



Extrait du ASSOCIATION POUR UNE CONSTITUANTE

<http://pouruneconstituante.fr/spip.php?article546>

Le pays Nantais contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

- Cahiers d'exigences -



Date de mise en ligne : vendredi 13 avril 2012

Copyright © ASSOCIATION POUR UNE CONSTITUANTE - Tous droits

réservés

Le 24 mars 2012, malgré un dispositif policier disproportionné et une dramatisation par la presse locale, une importante manifestation a réuni près de 10 000 opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. À pied ou à vélo, cette nouvelle insurrection du Pays Nantais était accompagnée de plus de 200 tracteurs, de quelques vaches laitières et autres animaux des fermes du bocage. Des clowns et de multiples banderoles multicolores rehaussaient l'humour des slogans dans une joyeuse farandole de printemps. Il y avait aussi une armée de ninjas, avec casques, matraques et boucliers, sans compter quelques provocateurs malhabilement camouflés, et le bruit lancinant d'un hélicoptère de la gendarmerie au-dessus de nos oreilles.

Cette manifestation était organisée par l'ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes), le CEDPA (Collectif d'Élus Doutant de la Pertinence de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes) et soutenue par quelques syndicats paysans et des organisations politiques locales qui s'opposent depuis le début à ce projet. Cette manifestation s'est déroulée de manière pacifique et bon enfant, en dépit d'une présence policière ostentatoire, disposée par le préfet de Loire Atlantique, vraisemblablement en accord avec le député-maire de Nantes, président de Nantes Métropole, qui est aussi un des principaux promoteurs politiques du projet.

Quelques arguments contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
(inspirés de plusieurs sites dont celui de l'ACIPA : <http://acipa.free.fr/acipa.free.fr>)

Ce projet vise à remplacer sous de fallacieux prétextes l'actuel aéroport, certes aujourd'hui un peu enclavé dans une zone en partie urbanisée. Mais si on devait déplacer tous les aéroports enclavés, ce sont des milliards de mètres cubes de béton qu'il faudrait déverser de par le monde sur des terres agricoles riches ou sur des zones naturelles riches de biodiversité, érodant ainsi les capacités nourricières de notre planète déjà bien entamées par une urbanisation croissante et la désertification des sols, le tout aggravé par les conséquences actuelles et prévisibles du changement climatique global. Pour rester en France, rappelons seulement qu'une superficie de terres arables équivalente à un département moyen disparaît tous les dix ans sous les effets conjugués d'une urbanisation mal contrôlée, en dépit d'un accroissement relativement modeste de la population, des grands projets d'infrastructures routières, aéroportuaires ou ferroviaires (lignes LGV) et de l'extension anarchique des zones commerciales ou hyper-commerciales. En matière d'extension continue des zones d'hyper-commerces, Nantes et son agglomération ne sont certes pas les dernières.

Les promoteurs du projet prétendent que l'aéroport est saturé ou en voie de l'être, en mentionnant l'augmentation du trafic aérien, confondant volontairement le nombre de passagers transportés et celui des mouvements aériens en quasi stagnation pour ce dernier en raison d'un meilleur taux de remplissage des avions. Par ailleurs, les hypothèses de croissance continue du trafic ne prennent pas en compte le risque de stagnation voire de régression liés à l'augmentation conséquente prévisible du coût du kérosène (lié entre autres à l'émergence de moins en moins contestée, y compris par les grandes compagnies pétrolières, du fameux pic de production du pétrole conventionnel, c'est-à-dire bon marché). Or, l'aéroport actuel est loin d'être saturé, il suffit pour s'en convaincre de constater selon des données de l'ACIPA et basée sur des chiffres officiels que pour des superficies et des longueurs de piste comparables, les aéroports de Genève en Suisse, de Gatwick à Londres et de San Diego en Californie reçoivent respectivement des trafics passagers de 11, 35 et 17 millions, contre 3 millions de passagers pour Nantes-Château-Bougon, et des mouvements de 170 000, 280 000 et 223 000 contre à peine 38 000 mouvements à Nantes. On est loin de la saturation ! Par ailleurs, pour montrer l'iniquité du projet de Notre-Dame-des-Landes, il suffit de constater qu'il prévoit de s'étendre sur 940 hectares, soit le triple de l'actuel, pour un trafic prévu de 100 000 mouvements et 9 millions de passagers. Indiquons au passage que les superficies indiquées pour le projet ne prennent en compte que les infrastructures aéroportuaires, laissant de côté les parkings, ainsi que les barreaux routiers et ferroviaires de desserte dont une ligne LGV qui doit relier Nantes à Rennes en passant à proximité de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. En fait, ce n'est pas moins de 2 000 hectares de bonnes terres agricoles et de bocages qui sont directement ou indirectement concernés. Mais Vinci, qui gère l'actuel aéroport, prétend, à l'égal des

