



la lettre du Sénateur

JANVIER • FÉVRIER 2009

édito

Ce n'est pas nouveau. Depuis les années 90 où le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes est revenu sur la place publique, je m'interroge sur sa pertinence et son coût. En 1997, alors que les décideurs de l'époque, Chambre de Commerce et d'Industrie en tête, annonçaient qu'il n'y aurait plus d'investissement sur Château-Bougon, la ville de Bouguenais, dont j'étais alors premier adjoint, éditait un bulletin spécial contestant certains arguments avancés et annonçant encore de longs jours d'activité à son aéroport. La réalité nous a donné raison : un quatrième hall, des agrandissements de parkings, de nouveaux investissements ont été réalisés (le dernier date de 2007) et, lors du débat public de 2003, on a tordu le coût à l'argument de la saturation physique du site actuel.

Mais le projet est resté porté par le monde politique et économique dans sa quasi unanimité. Avec de meilleures réponses aux objections déjà posées ? On peut vraiment en douter. En tout état de cause, la conjoncture économique et financière, dans laquelle nous entrons aujourd'hui, devrait inciter les responsables à réexaminer toutes les questions que pose ce projet. Des citoyens, des élus s'interrogent, proposent d'expertiser des alternatives. On leur répond qu'il est trop tard. Pourtant, ce n'est pas parce que la Déclaration d'Utilité Publique a été prononcée qu'il n'y a plus rien à faire, ni à dire. Le monde change plus vite que ne se concrétisent les décisions politiques. Alors réfléchissons encore...

François AUTAIN
Sénateur de Loire-Atlantique



Petit historique

1968

Naissance de l'idée et première étude

1973

Premières acquisitions de terrains par le Conseil Général

1990

Relance du projet

2003

Débat public

13 avril 2007

Avis de la commission d'enquête (5 pour - 2 contre)

9 février 2008

Déclaration d'utilité publique

17 juin 2008

Appel à candidature européen

2009

Choix d'un concessionnaire pour la construction et la gestion

2 ans prévus d'étude et de procédures

3 ans prévus de travaux



Extrait du magazine
Nantes Passion
Mai 2008

« Le projet de Notre-Dame des Landes est d'abord justifié par la saturation prévisible de l'aéroport de Nantes Atlantique »

Schéma stratégique de
développement du Conseil Général
Octobre 2008

« Les perspectives de saturation de la piste et de l'aérogare de Nantes Atlantique, les risques et les nuisances... ont amené les pouvoirs publics à réfléchir à l'implantation d'une nouvelle plateforme aéroportuaire. Les retombées d'un nouvel aéroport... seraient importantes tant pour la Loire-Atlantique que pour les régions des Pays de la Loire et de Bretagne ».

Bons et mauvais arguments

Les mauvais sont légion et continuent à être utilisés comme si de rien n'était.

La saturation ?

Le premier concerne la saturation physique de la piste et de l'aérogare. C'est sur cet argument choc, répété à l'envi mais infondé, qu'a démarré le débat public en 2003. L'argument a d'ailleurs « explosé en plein vol » après l'étude complémentaire et indépendante sollicitée par la commission d'enquête. A cela plusieurs raisons : il faut d'abord cesser de parler en millions de voyageurs transportés, et parler plutôt en mouvements : si on l'avait fait pendant toutes ces années, on aurait constaté qu'on transporte plus de monde sans augmenter le nombre de mouvements, tout simplement parce que les avions sont mieux remplis.

NANTES ATLANTIQUE : évolution du trafic



Ensuite, pour saturer vraiment physiquement la piste, il faudrait que le trafic dépasse celui de très grands aéroports étrangers par exemple, qui n'ont eux aussi qu'une piste (Londres). Ce n'est plus du rêve, c'est du phantasme.

Quant à la saturation des infrastructures d'accueil, réelle à certains moments aujourd'hui, elle est due à une gestion de court terme, car on a toujours paré au plus pressé, en attendant Notre-Dame des Landes, et donc sans utilisation rationnelle des espaces. Il n'est qu'à regarder l'étalement des parkings successifs à l'horizontale, pour constater le gâchis d'espace qui a été fait. Mais cette erreur est évidemment réversible. Faire un ou deux parkings silos, là où il y a du stationnement horizontal, permettrait d'agrandir si besoin l'aérogare. L'argument ne tient donc pas. Et pourtant, il continue à être utilisé comme le prouvent les extraits ci-contre :

Le bruit ?

