutes les majorités, quelle que soit leur couleur politique, ont été élues depuis plus de vingt ans en affichant clairement leur soutien au projet. C'est ainsi que les six cofinanceurs de la plateforme et de sa desserte routière soutiennent ce projet : Régions Bretagne et Pays de la Loire, Nantes Métropole, conseil départemental de Loire-Atlantique, agglomérations de Saint-Nazaire et de La Baule. Ce transfert est ainsi inscrit dans l'ensemble des projets de territoire et documents d'urbanisme, à commencer par le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la métropole Nantes Saint-Nazaire en 2007, approuvé par les élus écologistes, ceux-là mêmes qui s'y opposent aujourd'hui. Et, dès 2002, au sein notamment du Syndicat mixte d'études puis du Syndicat mixte aéroportuaire en 2011, les collectivités accompagnent ce projet par des études sur les dessertes de cet aéroport et le développement économique induit par la future plateforme. Ce sont d'ailleurs les collectivités qui demanderont expressément à l'État de prévoir un projet à deux pistes légèrement décalées afin d'éviter le survol des bourgs environnants, bien au fait des nuisances en cours sur Nantes. Ainsi, à Notre-Dame-des-Landes, seules 900 personnes seront concernées par le survol des avions, contre 42 000 actuellement à Nantes Atlantique et 80 000 à terme si l'aéroport était maintenu, avec un avion à basse altitude toutes les 3 minutes en heure de pointe car Nantes est une des seules villes en Europe dont la piste est dans l'alignement du centre-ville en phase d'approche finale.



Source : Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport du Grand Ouest

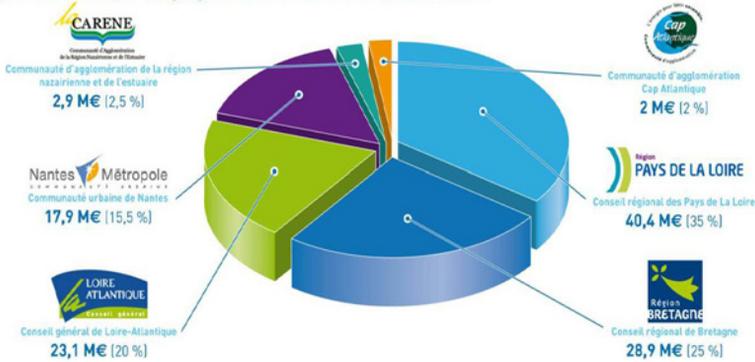
De même, l'ensemble du monde agricole est associé à ce transfert, via notamment la Chambre d'agriculture qui, si elle regrette la perte de surfaces agricoles, a toujours eu une attitude constructive en défendant les intérêts des agriculteurs. Dès 1974 et la création de la Zad, elle a été associée aux démarches du Département de Loire-Atlantique qui rachète progressivement les terres, y compris celles de certains opposants actuels qui exploitent les propriétés vendues par leurs parents, dans le cadre de baux précaires pour le moins modérés. D'ailleurs, sur les 40 agriculteurs directement concernés par le périmètre de la zone, 31 ont négocié à l'amiable leur relocalisation, soit plus de 80 %, sur la base d'un protocole signé en 2008 entre la Chambre d'agriculture et l'État, leur proposant des conditions avantageuses de relocalisation, notamment une éviction totale même si moins de 30 % de l'exploitation était concernée. En complément, la justice a ordonné que les montants des indemnisations soient basés sur une valeur à neuf de reconstruction, ce qui constitue également une incitation forte. Le principe de bien indemniser les intérêts particuliers, victimes collatérales de l'intérêt général, est d'ailleurs compréhensible et souhaitable en de telles circonstances.

Ainsi, alors que la démarche est exemplaire, que le financement de cette infrastructure est assuré à plus de la moitié par un concessionnaire privé qui a remporté l'appel d'offres en 2010, que son coût global représente moins de 30 kilomètres de LGV et reste très limité pour la part des collectivités (moins de 1 kilomètre de tramway pour Nantes Métropole, moins de 2 % de son budget annuel pour la Région Pays de la Loire) et pour l'État, dont la contribution de 130 millions d'euros sera compensée par la perception de la TVA sur les travaux et la vente des terrains de l'actuel aéroport, comment expliquer la faillite d'un processus pourtant démocratique et l'absence de décision publique ?



Source : Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest

Répartition des engagements des collectivités :



Source : Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest

Trois éléments principaux viennent en réponse à cette question et sont relativement indissociables :

- tout d’abord, la remise en cause permanente de la légitimité des élus, de la compétence des experts et de l’autorité des décisions de justice par des opposants militants, dont l’objectivité ou l’intérêt personnel à agir sont rarement analysés, tandis que les représentants de la puissance publique sont présentés comme responsables de tous les maux et font l’objet de toutes les critiques ;
- ensuite, la place accordée à des minorités qui bénéficient de relais complaisants tant sur le plan politique que médiatique ;
- enfin, l’instantanéité médiatique, qui a pour conséquence de traiter en priorité le *buzz* autour des sujets plutôt que leur fond.

La difficulté d’organiser le transfert de l’aéroport de Nantes à Notre-Dame-des-Landes sur quarante ans est devenue un symbole de déni de démocratie animé par des militants qui prônent le repli du transport aérien dans le cadre d’une idéologie de la décroissance.

2. LA REMISE EN CAUSE PERMANENTE

On l’a vu, le projet de transfert de l’aéroport de Nantes a donc fait l’objet d’études sérieuses depuis plus de vingt ans, que ce soit au moment du choix du site, du débat public, de l’enquête publique, des mesures d’accompagnement du monde agricole, etc. Tous les experts qui ont été sollicités connaissent leur métier, au premier rang desquels les équipes de la DGAC, dont le service technique de l’aviation civile est reconnu au niveau international. Pourtant, toutes ces études ont systématiquement été contestées. Lors du débat public, les

études des opposants annonçaient un trafic à Nantes Atlantique de 2,5 millions de passagers en 2020 : il atteint en 2016 près de 5 millions, soit plus de cinq ans d'avance sur le scénario haut de l'enquête publique. Avec 47 % de croissance sur les cinq dernières années, Nantes Atlantique constitue la plus forte hausse des aéroports régionaux, devant Bordeaux (40 %), Nice (19 %), Marseille (14 %) et Toulouse (13 %). L'aéroport de Nantes doit désormais gérer un trafic supérieur aux capacités plus de 150 jours par an, contre 6 en 2011.

Chaque fois que la réalité infirme leurs prévisions, les opposants se réfugient derrière des études supposées indépendantes pour légitimer leur discours. Nous en avons un exemple avec le rapport du cabinet néerlandais CE Delft, payé notamment par les réserves de parlementaires écologistes pour remettre en cause le calcul d'utilité économique, rapport qui sera fort heureusement considéré comme peu crédible, y compris dans le rapport du CGEDD de mars 2016⁶.

Mieux, les opposants s'autorisent parfois à se qualifier eux-mêmes « experts » au motif qu'ils organisent des « ateliers citoyens » où chacun est invité à travailler sur un sujet particulier, allant même jusqu'à remettre en cause la réfection complète de la piste car l'un des participants l'a nettoyée et entretenue plusieurs années. Ce genre d'imposture sera dénoncé par tous, y compris par le rapport du CGEDD, qui écrira que « leur analyse ignore par exemple la nécessité de drainer les terrains, et ne prend pas en compte le renforcement de l'assise de la piste, des voies de circulation et des parkings⁷ ». Elle bénéficiera pourtant d'un relais médiatique non négligeable en région où ces pseudo-expertises sont présentées d'égal à égal avec les travaux de la DGAC.

Parfois même, les opposants vont jusqu'à se rendre experts d'autres aéroports que Nantes. Exemple saisissant avec l'aéroport de Genève sans cesse mis en avant, qui accueille 15 millions de passagers par an avec une seule piste mais dont les contraintes d'exploitations sont exceptionnelles. Bertrand Stämpfli de l'aéroport de Genève viendra d'ailleurs lui-même à Nantes dénoncer cette imposture et les contre-vérités des opposants, à l'assemblée générale des Ailes pour l'Ouest en juin 2015 en déclarant à propos des opposants que « sans jamais m'avoir interviewé, ils me citent assez régulièrement et font dire à Genève des choses qui sont tellement loin de la réalité que nous connaissons, que nous avons décidé de venir apporter ici un témoignage » et ajoutera : « si on avait la possibilité de faire un nouvel aéroport on n'hésiterait pas une seconde ».

Ce déni est obstinément maintenu malgré les décisions de justice – 178 à ce jour, parmi les plus hautes instances de notre République : Cour de cassation, Conseil d'État, etc., même sur les aspects liés à l'environnement et à la biodiversité. Tout est bon à attaquer en justice : déclaration d'utilité

6. *Ibid.*, p. 9, 13-14, 16, 45, 48, 51, 88-89.

7. *Ibid.*, p. 41.