hommes politiques qui soutiennent mordicus le projet, que cet aéroport est saturé !

L'argument de la vétusté apparaît aussi, ce qui est le comble quand on sait que l'aéroport actuel a obtenu le prix du meilleur aéroport français en 2011. Peut-être y avait-il dans le jury de vilains anarchistes, de ceux qui manifestent depuis tant d'années contre le projet ? Trois autres éléments sont à connaître aussi :

" Il y a beaucoup de surface disponible si on veut agrandir l'aéroport en restructurant de manière adéquate le stationnement qui gaspille une superficie énorme étant de plain-pied ;

" Il existe une ligne de tramway dont le terminus arrive à un peu plus d'un kilomètre de l'aéroport actuel. Il serait logiquement très facile de prolonger cette ligne jusqu'à l'aéroport sans contrainte, ni technique, ni environnementale ;

" Enfin, des investissements importants datant de moins de 10 ans ont été réalisés pour agrandir l'aéroport actuel ; est-il bien raisonnable d'abandonner ainsi des investissements récents ?

Un autre argument des promoteurs du projet consiste à dire que l'aéroport actuel ne peut recevoir les atterrissages d'Airbus A380. Le seul problème est que le projet de Notre-Dame-des-Landes, selon l'APS (avant-projet sommaire) présenté par Vinci, ne le pourra pas non plus, puisque la longueur prévue des pistes ne le permettra pas, tout comme la structure prévue de la plate-forme. Ces deux éléments ont peut-être été calculés pour minimiser le prix annoncé par les promoteurs du projet, d'où on peut éventuellement s'attendre à des surcoûts importants. Mais Vinci ne connaît pas la crise et, les conditions du partenariat public-privé n'étant pas connues publiquement, il est possible qu'une clause du contrat prévoit de tels surcoûts éventuels à la charge des collectivités publiques engagées dans ledit contrat.

Les promoteurs du projet prétendent que l'aéroport actuel est dangereux car il oblige à un survol de la ville par les avions qui passent en outre près de la Tour Bretagne (syndrome du WTC sans doute ?). Mais il existe des possibilités selon les pilotes de l'aviation civile d'être plus strict sur les trajectoires. Au pire il est possible de créer une autre piste dans l'emprise actuelle, permettant d'éviter totalement le survol du centre ville par les avions. Une première remarque : bien des villes du monde sont survolées par des avions en approche de leur destination. Une deuxième remarque : il semblerait que les procédures d'atterrissage et de décollage ne soient pas parfaitement respectées par certaines équipes de tour de contrôle, ce qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de survols de la ville. Certains, comme vu dans un article paru dans un numéro de mars de L'Humanité sous la signature d'un vice-président du conseil régional, prétendent que les avions font presque du rase-motte au-dessus du centre ville lors des manoeuvres de décollage ou d'atterrissage ! Comment comprendre alors le fait que l'aéroport actuel de Nantes Atlantique soit classé dans la meilleure des trois catégories (la catégorie A) par la direction générale de l'Aviation civile comme la majorité des aéroports français ? En conséquence, il n'est pas admissible que les promoteurs du projet avancent cet argument de dangerosité. D'ailleurs, bien d'autres risques technologiques majeurs peuvent affecter Nantes, comme le transport de matières dangereuses par route ou par rail (avec un tunnel ferroviaire recevant à la fois des TGV, des TER et des wagons de marchandises appartenant le plus souvent à des sociétés privées). Sans oublier non plus la présence d'industries ou d'entrepôts à risques comme l'a démontré en 1987 un fameux incendie d'entrepôt d'engrais ayant entraîné l'évacuation de toute une partie de l'ouest de l'agglomération nantaise en raison de la présence d'un nuage toxique, heureusement rapidement dissipé par un vent de secteur est d'orientation exceptionnellement favorable. Alors, faudrait-il déménager toutes ces activités bien plus périlleuses que l'aéroport actuel ?