L'autre argument avancé est celui des nuisances sonores considérées comme inacceptables pour l'agglomération nantaise. En fait, ce sont surtout les communes de Bouguenais et Saint-



Aignan de Grand Lieu qui sont les mieux placées pour parler de cela car on conviendra que le bruit d'un avion passant au dessus de la place Royale n'a pas grand-chose à voir avec celui d'une mobylette au même endroit, ou avec celui que fait le même avion au dessus du collège de la Neustrie à Bouguenais, juste avant de se poser !

Quel est le constat ?

D'abord et heureusement, d'énormes progrès ont été réalisés depuis 20 ans : les avions les plus bruyants ont été remplacés ; mieux vaut d'ailleurs pour les oreilles un Airbus A320 qu'un avion de tourisme qui tourne plusieurs fois un dimanche après-midi au dessus de l'agglomération. Il n'empêche. Le bruit est une réalité, et tout doit être fait pour atténuer cette nuisance. Est-ce le cas ? Non. Parce que le système national prévu pour l'insonorisation des riverains est d'une lourdeur et d'une lenteur inouïe. Et parce que, localement, certains n'ont pas forcément envie d'améliorer la situation.

Le bruit le plus gênant est en effet celui des avions qui atterrissent ou décollent de nuit. Depuis plusieurs années, la demande de fermeture de Nantes-Atlantique la nuit, entre 23 h et 6 h, est portée par les riverains et les communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. Mais cette demande n'est ni entendue par l'Etat et la CCI gestionnaire, ni soutenue fortement par ceux-là mêmes qui veulent Notre-Dame des Landes et qui utilisent l'argument des nuisances sonores. Pourquoi ? Parce que fermer l'aéroport la nuit veut dire se priver d'un éventuel marché, celui des charters notamment, à l'heure où d'autres aéroports ferment déjà la nuit (Orly), et où la pression s'accroît sur tous les aéroports pour un « cessez le bruit » de nuit... Les intérêts commerciaux et économiques sont visiblement plus forts que le discours affiché de soutien aux riverains. Soutien d'ailleurs bien modeste et formel. Qui a-t-on vu manifester à l'aéroport pour exiger que les aides financières prévues pour les riverains soient versées et vite ? Les maires de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu, mais pas les « grands décideurs ». Qui a avancé l'argent ? Les mêmes, après le refus du président de Nantes Métropole, dont les vice-présidents s'étaient pourtant engagés. Double jeu ? On défend - mollement - les riverains actuels, en se disant que leur mécontentement peut être utile un jour pour prouver que l'aéroport ici est insupportable. Régler vite leur problème, en fermant la nuit et en permettant

l'insonorisation de leurs logements serait peut-être perdre un argument pour le transfert...

Le développement ?

Enfin le dernier argument, le plus définitif, est celui du développement économique. « L'organe créant la fonction », les décideurs pensent qu'un nouvel équipement plus grand, va doper la croissance et le développement économique du Département et de sa partie Nord-Loire. Or, rien n'est moins sûr. Peut-on continuer à croire au vieux schéma de développement : plus de bitume, plus de travaux, plus de zones d'activité, plus de mobilité... comme si ce schéma n'était pas en train de nous conduire à l'impasse ? Comme s'il n'y avait ni problème d'énergie, ni problème écologique... Comme si l'essentiel des emplois du nouvel aéroport n'allait pas venir d'abord d'un simple transfert des emplois existants... Comme si le lourd tribut à payer pour l'environnement, pour l'agriculture, ne pesait rien à l'heure où l'on parle pourtant de préserver la terre dans sa fonction nourricière et la biodiversité...

Reste la question de la sécurité devenue, on le sent bien, l'argument choc. Il ne se passe plus une conférence de presse sans que l'un ou l'autre des partisans de Notre-Dame des Landes ne cite la peur qu'ils ont d'un accident (et depuis qu'un avion turc est descendu très bas sur la ville, c'est à peu près comme s'il s'y était écrasé !). C'est une vraie question qu'on ne saurait balayer d'un revers de main, mais qui n'a jamais été

posée et débattue réellement ni pendant le grand débat public, ni ailleurs. Quels sont donc les risques ? Où sont les chiffres des accidents réels en France et dans le monde ? Quelles sont les probabilités d'accident ? Comment débat-on de cela ? Si la position actuelle de l'aéroport est aussi dangereuse, pourquoi ne ferme-t-on pas tout de suite la nuit ? Pourquoi envisage-t-on d'y garder une piste ? Quel est le danger de la piste de Montoir de Bretagne qu'on gardera, elle aussi, pour Airbus ?