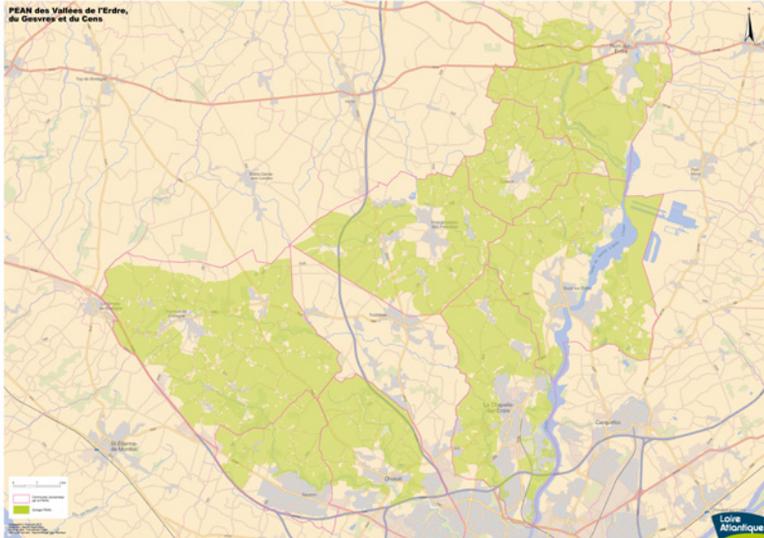
publique, processus d'expropriation, contrat de concession, permis de construire... la liste est longue, y compris contre des dispositions visant à protéger l'environnement et la biodiversité.

Pourtant, par dogmatisme et selon un principe d'opposition systématique, les opposants refusent de voir la réalité du processus, totalement en phase avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Loire-Bretagne, approuvé le 18 novembre 2009, avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Vilaine, approuvé le 1^{er} avril 2003 et celui de l'estuaire de la Loire approuvé le 9 septembre 2009. Ces schémas recommandent d'ailleurs la méthode de compensation dite fonctionnelle plutôt que surfacique et expliquent en grande partie les choix faits par les deux maîtres d'ouvrage sur Notre-Dame-des-Landes – Aéroport du Grand Ouest (AGO) pour la plateforme, l'État pour la desserte routière – et qui sont aussi en phase avec la profession agricole, soucieuse que la perte de surface soit la plus faible possible. Ce principe de compensation fonctionnelle a également été accrédité par un courrier de la ministre en charge de l'Environnement en décembre 2011 et considéré comme précurseur au point d'être repris dans la loi Biodiversité de 2016.

L'instruction des dossiers loi sur l'eau a donné lieu à un avis favorable des commissions locales de l'eau des Sage Vilaine et Estuaire avant l'enquête publique qui s'est tenue de juin à août 2012, ainsi qu'à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux réserves : la définition d'un cadre juridique technique et financier avec la profession agricole et la mise en place d'une expertise scientifique sur la méthode de compensation, qui a induit l'installation d'un comité d'experts scientifiques pour analyser la méthode des maîtres d'ouvrage sur les zones humides. Elle a émis douze réserves à prendre en compte, mises en avant par les opposants, mais qui n'ont pourtant rien d'exceptionnel au regard, par exemple, de plus d'une trentaine de réserves sur la ligne ferroviaire Sud Europe Atlantique, comme le confirmera le cabinet Biotope lors d'une audition au Sénat en mars 2017 sur les compensations environnementales. Ces réserves ont été instruites par la Direction des territoires et de la mer (DDTM) de Loire-Atlantique et ont permis des garanties supplémentaires dans les projets d'arrêtés qui ont été présentés au Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (Coderst) en novembre 2013, qui a lui-même émis un avis favorable à la suite de ces compléments.

Enfin, s'agissant des dossiers des espèces protégées, il est important de rappeler que le Conseil national de protection de la nature (CNPN) a donné un avis

favorable le 5 juillet 2012⁸ et qu'un protocole sur la réalisation des mesures compensatoires a été conclu le 23 décembre 2013 entre l'État, AGO et la Chambre d'agriculture. La profession agricole a également été largement associée à la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles naturels (PEAN) de 17 300 hectares entre l'agglomération nantaise et le site de l'aéroport, le plus grand PEAN de France. Cela représente trois fois la ville de Nantes, plus de cent fois la surface artificialisée de l'aéroport.



Source : Conseil départemental de Loire-Atlantique

Véronique de Crespin de Billy, rapporteur du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, déclarera d'ailleurs, en février 2016, lors d'une audition au Sénat sur les mesures de compensations environnementales à propos de l'aéroport du Grand Ouest : « Sur la méthode, à la décharge du maître d'ouvrage, l'exercice était à l'époque compliqué. Il n'existait pas de méthode de dimensionnement de la compensation. Pour ce projet, il appartient à chaque maître d'ouvrage de proposer sa propre méthode [...] Nous avons tout de même noté dans notre rapport que les deux maîtres d'ouvrage – DREAL [Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement] et AGO – pour ce projet-là avaient fait l'effort de proposer une méthode, ce qui n'est pas toujours le cas. Il faut reconnaître que cette volonté d'innovation des maîtres d'ouvrage était à l'époque assez intéressante pour un projet surfacique, en outre sur un grand territoire⁹. »

8. https://naturalistesenlutte.files.wordpress.com/2012/12/ob_b17ed86263756abf1d1ef8f514b29de0_cnpn-avis-nddl-5072012.pdf

9. Sénat, Commission d'enquête « Compensation des atteintes à la biodiversité », réunion du 9 février à 17 h 30, audition de Mme Véronique de Crespin de Billy (www.nossenateurs.fr/seance/16278).

Forts de cette démarche, les arrêtés environnementaux liés à la loi sur l'eau et aux espèces protégées, contestés par les opposants, ont été validés en première instance le 17 juillet 2015 et en appel le 14 novembre 2016, avec des conclusions très claires¹⁰ :

- sur la compatibilité des projets avec le Sdage du bassin Loire-Bretagne, au vu des rapports, notamment celui de la commission du dialogue de 2013, de celui de la DGAC de 2013 et de celui du CGED réalisé à la demande de la ministre de l'Écologie de mars 2016 « le réaménagement de l'aéroport actuel ne constituait pas une solution alternative présentant un caractère avéré ainsi que l'exige le Sdage » ;

- sur la compatibilité des arrêtés avec deux dispositions du plan de gestion et d'aménagement durable du Sage du bassin de la Vilaine, la cour d'appel de Nantes a estimé après analyse des mesures prises qu'aucune incompatibilité n'était constatée ;

- enfin, concernant les arrêtés au titre des espèces protégées, la cour d'appel a estimé que ce transfert répondait bien à une raison impérative d'intérêt public majeur sans alternative avérée et que si les opérations avaient un impact important sur certaines espèces naturelles protégées, elle a précisé les raisons pour lesquelles les mesures prises n'étaient pas de nature à nuire au maintien de chacune des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle qui s'apprécie aux échelles locales et supralocales.

Malgré ce processus, les commissions mises en place pour apaiser la situation ne parviendront pas à ramener les opposants à la raison. Ni la commission du dialogue de 2012, mise en place par le Premier ministre, qui aura auditionné plus de 100 personnes, à laquelle refuse de participer dès le début l'Acipa, principale association d'opposants, ni le rapport du CGEDD de mars 2016 ne permettront d'influer sur leurs positions. Pourtant leurs conclusions sont claires et confirment la nécessité de transférer l'aéroport. La commission du dialogue rappellera notamment que :

- lors du débat public, les alternatives examinées ont non seulement porté sur la recherche d'autres sites que celui de Notre-Dame-des-Landes mais aussi sur une optimisation des aéroports existants qui a conclu que la mise en réseau des aéroports de l'Ouest relèverait d'un « caractère irréaliste en raison des stratégies des compagnies aériennes qui demandent une masse critique pour ouvrir des lignes¹¹ » ;

- « au-delà de 55 000 mouvements, les nuisances pour les habitants de l'agglomération nantaise deviendraient difficilement supportables. Le

10. Cour administrative d'appel de Nantes, 14 novembre 2016-communiqué de presse Aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

11. *Transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique*, rapport de la commission du dialogue établi par Claude Chéreau, Clude Brévan et Rouchdy Kbaier, 9 avril 2013 p.23

réaménagement de Nantes Atlantique n'apparaît donc pas à la commission comme une solution valable à long terme. Difficile techniquement et très pénalisant pour les habitants de l'agglomération, ce choix conduirait à plafonner volontairement la capacité de l'aéroport, ce qui ne permettrait pas d'amortir les coûts des travaux nécessaires à une augmentation de capacité, même limitée, et serait préjudiciable au développement économique de la Région¹² ».

Le rapport du CGEDD de mars 2016 ira dans le même sens, en affirmant que « parmi les sites envisageables, celui de Notre-Dame-des-Landes apparaît encore aujourd'hui comme un compromis acceptable, malgré des difficultés à ne pas sous-estimer¹³ » et que « ce dimensionnement [à une piste] paraît suffisant jusqu'au-delà de l'objectif de 9 M de passagers envisagé par l'enquête publique. Toutefois, réserver autant que possible l'espace pour pouvoir faire évoluer l'infrastructure selon les besoins non identifiés à ce jour est prudent¹⁴ ». Le rapport se fonde pour cela sur l'analyse du site de Notre-Dame-des-Landes, en considérant que :

– « du point de vue des habitats identifiés par la directive 92/43 CE, le secteur de NDDL [Notre-Dame-des-Landes] ne présente que peu d'espaces d'intérêt européens en proportion de la surface inventoriée, et en valeur absolue » et que « de ce fait, et dans l'optique de la constitution d'un réseau d'espaces significatifs à l'échelle européenne, l'absence de désignation est cohérente¹⁵ » ;

– « le site de NDDL [Notre-Dame-des-Landes] s'avère d'une réelle richesse [...] tant par la présence d'espèces menacées que par la taille des populations » et qu'« en ce sens, cet espace est sensiblement plus riche que d'autres sites évoqués. Pour autant, ce n'est pas un ensemble d'exception. Ainsi, dans le périmètre de la réserve naturelle de Grand-Lieu, qui ne comprend qu'une partie du lac et des surfaces terrestres peu étendues, on ne relève pas moins de 10 espèces végétales protégées, et 240 espèces animales protégées¹⁶ » ;

– « si la quasi-totalité du plateau de Notre-Dame-des-Landes a finalement été classée en zone humide, il est possible de pressentir qu'il en sera de même pour l'espace qu'il serait nécessaire de maîtriser pour moderniser l'aéroport de Nantes Atlantique en se rapprochant du lac de Grand-Lieu¹⁷ » et que « l'extension de Nantes Atlantique se ferait également sur le même type de sol¹⁸ ».