Les promoteurs politiques du projet et Vinci prétendent que l'aéroport actuel est insoutenable en matière d'émissions de nuisances sonores, faisant croire comme indiqué plus haut qu'un ballet incessant d'avions danse dans le ciel de Nantes et affecte ainsi la tranquillité des 600 000 habitants de l'agglomération. C'est vraiment un argument de choc, sauf que d'abord le ballet est plutôt une série de mouvements discontinus, que tous les avions ne survolent pas Nantes, qu'il existe des procédures permettant de limiter ledit survol, et qu'enfin si on s'en réfère au plan de gêne sonore, celui-ci concerne 1 750 logements, contre 4 200 à Nice, 6 000 à Marseille et 20 000 à Toulouse, sans parler d'Orly ou de Roissy. Encore une fois si on doit déménager « à la campagne » les aéroports installés près des villes, par où faut-il commencer, et en premier lieu où va-t-on déménager « la campagne » ? Qui plus est, une

réimplantation de la piste de l'aéroport actuel permettrait de s'affranchir de la plupart, pour ne pas dire de la totalité des survols à basse altitude de l'agglomération nantaise. Mais cela n'est pas jugé rentable pour les affaires de Vinci (pas assez de béton sans doute).

Le projet de nouvel aéroport selon Vinci et les promoteurs politiques de celui-ci bénéficiera, bel argument habituel, d'un label HQE (Haute Qualité Environnementale), prétendant qu'un nouvel aéroport, avec les pistes (deux sont prévues), l'aérogare, les parkings horizontaux de 11 000 places, ce n'est rien par rapport aux 300 hectares qui seront soi-disant préservés aux abords de l'aéroport. Bien sûr, la disparition de 15 exploitations agricoles et la fragilisation d'une trentaine d'autres, la disparition d'un bocage riche en biodiversité sur près de 2 000 hectares, ce n'est rien ! Mais en arriver à minimiser l'impact d'un tel projet pour en déduire sans vergogne que le projet n'est pas incompatible avec le maintien d'une agriculture de proximité est un argument pour le moins tendancieux. Qui plus est, la construction d'un aéroport entraînera rapidement de nouvelles taches d'urbanisation, avec tout un lot de zones d'activités, d'infrastructures hôtelières, étendant encore plus loin l'extension urbaine de la métropole nantaise. Certes, un argument des partisans du projet de Notre-Dame-des-Landes consiste à dire qu'une partie des terrains utilisés pour l'aéroport actuel permettra de développer une nouvelle zone d'urbanisation à relative proximité du cœur de la métropole sans affecter des terres agricoles. Mais c'est oublier que les activités centrées autour de l'aéroport actuel risquent fort à très court terme de se transférer sur le nouveau site. De là à conclure qu'on préserve de l'urbanisation des zones agricoles en évitant l'urbanisation en tache autour de la métropole nantaise, il y aurait comme une forme de malhonnêteté intellectuelle.

Ce projet est dépassé, il a été conçu à l'époque du Concorde, dans les années 1960 et est ressorti des cartons au début de ce siècle sous l'impulsion de quelques décideurs locaux, dont le député-maire de Nantes, président de Nantes Métropole et le président du conseil général de Loire Atlantique. Ce projet a réussi à sortir miraculeusement des orientations pourtant contraires du Grenelle de l'Environnement, sous le prétexte que ce n'était point une création mais un « transfert » (sic). Quant à ce Grenelle de l'Environnement, il est vrai que celui-ci a constitué de fait une farce de démocratie participative entre de grandes associations ou ONG de défense de l'environnement, bénéficiant la plupart de subventions ou de fonds publics, et les pouvoirs publics, farce qui a été initiée sous les bons auspices du président élu en 2007. Pour se convaincre de la nature artificielle de ce soi-disant grand débat, il suffit de rappeler que certaines décisions ou orientations n'ont pas été mises en oeuvre et surtout que tout un pan sur l'avenir énergétique du pays a été laissé de côté, en excluant de toute discussion la situation du nucléaire civil et militaire. Aucune réflexion réelle n'a été menée, et n'est toujours menée sur la recherche d'une sortie ordonnée d'une économie dispendieuse en ressources minérales et énergétiques limitées par la géologie. Mais il s'agissait de donner quelques coups de peinture plus ou moins verte pour rafraîchir les façades d'un système économique productiviste et consumériste vraisemblablement condamné à plus ou moins court terme. Certes, le débat démocratique, s'il a lieu un jour, peut bien attendre que les circonstances soient suffisamment dures pour ne plus pouvoir se dérouler dans la sagesse, mais dans l'urgence, et pire, sans respect aucun de la démocratie la plus formelle, et même de manière dictatoriale...