En réalité c'est plutôt la question de l'urbanisation de l'île de Nantes qui soucie le maire de Nantes et président de l'intercommunalité ; en effet le maintien de l'aéroport actuel pourrait compromettre son développement. Ces deux arguments mériteraient un vrai débat mais ce débat n'a pas lieu parce

qu'il faudrait alors regarder de façon objective la proposition alternative suggérée par des opposants : retourner la piste actuelle dans le sens Est-Ouest, ce qui permettrait de garder une grande partie des infrastructures actuelles (tour de contrôle, parkings), en réglant le problème du survol de la ville de Nantes. Or, personne ne veut expertiser vraiment cette idée. Pourquoi ? Parce qu'elle est peut être bonne ? Et qu'elle remettrait en cause le rêve de beaucoup d'élus et de quelques lobbies ?

Le Conseil Général a certes réalisé une étude, mais en calquant les deux pistes prévues à Notre Dame des Landes sur le site actuel, ce qui n'est pas la proposition alternative et ne peut que susciter le rejet a priori.



Et si le rêve devenait cauchemar ?

On peut se poser la question quand on voit la liste impressionnante de questions sans réponse et surtout l'incohérence globale de la proposition du nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes

Du côté des questions sans réponse :

- Une forte augmentation du trafic, en mouvements et en passagers, est-elle crédible aujourd'hui alors qu'Air France achète des TGV et que les compagnies aériennes ont une stratégie de concentration de leurs vols sur des hubs (Roissy pour Air France) ?
- Le partenariat privé-public censé répondre aux besoins financiers de ce nouvel équipement est-il aussi bien engagé qu'on le dit : le privé voudra gagner de l'argent : comment ? avec quel trafic ? quels tarifs ? Les trois collectivités – Région, Département, Agglomération – ont délibéré pour affirmer leur soutien financier au projet sans savoir à combien pourrait se monter cet engagement : Un comble à une période où l'argent public est, paraît-il, rare. Mais il faut dire qu'actuellement la planche à billets

fonctionne et que l'exemple vient d'en haut. Peut être Nicolas SARKOZY trouvera-t-il quelques millions ou milliards d'euros pour Notre-Dame des Landes ?

- Quel est le devenir des compagnies à bas coût (dites low coast) ? Et leur choix, passé les premières années de subvention ? Le nouvel aéroport va forcément induire des coûts supérieurs à ceux d'aujourd'hui. Or il y a beaucoup d'aéroports vides ou presque qui pourraient, demain, les accueillir (Angers par exemple).
- Comment finance-t-on la piste gardée à Bouguenais pour Airbus en échappant à la vigilance de Boeing et aux foudres de l'Organisation Mondiale du Commerce si soucieuse qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence ?

Admettons pourtant, au bout du compte, qu'il soit plus pertinent d'avoir un nouvel aéroport pour répondre à la globalité des questions. Alors, il faudrait être cohérent et aller jusqu'au bout de la logique :

- En fermant les autres aéroports de l'Ouest susceptibles d'entrer en concurrence avec

Notre-Dame des Landes et par exemple d'attirer les compagnies à bas coût.

- En redonnant à l'agriculture de nouvelles terres productrices et pas seulement en reconfigurant des exploitations ; la perte de 1000 hectares au moins, ce n'est pas rien ! Où y a-t-il des terres à redonner à l'agriculture ?
- En fermant la piste de Bouguenais, et en acceptant ainsi le risque de voir Airbus se saisir un jour de ce prétexte pour rayer de sa carte le site de Bouguenais, quand 50 à 70% de sa production sera délocalisée comme l'a expliqué Louis Gallois au moment du plan Power 8...

Or ce n'est pas ce qui est actuellement prévu. Car, comme souvent, on fait mine de croire que ce nouvel aéroport serait compatible avec le maintien de l'agriculture, l'économie de l'espace, les deniers publics, le maintien d'Airbus, la création d'emplois au Nord et le maintien d'emplois au Sud, et bien sûr le développement durable ! Ce qui reste à prouver.



Un chèque en blanc pour un éléphant blanc ?