12. *Transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique-Rapport de la commission du dialogue établi par Claude Chéreau, Claude Brévan et Rouchdy Kbaier-9 avril 2013* p.59

13. CGEDD, *op. cit.*, p. 5.

14. *Ibid.*, p. 23.

15. *Ibid.*, p. 73-74.

16. *Ibid.*, p. 76.

17. *Ibid.*, p. 77.

18. *Ibid.*, p. 35.

Même la Commission européenne, saisie par les opposants, validera le principe du transfert à Notre-Dame-des-Landes le 17 septembre 2013 lors de la Commission des pétitions où le représentant de la Direction générale de l'environnement confirmera la conformité du projet avec le droit européen en déclarant : « La commission a fondé son avis en constatant tant sur la loi sur l'eau, sur les directives habitat ou sur les espèces protégées, qu'aucune infraction de l'État français n'avait été constatée [...] Elle a fondé sa décision sur le respect des législations réglementaires européennes et une évaluation jugée satisfaisante des mesures de compensation [...] Le site, situé en dehors de toute zone Natura 2000, abrite des espèces protégées mais qui sont présentes dans beaucoup d'autres endroits en France. Ces espèces seront déplacées avant les travaux qui ne porteront donc pas atteinte à leur survie¹⁹. »

Quant à la procédure de précontentieux adressée à la France le 16 avril 2014 par l'Union européenne, utilisée par certains députés écologistes européens, qui lui reprochaient, d'une part, de ne pas avoir soumis certains documents de planification à l'évaluation prévue par la directive 2001/42/CE et d'autre part, de ne pas avoir appréhendé l'ensemble des projets connexes à l'aéroport, notamment la future liaison rapide Nantes/Rennes comme l'impose la directive 2011/92/UE, elle vient d'être classée sans suite par la Commission européenne. Cette dernière considère en effet qu'au regard des éléments complémentaires apportés par l'État français à travers notamment le SCOT de la Métropole Nantes Saint-Nazaire approuvé le 19 décembre dernier et ayant été soumis à enquête publique et à l'avis favorable d'une autorité environnementale indépendante, toutes les garanties de respect des directives européennes sont apportées.

Le CGEDD dans son rapport de mars 2016 y répondait déjà en partie (page 54) : « L'horizon de réalisation d'une telle liaison paraît aujourd'hui très lointain, bien au-delà de 2030. Faute d'avoir défini vraiment les fuseaux de tracé précis, l'évaluation environnementale globale est difficile à réaliser, sans pour autant constituer un "saucissonnage" des projets au regard des procédures d'enquête publique²⁰. »

Corinne Roecklin, responsable Environnement de SNCF Réseau, confirmait également ces éléments concernant l'analyse des projets connexes à l'aéroport du Grand Ouest dans une audition au Sénat sur les mesures de compensations environnementales le 18 janvier 2017 : « LNOBPL [Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire] est un projet émergent, dont le débat public s'est

19. <https://www.desailespourlouest.fr/transfert-pour-des-raisons-environnementales/>

20. CGEDD, *op. cit.*, p. 54.

achevé il y a tout juste deux ans. Aujourd'hui, on est en phase post-débat public. Le travail sur les différents scénarios possibles pour répondre aux fonctionnalités du projet continue. L'une des fonctionnalités envisagées est la desserte éventuelle de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, mais les deux projets n'en sont pas au même niveau de définition : LNOBPL est une idée de projet – il reste près de vingt ans d'études, alors que Notre-Dame-des-Landes est un projet plus abouti. Actuellement, nous recensons un ensemble d'enjeux environnementaux, afin de dessiner des options de passage possibles pour desservir le site de l'aéroport, mais pas seulement. Aujourd'hui, nous sommes vraiment dans la phase d'évitement des enjeux majeurs, porteurs de risques forts. LNOBPL n'a pas encore de tracé, on ne peut donc pas savoir quels seront les impacts résiduels qu'il faudra compenser²¹. »

Il est également important de souligner le caractère peu riche de la terre du secteur dit des Landes. Comme le souligne le rapport de la commission du dialogue, la mise en culture des terres de Notre-Dame-des-Landes et des communes voisines a été tardive car la valeur agronomique des sols était médiocre : il s'agissait de landes peu fertiles. La commission a rencontré un géographe de l'université de Nantes (Jean Renard), qui rappelle que « ce sont les terres les plus médiocres qui ont été défrichées le plus tardivement. Il fallait des trais de culture imposants et des charrues de qualité sur ces sols lourds et difficiles à travailler²² ».

Enfin, même la consultation référendaire décidée par le président de la République en février 2016 permettant le vote de citoyens n'aura pu convaincre les opposants qui évoquent encore un déni de démocratie malgré le vote de près de 500 000 personnes, soit un taux de participation exceptionnel de 51 % et un choix clairement favorable à plus de 55 %.

Aucun projet d'infrastructure n'avait été jusqu'à ce jour autant étudié, analysé, expertisé, jugé, ni même soumis au choix démocratique de 500 000 citoyens. Et pourtant, il n'est pas encore lancé et accuse cinq ans de retard sur le calendrier initial. Et ce n'est pas l'alibi de l'Europe qui en est la cause. C'est donc qu'il faut chercher ailleurs les raisons de ce surplace.

21. Sénat, Commission d'enquête « Compensation des atteintes à la biodiversité », réunion du 18 janvier à 14 h 10, audition de Mme Corinne Roecklin (www.nossenateurs.fr/seance/15710).

22. *Transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique*, rapport de la commission du dialogue établi par Claude Chéreau, Claude Brévan et Roudchy Kbaier, 9 avril 2013, p. 45 (https://reporterre.net/IMG/pdf/commission_de_dialogue.pdf).

3. DES MINORITÉS D'ACTIVISTES BÉNÉFICIAIRES DE PUISSANTS RELAIS

Lors de l'élection présidentielle de 2012, les principaux candidats étaient favorables à poursuivre le transfert et à engager les travaux. Ceux qui y étaient opposés ont fait un score plus que modeste : avec 5,89 %, Eva Joly n'a même pas atteint, à Notre-Dame-des-Landes, le total des voix réunies par Dominique Voynet et José Bové en 2007 (6,07 %). Et il en est de même dans toutes les communes limitrophes, que ce soit à Fay-de-Bretagne (4,35 %), Héric (3,18 %), Vigneux-de-Bretagne (5,35 %) ou Grandchamp-des-Fontaines (4,70 %).

Lors des élections municipales de 2014, les maires des grandes villes de l'Ouest ont clairement affiché leur soutien au projet. Johanna Rolland à Nantes, Nathalie Appéré à Rennes mais aussi François Zocchetto à Laval ou Christophe Béchu à Angers. Il en a été de même lors des élections départementales de 2015 : Philippe Grosvalet en Loire-Atlantique et Jean-Luc Chenut en Ille-et-Vilaine ont été élus en annonçant leur soutien à cet équipement. Enfin, Bruno Retailleau en Pays de la Loire et Jean-Yves Le Drian en Bretagne ont été élus en décembre 2015 en affichant clairement leur volonté de faire avancer ce projet. Si les élus bien que légitimés par les élections et les décisions de justice ne parviennent pas à mettre en place ce projet décidé démocratiquement, c'est parce qu'il fait l'objet depuis trop longtemps d'un chantage politique au niveau national par ceux qui prétendent défendre l'environnement. Rappelons donc les faits sur ce sujet :

- un aéroport actuel enclavé où les avions survolent une zone Natura 2000 et une agglomération de 600 000 personnes, dont 80 000 subiront à terme les nuisances sonores, face à un aéroport dont la zone a été préservée depuis plus de quarante ans et qui impactera seulement 900 personnes ;
- un aéroport actuel datant des années 1930, construit par petits morceaux au fur et à mesure de sa croissance face à un aéroport à énergie positive qui consommera trois fois moins que Nantes Atlantique et sera le premier aéroport HQE (Haute Qualité Environnementale) en France ;
- un large projet d'emprise aéroportuaire de 1 239 hectares (+ 186 hectares pour la desserte routière) pour préserver des nuisances sonores mais, dont seulement 147 seront artificialisés (+ 23 hectares pour la desserte), soit à peine plus de 10 % de l'emprise totale, bien loin des 2 000 hectares bétonnés mis en avant par les opposants dans les médias ;



Source : Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest

– un transfert qui permettra d'éviter l'étalement urbain à Nantes en autorisant la densification de zones actuellement contraintes par le survol des avions : 15 000 personnes pourront ainsi à terme être logées dans l'agglomération, alors que la consommation foncière serait deux fois plus grande en dehors de l'agglomération ;

– des arrêtés environnementaux qui ont intégré les réserves des experts scientifiques et qui ont été validés par la justice ;

– l'Union européenne qui valide le transfert sur un plan réglementaire ;

– une méthode de compensation innovante basée sur la fonctionnalité plutôt que sur la surface qui permet de moins impacter les terres agricoles et apporte des garanties :

- 735 unités de compensation (560 AGO et 175 DREAL) pour les zones humides, 1 269 pour les espèces protégées (823 AGO et 446 DREAL) ;
- 104 mares à créer pour AGO, 42 pour la DREAL ;
- 47 hectares d'habitat naturel à restaurer pour AGO, 23 hectares pour l'État ;
- 51,8 kilomètres de haies à planter pour AGO et 17,5 hectares pour l'État ;
- 1 650 mètres linéaires de cours d'eau à restaurer.