Sur le plan économique, il est important de souligner qu'à l'initiative des opposants à l'aéroport un cabinet hollandais CE Delft a mené une étude contradictoire par rapport à celle qui a servi de support au dossier de déclaration d'utilité publique. Cette contre-étude démontre que l'étude préliminaire a reposé sur des données sinon trafiquées, du moins en grande partie faussées. Sur ces conclusions, le CEDPA a demandé au Premier ministre, fin 2011, l'abrogation de la déclaration d'utilité publique du projet, sans réponse à ce jour.

Cette étude de CE Delft démonte notamment la justification économique du projet par rapport à l'alternative qui consistait à moderniser l'aéroport actuel en remplaçant entre autres la piste d'orientation nord-sud par une nouvelle piste est-ouest, en cas d'augmentation notoire mais peu probable du trafic aérien. Mais cela semblait aller à l'encontre de la volonté des dirigeants politiques locaux de réaliser un investissement capable selon eux de rehausser la renommée de métropole européenne de Nantes et donc leur propre renommée, pariant sur l'attractivité d'une agglomération en oubliant de s'interroger sur qui s'exerce une telle attractivité, au moment même où par

exemple les coûts de logement ont explosé à Nantes. Cette vision élitiste, tablant plus sur la concurrence ou la compétition que sur la coopération, motive en fait une bonne partie des décisions politiques actuelles en France et ailleurs dans le monde.

Ce projet a été calculé sur des bases de développement continu du trafic aérien, alors que nous sommes déjà entrés en situation de pic pétrolier. Comment peut-on croire que, calculé sur la base d'un baril de pétrole à 65 US \$ en 2025 alors que nous sommes déjà au double de ce prix en 2012, ce projet sera rentable à court ou moyen terme ? Certes, le financement du projet a été négocié sous la forme d'un partenariat public-privé qui normalement garantit les profits à Vinci tout en lui épargnant les pertes qui seront couvertes par les impôts prélevés sur les citoyens, tout comme les surcoûts de construction de l'aéroport qui ont été apparemment sous-évalués selon l'étude du bureau d'études hollandais CE Delft. Mais comme la négociation de ce partenariat public-privé, qui a vu une alliance pour le moins surprenante entre un Premier ministre, des décideurs politiques de l'opposition, ou prétendue telle, et une multinationale du BTP, est restée du domaine du non communiqué aux citoyens, il est difficile de déterminer les véritables termes de l'échange en dehors de cette considération générale qui vise les partenariats publics-privés.

Selon les promoteurs du projet (Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), l'estimation actuelle serait égale à 556 millions d'euros (valeur en 2010), selon la répartition suivante : 315 MEuros HT (56,6 %) seront apportés par le concessionnaire Vinci et 241 MEuros HT (43,3 %) par la collectivité publique dont l'État (125,5 MEuros) et les collectivités territoriales (115,5 MEuros). Mais ce montant n'est que provisoire, il ne tient pas compte, comme indiqué ci-dessus, de la quasi totalité des infrastructures d'accompagnement (barreau routier, à part la route d'accès incluse dans l'estimation, et desserte ferroviaire à court ou moyen terme à la charge des collectivités publiques). L'aéroport, une fois construit, servira par exemple de prétexte supplémentaire pour un nouveau franchissement de la Loire, ceci afin d'améliorer la rentabilité du projet grâce à une meilleure accessibilité à partir de la Vendée. Par ailleurs, il faut s'attendre à des surcoûts non chiffrés, ou prétendument inclus dans l'estimation. Ces surcoûts, pour ce genre d'infrastructure, peuvent s'élever assez facilement de 10 à 15 % par rapport à une estimation initiale. D'autre part, le projet doit être commencé en 2014 et mis en service en 2017. Compte tenu de tous ces éléments, un coût final approchant les 800 millions, voire le milliard d'euros, ne paraît pas exclu, surtout si on compare à d'autres infrastructures similaires. Et qui prendra en charge les surcoûts éventuels, Vinci ou les collectivités publiques partenaires ?