Le dossier officiel avance un coût de 581 millions d'euros (H.T.) dont 63 consacrés à la réalisation de la desserte routière. On peut avoir de sérieux doutes sur ce coût 2003. D'abord parce qu'il n'a pas été réévalué depuis cette date et surtout parce que les réalisations en cours donnent d'autres chiffres. En Grande Bretagne, l'ajout d'une piste, d'un

terminal et d'une aire de stationnement sur l'aéroport existant de Stansted Airport est évalué à 2,9 milliards d'euros. L'extension de Roissy avec un nouveau terminal est chiffrée à 850 millions... On conviendra qu'il y a, là, des différences qui méritent explication. De plus, ce coût ne comprend pas la desserte ferroviaire pourtant jugée indispen-

sable par la commission d'enquête publique. Ce qui fait **des** millions d'euros à rajouter. Par qui ? Région, Département, Agglomération ont délibéré de concert pour accepter, le cas échéant, de mettre la main à la poche. Sans dire jusqu'où, ce qui est tout de même surprenant !

Qu'en pensent-ils ?

La commission d'enquête publique a elle-même souligné que le projet était fondé sur un pari. Et les collectivités concernées par le projet ne sont guère enthousiastes : la communauté de communes d'Erdre et Gesvres et la communauté de communes de Blain se sont clairement prononcées contre ; y sont aussi hostiles les Verts, depuis le début, et le Modem depuis peu. Beaucoup d'élus, d'associations, de citoyens s'interrogent et doutent...

Marcel VERGER,

Maire de Bouvron et Président de la Communauté de Communes de Blain :

« Aujourd'hui avons-nous besoin de deux pistes ? Avons-nous la nécessité absolue d'utiliser près de 1000 hectares alors que la période nous incite à réduire la dépense, à économiser les espaces notamment agricoles, à valoriser l'existant ? »

Chantal LEDUC-BOUCHAUD,

Conseillère générale du canton de Saint-Père en Retz :

« En ce qui concerne la part de l'Etat, on nous explique que les caisses sont vides d'où des soucis de financement de personnels dans les hôpitaux, les maisons de retraite, les écoles, la justice et j'en passe. Des soucis de financement du fret ferroviaire et bizarrement, il y aurait des fonds disponibles pour l'aéroport ? Un mouvement est en marche, encouragé par les politiques de toute sensibilité et bizarrement sur la question du transport aérien, on ne changerait rien à nos visions de développement d'il y a quelques années ? »

Hervé BOCHER,

Conseiller général du canton de Nort sur Erdre :

« En quelque sorte, le chéquier est ouvert mais nous ne connaissons pas le montant du chèque. La participation financière éventuelle du Conseil Général me paraît en contradiction avec sa volonté exprimée d'économiser l'espace, de limiter le trafic routier et de mettre en œuvre un Agenda 21 ».

Gilles DENIGOT,

Conseiller général du canton de Saint-Nazaire Ouest :

« Notre responsabilité politique doit conduire à accepter que soient sérieusement étudiées les solutions alternatives, notamment celle de la piste parallèle qui pourrait répondre aux questions de sécurité, aux pollutions sonores et à la rénovation de l'aéroport actuel ».

Claude NAUD,

Maire de Corcoué sur Logne et Président de la communauté de communes Loire-Atlantique Méridionale :

« Il me semble que les trente ans d'anticipation de l'aéroport de Notre-Dame des Landes ne lui confèrent ni sagesse, ni préséance. Ce n'est pas parce que l'on a pensé à quelque chose il y a longtemps que cela tient lieu de réflexion ».



Ni la crise énergétique, ni la crise écologique ne semblent faire douter Jean-Marc AYRAULT, Jacques AUXIETTE, Patrick MARESCHAL. Quant à François FILLON questionné, il dit s'appuyer sur le consensus politique local... La crise financière fera-t-elle réfléchir ? On peut malheureusement en douter, car un nouvel argument pourrait désormais surgir : la nécessité de grands travaux dans le B.T.P. pour maintenir l'emploi. Commençons plutôt par lancer un grand programme de rénovation de l'habitat, ou de développement d'énergies renouvelables et étudions enfin sérieusement les solutions alternatives. A l'heure où l'argent public est rare sauf pour sauver les banques de la faillite - il est du devoir des élus de ne pas persévérer dans des projets dépassés.

En 1997, **Françoise VERCHERE**, alors Maire de Bouguenais, et **moi-même**, écrivions :

« Il n'y a pas encore en Loire-Atlantique « d'éléphants blancs », ces projets grandioses et inutiles dans lesquels ont été engloutis des milliards de fonds publics (ponts sans route, gares sans voyageurs, musées sans œuvres d'art, aéroports sans trafic). Prenons garde aujourd'hui de ne pas préparer un futur éléphant blanc ».

Dix ans plus tard, cette conclusion reste valide.