En dépit de ces données factuelles, les opposants au projet ont délibérément opté pour une position idéologique, voire physique, donc violente, si l'on considère les saccages des villes de Nantes et de Rennes par les « zadistes », et non pour une opposition constructive. Le revirement de FNE après 2007 en est un exemple frappant. Et ils ont bénéficié de relais puissants. Parlementaires écologistes, mouvements anarchistes et antimondialistes, ONG bénéficiant de financements publics, zadistes de l'Europe entière revendiquant un droit à choisir sa vie sur la terre des autres... Il s'est agrégé dans cette opposition

bien plus qu'une opposition à une infrastructure mais plutôt à un modèle idéologique de société : les « grands projets inutiles et imposés » (GPII) sont devenus une caisse de résonance à ne pas rater pour affirmer l'idéologie dite de la « convergence des luttes ».

Après avoir perdu sur le terrain démocratique, après avoir perdu sur le terrain judiciaire, il ne reste plus que l'opposition physique pour faire reculer un État qui porte pourtant le projet depuis plus de vingt ans mais dont l'indécision au plus haut niveau, afin de tenter de préserver des équilibres politiques, a pour conséquence de renforcer l'opposition violente, laissant les riverains, les élus locaux et les citoyens incrédules, avec le sentiment d'être abandonnés par les pouvoirs publics.

Mais le plus inquiétant est que cette opposition qui s'exprime, y compris par la force, est relayée par des élus de notre République, parfois même membres du gouvernement, et qui n'hésitent pas à transgresser la loi en soutenant des « zadistes » occupant illégalement les terres, en rouvrant des maisons expropriées à l'aide de pieds-de-biche et de tournevis, devant des nuées de caméras, au mépris des principes de base élémentaires d'une démocratie et d'un État de droit.

Pire, des élus appellent à l'opposition aux forces de l'ordre, à la résistance et aux sabotages, relayés par des opposants radicaux qui ne croyaient pas à une telle aubaine pour mieux faire valoir leur idéologie. Des associations tiennent des conférences de presse avec des « zadistes » à visage masqué sans que les médias ne s'interrogent sur les effets du relais apporté. De ce fait, il est difficile de s'étonner ensuite de la violence et des exactions commises sur site. Gendarmerie attaquée, voiture de gendarmerie brûlée, routes départementales coupées, vigile roué de coups, juge « caillassé » et contraint de rebrousser chemin, chercheurs molestés, chefs d'entreprise intimidés par des menaces, notamment ceux qui sont titulaires des marchés sur les compensations environnementales... plus de 200 faits de violences ont été ainsi recensés par la police sans que l'État ne fasse rétablir l'ordre public et son autorité. Les reportages du magazine *Enquête exclusive*, où l'on voit les journalistes s'infiltrer dans la Zad et filmer ce qui est devenu une « zone d'anarchie et de délabrement », sont criants de vérité. Une pétition de plus de 1 500 riverains, l'agression de chercheurs ou de journalistes pointeront aussi la lumière sur la réalité de cet espace, mais trop ponctuellement au regard du tapage médiatique proposé par des groupes minoritaires mais hyperactifs.

4. UNE INSTANTANÉITÉ MÉDIATIQUE AU DÉTRIMENT DE L'ANALYSE DE FOND

Le dossier de l'aéroport du Grand Ouest est à étudier dans toutes les écoles de journalisme, à Sciences Po ou dans les autres grandes écoles. C'est un condensé de certains dysfonctionnements de notre système médiatique qui privilégie trop souvent le superficiel ou l'instantanéité par rapport au fond d'un dossier qui est pourtant consolidé démocratiquement sur quarante ans.

Présence régulière sur les chaînes d'information en continu des soutiens politiques, rassemblement systématique et bien orchestré médiatiquement à chaque décision de justice dans les tribunaux, tribunes régulières dans les journaux, présence affirmée et forte sur les réseaux sociaux, coup de poing événementiel sur la pyramide du Louvre, manifestation sur le pont de Cheviré et blocage de la route nationale Nantes-Vannes, tout est matière à séquencer médiatiquement l'action de ces groupes qui prend de court les porteurs du projet qui, eux, s'évertuent à maintenir le dossier à flot et à préparer les très nombreux recours judiciaires auxquels ils doivent faire face.

Et, il faut le reconnaître, certains de ces rassemblements ont pu être impressionnants, avec parfois 20 000 à 40 000 personnes, en partie constitués de manifestants acheminés par les organisateurs depuis des territoires bien loin de Notre-Dame-des-Landes. Certes, les agriculteurs et leurs « tracteurs vigilants » sont sympathiques et chacun peut comprendre la déchirure de quitter une terre, mais qui rappelle que seuls quarante agriculteurs ont été directement concernés par les expropriations et que, parmi eux, plus de trente ont accepté une négociation à l'amiable leur permettant de se relocaliser à proximité grâce à un protocole signé avec la Chambre d'agriculture ? Certes, le transfert de l'aéroport va impacter les terres agricoles, mais qui rappelle que les 15 000 personnes qui pourront être logées sur des zones actuellement survolées consommeront deux fois plus de surfaces foncières en dehors de l'agglomération ? Certes, Notre-Dame-des-Landes est située en zone humide, mais qui rappelle que 50 % du territoire de la Loire-Atlantique est situé en zone humide et que maintenir l'aéroport à Nantes nécessiterait l'acquisition de 32 hectares en bordure de la zone Natura 2000 du lac de Grand-Lieu, dont la commune est concernée par la loi littoral, rendant cette procédure sans fin ?



Source : CCI Pays de la Loire

En fait, peu de médias s'intéressent au fond du dossier, car c'est effectivement moins spectaculaire qu'un « planter de bâtons » de 10 000 personnes ou des députés allant rouvrir des maisons expropriées, en faisant fi des décisions de justice.

Les questions de fond, celles qui expliquent les raisons du transfert, celles du désenclavement aérien, de l'aménagement du territoire (rapprochement de la zone de chalandise naturelle de l'aéroport), de l'environnement, de la croissance inéluctable du trafic sont trop souvent éludées au profit d'un *buzz* de court terme entretenu par un point de vue très parisien qui croit savoir ce qui est bon pour les territoires. L'avènement des chaînes d'information en continu ou le développement des réseaux sociaux en est une des raisons principales. Il faut réagir dans l'instant, il faut des images, du son etc., quitte à interroger des personnes témoignant à visage couvert sous le pseudonyme de Camille, ce qui ne semble pas choquer grand monde.

Le 22 février 2014 lors de la manifestation qui a dégénéré à Nantes, causant plus de 3 millions d'euros de dégâts²³ et traumatisant les témoins de ce déchaînement de violence, une journaliste d'une chaîne télévisée arrive sur site. Les associations favorables au projet l'accueillent et lui demandent ce qu'elle connaît du projet : « Pas grand-chose. J'arrive de l'étranger et j'ai besoin de

23. Source : préfecture de Loire-Atlantique.

faire des images et quelques sons », répond-elle, avant d'effectuer quelques micros-trottoirs, puis de filmer les images de heurts²⁴. Quelques jours après la consultation du 26 juin 2016, une matinale radio très écoutée ressortira les déclarations de Dominique Voynet et des écologistes diffusées dans les années 2000, alors favorables au transfert de l'aéroport, alors qu'il aurait été logique de s'y intéresser en amont du vote afin d'éclairer le citoyen. De la même manière, des chaînes de télévision ont annulé des plateaux programmés le lundi 27 juin matin car lors du référendum le « non » au projet ne l'avait pas emporté... Ces exemples reflètent le traitement orienté du dossier de l'aéroport du Grand Ouest, même s'il ne faut pas en faire une généralité car des journalistes ont proposé une vraie analyse de fond sans céder à la facilité, à l'image de Michel Urvoy de *Ouest-France* ou d'Antoine Denéchère de *France Bleu*.