Indépendamment de ce qui vient d'être écrit sur les éventuels surcoûts, si on s'en réfère aux déclarations des promoteurs du projet, les participations des collectivités publiques se feront sous forme d'avances remboursables (clause de retour à meilleure fortune) en cas de bénéfice du concessionnaire Vinci. Mais les conditions exactes ne sont pas connues et il serait étonnant que Vinci se soit engagé sur une opération dont la rentabilité en terme de capital serait inférieure à 8, 10 voire 12 %. Donc, même si cela ne peut qu'être une hypothèse d'école, lesdites avances remboursables risquent d'être remboursées aux calendes grecques, surtout si nous considérons que le trafic aérien est voué sinon à une décroissance inéluctable, tout au moins à une relative stagnation, compte tenu des réalités énergétiques et économiques liées entre autres au pic de pétrole. Par ailleurs, nous ignorons si une clause de sauvegarde, en cas de déficit d'exploitation ou d'insuffisance des bénéfices, est prévue à la charge des collectivités publiques pour permettre à Vinci de maintenir un seuil minimal de rentabilité du capital investi. Tout cela n'a en aucune manière été publiquement exposé aux citoyens que nous sommes. On nous parle de label HQE, d'attractivité internationale, de développement durable, bref tout un discours permettant d'endormir le contribuable et plus grave le citoyen sur des choix injustifiés de grands projets inutiles.

Mais revenons au coût même apparemment sous-estimé selon notre opinion. Ne serait-il pas plus utile et plus durable économiquement et écologiquement de consacrer un tel investissement pour la remise en service de lignes de desserte ferroviaire (telles qu'elles existaient au début du siècle dernier dans le département) au lieu de construire un nouvel aéroport ? Que faut-il favoriser ? Les moyens de transport pour une classe de touristes et d'hommes d'affaires plus ou moins aisés ou au contraire la desserte fine des territoires pour assurer l'avenir afin de limiter le trafic automobile et le transport routier de marchandises, limitation de toute manière et à court terme nécessaire,

sinon imposée par les contraintes écologiques et surtout d'une énergie de plus en plus chère ?

Et nous ne nous étendrons pas sur les conséquences environnementales néfastes du projet, conséquences renforcées par celles qui ne manqueront pas d'être le fruit de tous les projets annexes indispensables ou jugés tels pour la rentabilité de ce futur aéroport : nouveau franchissement routier de l'estuaire de la Loire, barreau routier reliant les autres agglomérations de Bretagne et des Pays de la Loire à l'aéroport, ligne LGV entre Rennes et Nantes spécialement conçue pour desservir l'aéroport, etc. Aucun bilan carbone, terme à la mode, n'a été réalisé de manière sérieuse, alors que celui-ci montrerait un des avantages indéniables d'abandonner le projet de Notre-Dame-des-Landes. Ne parlons pas de la destruction du bocage, et des activités qui y sont liées, de la biodiversité de plus en plus rognée, du morcellement des territoires, déjà bien entamé par les routes express, etc., sans compter l'extension de l'urbanisation en taches vers le nord de l'agglomération nantaise...

En attendant, ce projet de nouvel aéroport va totalement à l'encontre de la résilience des territoires en matière notamment de sécurité de l'approvisionnement alimentaire, dans une situation où le pic de pétrole ne peut qu'accentuer la nécessité de maintenir une agriculture de proximité en arrêtant la course à l'artificialisation des terres (rappel comme nous l'avons exprimé plus haut : en France métropolitaine, une superficie de terres agricoles équivalente à un département moyen perdue tous les dix ans).

Enfin, que penser du respect de la démocratie quand des représentants de grandes collectivités se permettent de dicter leurs choix aux petites collectivités sans aucun respect de leurs édales ?

Que penser des méthodes d'intimidation employées contre les militants anti-aéroport et les agriculteurs qui résistent malgré toutes les provocations dont ils sont ou peuvent être victimes ? Que penser d'une gauche ou prétendue telle qui se permet de frayer avec une multinationale, sous-traitant d'AREVA, dont les méthodes d'exploitation des travailleurs dans les pays du Sud (Niger et ailleurs) n'ont presque rien à envier à l'esclavage moderne, au moment même où Nantes, avec raison, commémore l'abolition de l'esclavage ?

Tous les combats sont liés. Nous avons empêché la construction de la centrale nucléaire du Carnet, après celles du Pellerin et de Plogoff. L'extension du camp militaire du Larzac a été arrêtée. Superphénix a fini par faire flop. L'EPR de Flamanville va faire flop, et d'autres projets tout aussi inutiles ou dangereux feront flop, non pas seulement pour des raisons économiques mais surtout pour des questions de bon sens et de mobilisation citoyenne.

Tous les combats sont liés en France comme à l'étranger. Il n'y a qu'une Terre et ses ressources sont limitées. Le pic de pétrole est un premier signe, d'autres pics de ressources minérales ne sont pas très loin. Mais le plus inquiétant, c'est le pic des ressources agricoles qui ne peut qu'être aggravé par l'artificialisation des terres dont le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes n'est qu'un modeste exemple, mais significatif des grands projets inutiles et nuisibles réalisés pour satisfaire l'ego d'hommes (ou de femmes mais elles sont si peu nombreuses) politiques cumulant parfois depuis tant d'années mandats sur mandats au mépris de la démocratie la plus élémentaire.

En guise de conclusion, pourquoi tant d'entêtement à vouloir toujours plus d'infrastructures ou de projets de transports dont on sait qu'à terme ils seront obsolètes. La leçon des nombreux aéroports construits tels des châteaux en Espagne, qui sont fermés faute de trafic suffisant, peut-elle servir à nos décideurs politiques ?

Ne serait-il pas nécessaire d'engager dès maintenant des politiques locales, régionales, nationales et internationales de renforcement de la résilience des territoires s'appuyant notamment sur des principes de sobriété énergétique (telle l'association Négawatt), permettant à la fois la sortie progressive du nucléaire et la diminution rapide de notre dépendance aux combustibles fossiles dont les ressources sont désormais ou à plus ou moins court terme confrontées à l'enchérissement dû à leur raréfaction progressive mais inéluctable. Le danger principal risque bien d'être l'incapacité de subvenir à l'approvisionnement alimentaire des grandes agglomérations, compte tenu du gaspillage incessant des sols agricoles par l'urbanisation, les grandes infrastructures de LGV, aéroports ou

autoroutes, le développement de zones d'hyper-commerces à l'orée des agglomérations, etc. Que penser aussi de l'inexistence de débats sur ce sujet fondamental et de sensibilisation citoyenne, si ce n'est que c'est une véritable catastrophe de la campagne présidentielle actuelle, peut-être la pire des catastrophes car elle ne fait que retarder dramatiquement la recherche de solutions démocratiques seules capables de nous épargner des décennies, sinon des siècles d'obscurantisme barbare, voire la déchéance de la vie humaine sur Terre.

Et que penser du mépris affiché des grands élus par rapport aux libertés des petites communes, que l'on vient impunément envahir avec des projets hors du sens commun ?

Encore une fois, sans céder à la panique et au pessimisme bloquant toute action, il est temps d'ouvrir nos yeux de citoyens, de prendre la parole et d'agir comme citoyens. Ainsi, au-delà de cet exemple, que penser d'une démocratie qui ne fait preuve d'aucune transparence sur les grands projets décidés de manière technocratique, du haut des tours d'ivoire éloignées des attentes du peuple ?

Résolument, il est temps de revoir ce fonctionnement et c'est au Peuple de rétablir ce qui n'aurait jamais dû lui échapper au travers de l'exigence de la convocation d'une Constituante par le Peuple et pour le Peuple.

Pour le *Cercle Nantais pour une Constituante*

Yannick Moulinier

Ingénieur civil des Mines