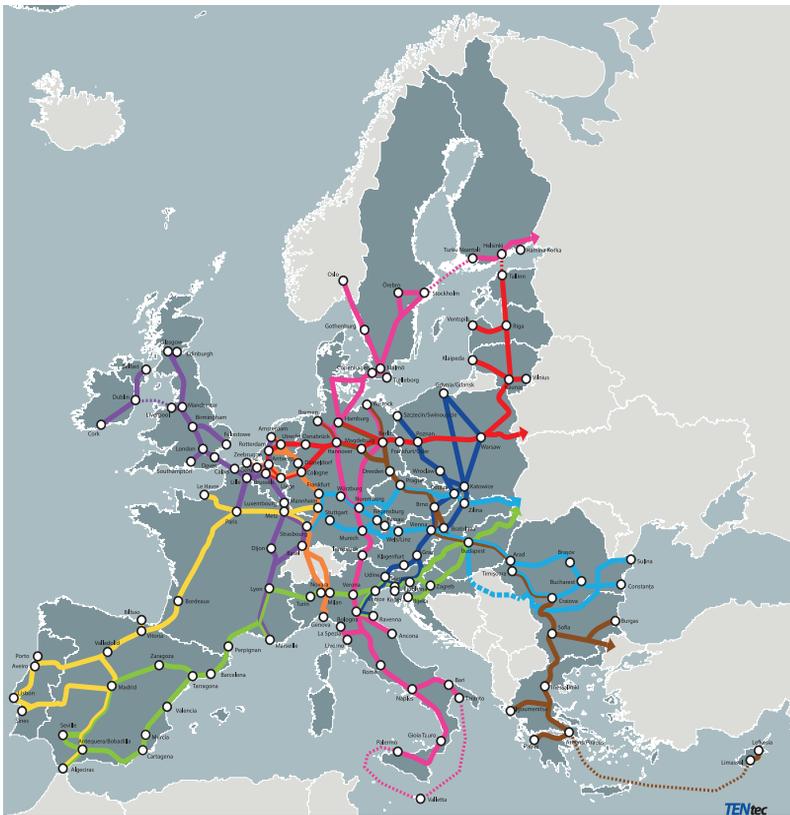
La consultation du 26 juin a eu cependant un effet bénéfique : elle a mis chacun devant ses responsabilités. Les élus et les porteurs du projet, qui ont dû faire campagne pour convaincre, mais aussi les rédactions elles-mêmes, qui ont été tenues de présenter les arguments des partisans et des opposants. Et force est d'admettre que cette consultation a permis de rééquilibrer une présentation souvent à charge et basée sur des clichés : des élus à la solde de Vinci, des gentils agriculteurs empêchés de travailler par de méchants bétonneurs... Néanmoins, tout n'est jamais blanc ou noir, et il faut reconnaître que la presse interroge aussi ceux qui veulent bien s'exprimer, et lorsque le concessionnaire et l'État ne souhaitent pas communiquer, il est aussi parfois difficile de trouver des contrepoints que seuls les associations de soutien ou les collectivités donnent sur un projet pourtant porté par l'État.

CONCLUSION

Le dossier de l'aéroport du Grand Ouest agrège énormément de dysfonctionnements de notre démocratie et toute personne qui a suivi et contribué à ce projet ne peut que rester interloquée par ce retard de plus de cinq ans toléré et décidé par l'État : non-respect du contrat, engagements remis en cause, non-respect du vote démocratique, etc.. L'État demande aux chefs d'entreprise de prendre des risques, d'embaucher, de croire en l'avenir. Mais comment croire en la parole publique quand la ministre de l'Environnement

24. Propos rapportés à l'auteur par l'association Des Ailes pour l'Ouest

signe elle-même l'ordonnance et le décret fixant le périmètre et la question de la consultation locale appelant les électeurs aux urnes pour déclarer quelques jours après le vote que la question était mal posée parce que le résultat n'est pas à son goût ? Comment rester optimiste quand nos entreprises du Grand Ouest voient remise en cause la perspective d'un équipement aussi structurant pour leur développement, en contradiction avec la volonté de combattre le chômage et l'impératif de solidarité avec les générations futures. Car le Grand Ouest est à l'écart des principaux flux et réseaux européens tant sur le plan des passagers que des marchandises et c'est pourquoi nous avons besoin d'être connectés avec les principales métropoles européennes à des horaires adaptés permettant des allers-retours dans la journée.

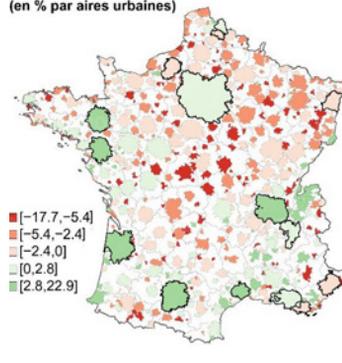


Réseau Transeuropéen de transport (RTE-T) prioritaire arrêté par le parlement et la commission pouvant bénéficier de financement européen

L'enjeu pour cette région est de rester attractive en termes de qualité de vie pour attirer les collaborateurs de tout niveau et leur famille. Les défenseurs de ce projet ont la volonté d'ancrer dans leur territoire des activités durables et l'aéroport du Grand Ouest est l'un des éléments structurants du futur de ces territoires.

Les deux régions Bretagne et Pays de la Loire accueilleront 1,5 million d'habitants supplémentaires d'ici à 2040, tirées par la croissance des aires urbaines de Nantes et de Rennes qui vont bientôt se rejoindre.

Evolution de la population en emploi entre 2008 et 2013
(en % par aires urbaines)



Source : INSEE

Chaque année, la Loire-Atlantique accueille 15 000 habitants supplémentaires, l'équivalent d'une ville comme Saumur. Quelles perspectives propose-t-on à ces nouveaux venus ? Celles d'une région excentrée et repliée sur elle-même ou, au contraire, ouverte aux autres, soucieuse de bien accueillir ses habitants et de leur offrir des conditions modernes de transport à l'international ? Celles d'une région marquée pour des décennies par l'image d'une Zad ou celles d'un équipement moderne et performant capable d'accompagner une croissance soutenue et d'éviter un transit par Paris ? Car 50 % des habitants du Grand Ouest vont en effet encore à Paris pour rejoindre des destinations internationales, souvent en voiture, sans que cela ne préoccupe la plupart des défenseurs de l'environnement.

Le manifeste sur l'avenir du transport aérien publié par l'Union des aéroports français (UAF) début 2017²⁵ ne fait que conforter le choix des élus du Grand Ouest, depuis vingt ans, de transférer l'aéroport de Nantes Atlantique et de

25. Union des aéroports français (UAF), *Les Aéroports au service de l'attractivité du territoire. Manifeste des aéroports français*, 2017 (<http://www.aeroport.fr/page/page/manifeste-des-a-roports-fran-ais-les-a-roports-au-service-de-l-attractiv-des-territoires>).

le mutualiser avec la desserte de la Bretagne sur un site adapté, capable de faire face à la croissance du trafic au cœur de sa zone de chalandise de plus de 8 millions d'habitants, soit l'équivalent de la population de pays comme la Suède ou l'Autriche.



Source : Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest

En effet, ainsi que le décrit ce manifeste, la concentration des compagnies aériennes, la prépondérance du modèle économique *low cost*, le renforcement des politiques environnementales, l'amélioration de la qualité des services aux voyageurs et la compétition plus vive entre territoires, nécessite de « construire l'aéroport de demain²⁶ ». Le rapport parlementaire de Jean-Pierre Blazy, député du Val-d'Oise et président de Villes et Aéroports, sur la politique aéroportuaire française paru en février 2017 défend une vision à long terme car « en 2030 la saturation des capacités de aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale, elle aura été atteinte bien avant 2020²⁷ ». Ainsi, selon une étude d'Eurocontrol de juillet 2012, 12 % de la demande de trafic ne pourra être satisfaite en 2035 sur

26. *Ibid.*, p. 6.

27. Groupe d'études parlementaire « Politique aéroportuaire », *À quel horizon le « crash » du transport aérien aura-t-il lieu ?*, rapport présenté par M. Jean-Pierre Blazy, février 2017 (http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_politique_aeroportuaire_08_03_17.pdf) p 16-17.

le système aéroportuaire européen à capacité équivalente²⁸. C'est pour éviter cette situation dans l'Ouest que le transfert de l'aéroport de Nantes, dont l'extension serait plus que limitée, est absolument indispensable.

Mais, au-delà du Grand Ouest et de sa volonté de maîtriser son destin, c'est bien de l'avenir de nos infrastructures dont il est question avec Notre-Dame-des-Landes. Si, par malheur, le gouvernement renonçait à faire exécuter les décisions de justice, ce serait le signal que chacun peut s'opposer à tout projet d'infrastructure, même déclaré d'utilité publique, même validé par les plus hautes juridictions de notre pays, même conforté par le vote démocratique de 500 000 personnes, en sus des décisions de l'État et de la quasi-totalité des collectivités publiques concernées. Et que chacun peut s'y opposer par la force en enfreignant sans foi ni loi les principes de notre République.

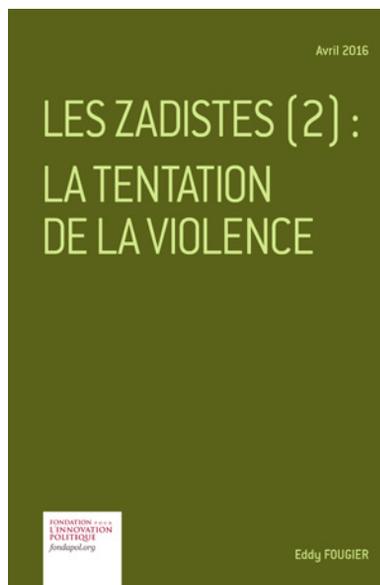
Le transfert de l'aéroport Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes est devenu l'icône du déni de la démocratie française, dans un processus où l'unanimité des pouvoirs publics, État et collectivités, ainsi que la totalité des décisions de justice et la confirmation référendaire n'ont toujours pas permis le démarrage des travaux. Pire encore, cette « icône » infuse dans les esprits l'idée même d'un certain règne de la « minocratie », c'est-à-dire de la domination d'une ultra-minorité hyperactive, capable de bloquer des routes en toute impunité. Ce n'est pas la perspective que l'on peut souhaiter pour nos territoires pas plus que pour la France. C'est pourtant celle qui résulterait d'un renoncement. Il est donc absolument indispensable que ce projet voie enfin le jour afin de proposer à nos enfants une croissance durable et responsable.

28. Voir Bruno Trevidic, « Les aéroports européens menacés de saturation en 2035 », lesechos.fr, 10 juillet 2013 [www.lesechos.fr/10/07/2013/lesechos.fr/0202888006942_les-aeroports-europeens-menaces-de-saturation-en-2035.htm].



Contester les technosciences : leurs raisons
Eddy Fougier, juillet 2011, 40 pages

Contester les technosciences : leurs réseaux
Sylvain Boulouque, juillet 2011, 36 pages



Les zadistes (1) : un nouvel anticapitalisme
Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages

Les zadistes (2) : la tentation de la violence
Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages

La gauche radicale : liens, lieux et luttes (2012-2017)
Sylvain Boulouque, mai 2016, 56 pages

NOS PUBLICATIONS

France : les juifs vus par les musulmans. Entre stéréotypes et méconnaissances
Mehdi Ghouirgate, Iannis Roder et Dominique Schnapper, mai 2017, 44 pages

Dette publique : la mesurer, la réduire
Jean-Marc Daniel, avril 2017, 52 pages

Parfaire le paritarisme par l'indépendance financière
Julien Damon, avril 2017, 52 pages

Former, de plus en plus, de mieux en mieux. L'enjeu de la formation professionnelle
Olivier Faron, avril 2017, 48 pages

Les troubles du monde, l'islamisme et sa récupération populiste : l'Europe démocratique menacée
Pierre-Adrien Hanania, AJC, Fondapol, mars 2017, 44 pages

Porno addiction : nouvel enjeu de société
David Reynié, mars 2017, 48 pages

Calais : miroir français de la crise migratoire européenne [2]
Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2017, 72 pages

Calais : miroir français de la crise migratoire européenne [1]
Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2017, 56 pages

L'actif épargne logement
Pierre-François Gouiffès, février 2017, 48 pages

Réformer : quel discours pour convaincre ?
Christophe de Voogd, février 2017, 52 pages

Hôpital : libérer l'innovation
Christophe Marques et Nicolas Bouzou, février 2017, 44 pages

De l'assurance maladie à l'assurance santé
Patrick Negaret, février 2017, 48 pages

Le Front national face à l'obstacle du second tour
Jérôme Jaffré, février 2017, 48 pages

La République des entrepreneurs
Vincent Lorphelin, janvier 2017, 52 pages

Des startups d'État à l'État plateforme
Pierre Pezziardi et Henri Verdier, janvier 2017, 52 pages

Vers la souveraineté numérique
Farid Gueham, janvier 2017, 44 pages

Repenser notre politique commerciale
Laurence Daziano, janvier 2017, 48 pages

Mesures de la pauvreté, mesures contre la pauvreté
Julien Damon, décembre 2016, 40 pages

L'Autriche des populistes
Patrick Moreau, novembre 2016, 72 pages

- L'Europe face aux défis du pétro-solaire***
Albert Bressand, novembre 2016, 52 pages
- Le Front national en campagnes. Les agriculteurs et le vote FN***
Eddy Fougier et Jérôme Fourquet, octobre 2016, 52 pages
- Innovation politique 2016***
Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2016, 758 pages
- Le nouveau monde de l'automobile (2) : Les promesses de la mobilité électrique***
Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 68 pages
- Le nouveau monde de l'automobile (1) : L'impasse du moteur à explosion***
Jean-Pierre Corniou, octobre 2016, 48 pages
- L'Opinion européenne en 2016***
Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, septembre 2016, 224 pages
- L'individu contre l'étatisme. Actualité de la pensée libérale française (XX^e siècle)***
Jérôme Perrier, septembre 2016, 52 pages
- L'individu contre l'étatisme. Actualité de la pensée libérale française (XIX^e siècle)***
Jérôme Perrier, septembre 2016, 52 pages
- Refonder l'audiovisuel public.***
Olivier Babeau, septembre 2016, 48 pages
- La concurrence au défi du numérique***
Charles-Antoine Schwerer, juillet 2016, 48 pages
- Portrait des musulmans d'Europe : unité dans la diversité***
Vincent Tournier, juin 2016, 68 pages
- Portrait des musulmans de France : une communauté plurielle***
Nadia Henni-Moulaï, juin 2016, 48 pages
- La blockchain, ou la confiance distribuée***
Yves Caseau et Serge Soudoplatoff, juin 2016, 48 pages
- La gauche radicale : liens, lieux et luttes (2012-2017)***
Sylvain Boulouque, mai 2016, 56 pages
- Gouverner pour réformer : Éléments de méthode***
Erwan Le Noan et Matthieu Montjotin, mai 2016, 64 pages
- Les zadistes (2) : la tentation de la violence***
Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages
- Les zadistes (1) : un nouvel anticapitalisme***
Eddy Fougier, avril 2016, 44 pages
- Régionales (2) : les partis, contestés mais pas concurrencés***
Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2016, 52 pages
- Régionales (1) : vote FN et attentats***
Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, mars 2016, 60 pages
- Un droit pour l'innovation et la croissance***
Sophie Vermeille, Mathieu Kohmann et Mathieu Luinaud, février 2016, 52 pages
- Le lobbying : outil démocratique***
Anthony Escurat, février 2016, 44 pages

Valeurs d'islam

Dominique Reynié (dir.), préface par le cheikh Khaled Bentounès, PUF, janvier 2016, 432 pages

Chiïtes et sunnites : paix impossible ?

Mathieu Terrier, janvier 2016, 44 pages

Projet d'entreprise : renouveler le capitalisme

Daniel Hurstel, décembre 2015, 44 pages

Le mutualisme : répondre aux défis assurantiels

Arnaud Chneiweiss et Stéphane Tisserand, novembre 2015, 44 pages

L'Opinion européenne en 2015

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, novembre 2015, 140 pages

La noopolitique : le pouvoir de la connaissance

Idriss J. Aberkane, novembre 2015, 52 pages

Innovation politique 2015

Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2015, 576 pages

Good COP21, Bad COP21 [2] : une réflexion à contre-courant

Albert Bressand, octobre 2015, 48 pages

Good COP21, Bad COP21 [1] : le Kant européen et le Machiavel chinois

Albert Bressand, octobre 2015, 48 pages

PME : nouveaux modes de financement

Mohamed Abdesslam et Benjamin Le Pendeven, octobre 2015, 44 pages

Vive l'automobilisme ! [2] Pourquoi il faut défendre la route

Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 44 pages

Vive l'automobilisme ! [1] Les conditions d'une mobilité conviviale

Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill, octobre 2015, 40 pages

Crise de la conscience arabo-musulmane

Malik Bezouh, septembre 2015, 40 pages

Départementales de mars 2015 [3] : le second tour

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 56 pages

Départementales de mars 2015 [2] : le premier tour

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 56 pages

Départementales de mars 2015 [1] : le contexte

Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach, août 2015, 44 pages

Enseignement supérieur : les limites de la « mastérisation »

Julien Gonzalez, juillet 2015, 44 pages

Politique économique : l'enjeu franco-allemand

Wolfgang Glomb et Henry d'Arcole, juin 2015, 36 pages

Les lois de la primaire. Celles d'hier, celles de demain.

François Bazin, juin 2015, 48 pages

Économie de la connaissance

Idriss J. Aberkane, mai 2015, 48 pages

Lutter contre les vols et cambriolages : une approche économique

Emmanuel Combe et Sébastien Daziano, mai 2015, 56 pages

Unir pour agir : un programme pour la croissance

Alain Madelin, mai 2015, 52 pages

Nouvelle entreprise et valeur humaine

Francis Mer, avril 2015, 32 pages

Les transports et le financement de la mobilité

Yves Crozet, avril 2015, 32 pages

Numérique et mobilité : impacts et synergies

Jean Coldefy, avril 2015, 36 pages

Islam et démocratie : face à la modernité

Mohamed Beddy Ebnou, mars 2015, 40 pages

Islam et démocratie : les fondements

Ahmad Al-Raysuni, mars 2015, 40 pages

Les femmes et l'islam : une vision réformiste

Asma Lamrabet, mars 2015, 48 pages

Éducation et islam

Mustapha Cherif, mars 2015, 44 pages

Que nous disent les élections législatives partielles depuis 2012 ?

Dominique Reynié, février 2015, 4 pages

L'islam et les valeurs de la République

Saad Khiari, février 2015, 44 pages

Islam et contrat social

Philippe Moulinet, février 2015, 44 pages

Le soufisme : spiritualité et citoyenneté

Bariza Khiari, février 2015, 56 pages

L'humanisme et l'humanité en islam

Ahmed Bouyerdene, février 2015, 56 pages

Éradiquer l'hépatite C en France : quelles stratégies publiques ?

Nicolas Bouzou et Christophe Marques, janvier 2015, 40 pages

Coran, clés de lecture

Tareq Oubrou, janvier 2015, 44 pages

Le pluralisme religieux en islam, ou la conscience de l'altérité

Éric Geoffroy, janvier 2015, 40 pages

Mémoires à venir

Dominique Reynié, janvier 2015, enquête réalisée en partenariat avec la Fondation pour la Mémoire de la Shoah, 156 pages

La classe moyenne américaine en voie d'effritement

Julien Damon, décembre 2014, 40 pages

Pour une complémentaire éducation : l'école des classes moyennes

Erwan Le Noan et Dominique Reynié, novembre 2014, 56 pages

L'antisémitisme dans l'opinion publique française. Nouveaux éclairages

Dominique Reynié, novembre 2014, 48 pages

La politique de concurrence : un atout pour notre industrie

Emmanuel Combe, novembre 2014, 48 pages

Européennes 2014 (2) : poussée du FN, recul de l'UMP et vote breton

Jérôme Fourquet, octobre 2014, 52 pages

Européennes 2014 [1] : la gauche en miettes

Jérôme Fourquet, octobre 2014, 40 pages

Innovation politique 2014

Fondation pour l'innovation politique, PUF, octobre 2014, 554 pages

Énergie-climat : pour une politique efficace

Albert Bressand, septembre 2014, 56 pages

L'urbanisation du monde. Une chance pour la France

Laurence Daziano, juillet 2014, 44 pages

Que peut-on demander à la politique monétaire ?

Pascal Salin, mai 2014, 48 pages

Le changement, c'est tout le temps ! 1514 - 2014

Suzanne Baverez et Jean Sènié, mai 2014, 48 pages

Trop d'émigrés ? Regards sur ceux qui partent de France

Julien Gonzalez, mai 2014, 48 pages

L'Opinion européenne en 2014

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, avril 2014, 284 pages

Taxer mieux, gagner plus

Robin Rivaton, avril 2014, 52 pages

L'État innovant [2] : Diversifier la haute administration

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 44 pages

L'État innovant [1] : Renforcer les think tanks

Kevin Brookes et Benjamin Le Pendeven, mars 2014, 52 pages

Pour un new deal fiscal

Gianmarco Monsellato, mars 2014, 8 pages

Faire cesser la mendicité avec enfants

Julien Damon, mars 2014, 44 pages

Le low cost, une révolution économique et démocratique

Emmanuel Combe, février 2014, 52 pages

Un accès équitable aux thérapies contre le cancer

Nicolas Bouzou, février 2014, 52 pages

Réformer le statut des enseignants

Luc Chatel, janvier 2014, 8 pages

Un outil de finance sociale : les social impact bonds

Yan de Kerorguen, décembre 2013, 36 pages

Pour la croissance, la débureaucratiation par la confiance

Pierre Pezziardi, Serge Soudoplatoff et Xavier Quérat-Hément, novembre 2013, 48 pages

Les valeurs des Franciliens

Guénaëlle Gault, octobre 2013, 36 pages

Sortir d'une grève étudiante : le cas du Québec

Jean-Patrick Brady et Stéphane Paquin, octobre 2013, 40 pages

Un contrat de travail unique avec indemnités de départ intégrées

Charles Beigbeder, juillet 2013, 8 pages

L'Opinion européenne en 2013

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, juillet 2013, 268 pages

La nouvelle vague des émergents : Bangladesh, Éthiopie, Nigeria, Indonésie, Vietnam, Mexique

Laurence Daziano, juillet 2013, 40 pages

Transition énergétique européenne : bonnes intentions et mauvais calculs

Albert Bressand, juillet 2013, 44 pages

La démobilité : travailler, vivre autrement

Julien Damon, juin 2013, 44 pages

LE KAPITAL. Pour rebâtir l'industrie

Christian Saint-Étienne et Robin Rivaton, avril 2013, 40 pages

Code éthique de la vie politique et des responsables publics en France

Les Arvernes, Fondation pour l'innovation politique, avril 2013, 12 pages

Les classes moyennes dans les pays émergents

Julien Damon, avril 2013, 38 pages

Innovation politique 2013

Fondation pour l'innovation politique, PUF, janvier 2013, 652 pages

Relancer notre industrie par les robots (2) : les stratégies

Robin Rivaton, décembre 2012, 40 pages

Relancer notre industrie par les robots (1) : les enjeux

Robin Rivaton, décembre 2012, 52 pages

La compétitivité passe aussi par la fiscalité

Aldo Cardoso, Michel Didier, Bertrand Jacquillat, Dominique Reynié et Grégoire Sentilhes, décembre 2012, 20 pages

Une autre politique monétaire pour résoudre la crise

Nicolas Goetzmann, décembre 2012, 40 pages

La nouvelle politique fiscale rend-elle l'ISF inconstitutionnel ?

Aldo Cardoso, novembre 2012, 12 pages

Fiscalité : pourquoi et comment un pays sans riches est un pays pauvre ...

Bertrand Jacquillat, octobre 2012, 40 pages

Youth and Sustainable Development

Fondapol/Nomadéis/United Nations, juin 2012, 80 pages

La philanthropie. Des entrepreneurs de solidarité

Francis Charhon, mai / juin 2012, 44 pages

Les chiffres de la pauvreté : le sens de la mesure

Julien Damon, mai 2012, 40 pages

Libérer le financement de l'économie

Robin Rivaton, avril 2012, 40 pages

L'épargne au service du logement social

Julie Merle, avril 2012, 40 pages

L'Opinion européenne en 2012

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mars 2012, 210 pages

Valeurs partagées

Dominique Reynié (dir.), PUF, mars 2012, 362 pages

Les droites en Europe

Dominique Reynié (dir.), PUF, février 2012, 552 pages

Innovation politique 2012

Fondation pour l'innovation politique, PUF, janvier 2012, 648 pages

L'école de la liberté : initiative, autonomie et responsabilité

Charles Feuillerade, janvier 2012, 36 pages

Politique énergétique française (2) : les stratégies

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 40 pages

Politique énergétique française (1) : les enjeux

Rémy Prud'homme, janvier 2012, 48 pages

Révolution des valeurs et mondialisation

Luc Ferry, janvier 2012, 36 pages

Quel avenir pour la social-démocratie en Europe ?

Sir Stuart Bell, décembre 2011, 36 pages

La régulation professionnelle : des règles non étatiques pour mieux responsabiliser

Jean-Pierre Teyssier, décembre 2011, 36 pages

L'hospitalité : une éthique du soin

Emmanuel Hirsch, décembre 2011, 32 pages

12 idées pour 2012

Fondation pour l'innovation politique, décembre 2011, 110 pages

Les classes moyennes et le logement

Julien Damon, décembre 2011, 40 pages

Réformer la santé : trois propositions

Nicolas Bouzou, novembre 2011, 32 pages

Le nouveau Parlement : la révision du 23 juillet 2008

Jean-Félix de Bujadoux, novembre 2011, 40 pages

La responsabilité

Alain-Gérard Slama, novembre 2011, 32 pages

Le vote des classes moyennes

Élisabeth Dupoirier, novembre 2011, 40 pages

La compétitivité par la qualité

Emmanuel Combe et Jean-Louis Mucchielli, octobre 2011, 32 pages

Les classes moyennes et le crédit

Nicolas Pécourt, octobre 2011, 32 pages

Portrait des classes moyennes

Laure Bonneval, Jérôme Fourquet et Fabienne Gomant, octobre 2011, 36 pages

Morale, éthique, déontologie

Michel Maffesoli, octobre 2011, 40 pages

Sortir du communisme, changer d'époque

Stéphane Courtois (dir.), PUF, octobre 2011, 672 pages

L'énergie nucléaire après Fukushima : incident mineur ou nouvelle donne ?

Malcolm Grimston, septembre 2011, 16 pages

- La jeunesse du monde***
Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, septembre 2011, 132 pages
- Pouvoir d'achat : une politique***
Emmanuel Combe, septembre 2011, 52 pages
- La liberté religieuse***
Henri Madelin, septembre 2011, 36 pages
- Réduire notre dette publique***
Jean-Marc Daniel, septembre 2011, 40 pages
- Écologie et libéralisme***
Corine Pelluchon, août 2011, 40 pages
- Valoriser les monuments historiques : de nouvelles stratégies***
Wladimir Mitrofanoff et Christiane Schmuckle-Mollard, juillet 2011, 28 pages
- Contester les technosciences : leurs raisons***
Eddy Fougier, juillet 2011, 40 pages
- Contester les technosciences : leurs réseaux***
Sylvain Boulouque, juillet 2011, 36 pages
- La fraternité***
Paul Thibaud, juin 2011, 36 pages
- La transformation numérique au service de la croissance***
Jean-Pierre Corniou, juin 2011, 52 pages
- L'engagement***
Dominique Schnapper, juin 2011, 32 pages
- Liberté, Égalité, Fraternité***
André Glucksmann, mai 2011, 36 pages
- Quelle industrie pour la défense française ?***
Guillaume Lagane, mai 2011, 26 pages
- La religion dans les affaires : la responsabilité sociale de l'entreprise***
Aurélien Acquier, Jean-Pascal Gond et Jacques Igalens, mai 2011, 44 pages
- La religion dans les affaires : la finance islamique***
Lila Guermas-Sayegh, mai 2011, 36 pages
- Où en est la droite ? L'Allemagne***
Patrick Moreau, avril 2011, 56 pages
- Où en est la droite ? La Slovaquie***
Étienne Boisserie, avril 2011, 40 pages
- Qui détient la dette publique ?***
Guillaume Leroy, avril 2011, 36 pages
- Le principe de précaution dans le monde***
Nicolas de Sadeleer, mars 2011, 36 pages
- Comprendre le Tea Party***
Henri Hude, mars 2011, 40 pages
- Où en est la droite ? Les Pays-Bas***
Niek Pas, mars 2011, 36 pages
- Productivité agricole et qualité des eaux***
Gérard Morice, mars 2011, 44 pages

- L'Eau : du volume à la valeur***
Jean-Louis Chaussade, mars 2011, 32 pages
- Eau : comment traiter les micropolluants ?***
Philippe Hartemann, mars 2011, 38 pages
- Eau : défis mondiaux, perspectives françaises***
Gérard Payen, mars 2011, 62 pages
- L'irrigation pour une agriculture durable***
Jean-Paul Renoux, mars 2011, 42 pages
- Gestion de l'eau : vers de nouveaux modèles***
Antoine Frérot, mars 2011, 32 pages
- Où en est la droite ? L'Autriche***
Patrick Moreau, février 2011, 42 pages
- La participation au service de l'emploi et du pouvoir d'achat***
Jacques Perche et Antoine Pertinax, février 2011, 32 pages
- Le tandem franco-allemand face à la crise de l'euro***
Wolfgang Glomb, février 2011, 38 pages
- 2011, la jeunesse du monde***
Dominique Reynié (dir.), janvier 2011, 88 pages
- L'Opinion européenne en 2011***
Dominique Reynié (dir.), Édition Lignes de Repères, janvier 2011, 254 pages
- Administration 2.0***
Thierry Weibel, janvier 2011, 48 pages
- Où en est la droite ? La Bulgarie***
Antony Todorov, décembre 2010, 32 pages
- Le retour du tirage au sort en politique***
Gil Delannoi, décembre 2010, 38 pages
- La compétence morale du peuple***
Raymond Boudon, novembre 2010, 30 pages
- L'Académie au pays du capital***
Bernard Belloc et Pierre-François Mourier, PUF, novembre 2010, 222 pages
- Pour une nouvelle politique agricole commune***
Bernard Bachelier, novembre 2010, 30 pages
- Sécurité alimentaire : un enjeu global***
Bernard Bachelier, novembre 2010, 30 pages
- Les vertus cachées du low cost aérien***
Emmanuel Combe, novembre 2010, 40 pages
- Innovation politique 2011***
Fondation pour l'innovation politique, PUF, novembre 2010, 676 pages
- Défense : surmonter l'impasse budgétaire***
Guillaume Lagane, octobre 2010, 34 pages
- Où en est la droite ? L'Espagne***
Joan Marcet, octobre 2010, 34 pages
- Les vertus de la concurrence***
David Sraer, septembre 2010, 44 pages

- Internet, politique et coproduction citoyenne***
Robin Berjon, septembre 2010, 32 pages
- Où en est la droite ? La Pologne***
Dominika Tomaszewska-Mortimer, août 2010, 42 pages
- Où en est la droite ? La Suède et le Danemark***
Jacob Christensen, juillet 2010, 44 pages
- Quel policier dans notre société ?***
Mathieu Zagrodzki, juillet 2010, 28 pages
- Où en est la droite ? L'Italie***
Sofia Ventura, juillet 2010, 36 pages
- Crise bancaire, dette publique : une vue allemande***
Wolfgang Glomb, juillet 2010, 28 pages
- Dette publique, inquiétude publique***
Jérôme Fourquet, juin 2010, 32 pages
- Une régulation bancaire pour une croissance durable***
Nathalie Janson, juin 2010, 36 pages
- Quatre propositions pour rénover notre modèle agricole***
Pascal Perri, mai 2010, 32 pages
- Régionales 2010 : que sont les électeurs devenus ?***
Pascal Perrineau, mai 2010, 56 pages
- L'Opinion européenne en 2010***
Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mai 2010, 245 pages
- Pays-Bas : la tentation populiste***
Christophe de Voogd, mai 2010, 43 pages
- Quatre idées pour renforcer le pouvoir d'achat***
Pascal Perri, avril 2010, 30 pages
- Où en est la droite ? La Grande-Bretagne***
David Hanley, avril 2010, 34 pages
- Renforcer le rôle économique des régions***
Nicolas Bouzou, mars 2010, 30 pages
- Réduire la dette grâce à la Constitution***
Jacques Delpla, février 2010, 54 pages
- Stratégie pour une réduction de la dette publique française***
Nicolas Bouzou, février 2010, 30 pages
- Iran : une révolution civile ?***
Nader Vahabi, novembre 2009, 19 pages
- Où va l'Église catholique ? D'une querelle du libéralisme à l'autre***
Émile Perreau-Saussine, octobre 2009, 26 pages
- Agir pour la croissance verte***
Valéry Morron et Déborah Sanchez, octobre 2009, 11 pages
- L'économie allemande à la veille des législatives de 2009***
Nicolas Bouzou et Jérôme Duval-Hamel, septembre 2009, 10 pages

Élections européennes 2009 : analyse des résultats en Europe et en France

Corinne Deloy, Dominique Reynié et Pascal Perrineau, septembre 2009, 32 pages

Retour sur l'alliance soviéto-nazie, 70 ans après

Stéphane Courtois, juillet 2009, 16 pages

L'État administratif et le libéralisme. Une histoire française

Lucien Jaume, juin 2009, 12 pages

La politique européenne de développement : Une réponse à la crise de la mondialisation ?

Jean-Michel Debrat, juin 2009, 12 pages

La protestation contre la réforme du statut des enseignants-chercheurs : défense du statut, illustration du statu quo.

Suivi d'une discussion entre l'auteur et Bruno Bensasson

David Bonneau, mai 2009, 20 pages

La lutte contre les discriminations liées à l'âge en matière d'emploi

Élise Muir (dir.), mai 2009, 64 pages

Quatre propositions pour que l'Europe ne tombe pas dans le protectionnisme

Nicolas Bouzou, mars 2009, 12 pages

Après le 29 janvier : la fonction publique contre la société civile ?**Une question de justice sociale et un problème démocratique**

Dominique Reynié, mars 2009, 22 pages

La réforme de l'enseignement supérieur en Australie

Zoe McKenzie, mars 2009, 74 pages

Les réformes face au conflit social

Dominique Reynié, janvier 2009, 14 pages

L'Opinion européenne en 2009

Dominique Reynié (dir.), Éditions Lignes de Repères, mars 2009, 237 pages

Travailler le dimanche: qu'en pensent ceux qui travaillent le dimanche ?

Sondage, analyse, éléments pour le débat

Dominique Reynié, janvier 2009, 18 pages

Stratégie européenne pour la croissance verte

Elvire Fabry et Damien Tresallet (dir.), novembre 2008, 124 pages

Défense, immigration, énergie : regards croisés franco-allemands sur trois priorités de la présidence française de l'UE

Elvire Fabry, octobre 2008, 35 pages

Retrouvez notre actualité et nos publications sur fondapol.org

SOUTENEZ LA FONDATION POUR L'INNOVATION POLITIQUE !

Pour renforcer son indépendance et conduire sa mission d'utilité publique, la Fondation pour l'innovation politique, institution de la société civile, a besoin du soutien des entreprises et des particuliers. Ils sont invités à participer chaque année à la convention générale qui définit ses orientations. La Fondation pour l'innovation politique les convie régulièrement à rencontrer ses équipes et ses conseillers, à discuter en avant-première de ses travaux, à participer à ses manifestations.

Reconnue d'utilité publique par décret en date du 14 avril 2004, la Fondation pour l'innovation politique peut recevoir des dons et des legs des particuliers et des entreprises.

Vous êtes une entreprise, un organisme, une association

Avantage fiscal : votre entreprise bénéficie d'une réduction d'impôt de 60 % à imputer directement sur l'IS (ou le cas échéant sur l'IR), dans la limite de 5% du chiffre d'affaires HT (report possible durant 5 ans) (art. 238bis du CGI).

Dans le cas d'un don de 20 000 €, vous pourrez déduire 12 000 € d'impôt, votre contribution aura réellement coûté 8 000 € à votre entreprise.

Vous êtes un particulier

Avantages fiscaux : au titre de l'IR, vous bénéficiez d'une réduction d'impôt de 66 % de vos versements, dans la limite de 20 % du revenu imposable (report possible durant 5 ans); au titre de l'ISF, vous bénéficiez d'une réduction d'impôt de 75 % de vos dons versés, dans la limite de 50 000 €.

Dans le cas d'un don de 1 000 €, vous pourrez déduire 660 € de votre IR ou 750 € de votre ISF. Pour un don de 5 000 €, vous pourrez déduire 3 300 € de votre IR ou 3 750 € de votre ISF.

contact : Anne Flambert +33 (0)1 47 53 67 09 anne.flambert@fondapol.org

NOTRE-DAME-DES-LANDES : L'ÉTAT, LE DROIT ET LA DÉMOCRATIE EMPÊCHÉS

Par Bruno HUG de LARAUZE

Le transfert de l'Aéroport de Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes est devenu le symbole des nombreux blocages auxquels sont confrontés les grands projets de développement de notre pays. Il reste pourtant un projet mesuré et il a été conçu au terme d'un processus de décision longuement et minutieusement préparé. Aucun projet d'infrastructures n'a été plus étudié, analysé et expertisé. Il a même été finalement approuvé par un vote démocratique.

Pourtant, alors que l'aéroport du Grand Ouest devait être inauguré en 2017, la première pierre n'est pas encore posée.

Sa réalisation aurait dû se dérouler de manière rationnelle et apaisée. Mais une opposition illégale occupe le site depuis plusieurs années sans que l'Etat ne parvienne à imposer les décisions publiques prises au terme de longues procédures d'expertises et de consultations.

Comment en est-on arrivé à cette situation où un projet de développement économique est empêché pendant des décennies ?

Nul doute que ce dossier sera l'un des premiers pour le nouveau président de la République et pour son gouvernement. La décision d'entamer enfin un chantier autorisé inscrirait le quinquennat qui s'ouvre sous le signe du volontarisme économique et politique dont nous avons tant besoin.

Les médias

fondapol.tv



**ANTHROPO
TECHNIE**
LES ENJEUX DE L'HUMAIN AUGMENTÉ

Les données en open data

data.fondapol.org



Le site internet

fondapol.org



9782364081345

ISBN : 978 2 36408 134 5

5€