

# CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

COPIE POUR  
INFORMATION

Monsieur Jean BERGOUX  
Président de la Commission particulière  
du débat public sur le projet d'aéroport  
de Notre-Dame-des-Landes  
3, rue d'Alger  
44000 Nantes

Nantes, le 22 mai 2003

Monsieur le Président,

J'ai plaisir à vous faire parvenir une contribution au débat public rédigée en commun par les Présidents des Conseils de Développement de Nantes, Saint-Nazaire, Rennes et Angers qui ont souhaité, à cette occasion, marquer leur solidarité territoriale sur ce sujet.

Au-delà de ce texte, j'ai souhaité vous faire part de quelques observations personnelles, ayant figuré parmi les acteurs à l'origine du projet d'aéroport Notre Dame des Landes.

Tous les citoyens, soucieux de la vie démocratique, se rejoignent du débat public organisé sur ce projet. À partir des premières réunions marquées par une certaine absence d'écoute, la bonne organisation du débat a permis de progresser dans le respect mutuel et l'examen plus attentif du contenu des études faites et les opinions en résultant.

Les attitudes des uns et des autres se sont "civilisées", le dialogue de concertation s'est développé, ce qui a entraîné un complément d'études et une confrontation positive.

Nous devons, à cette occasion, observer la capacité des citoyens d'aujourd'hui, dans le cadre de leurs associations, à se mobiliser et s'organiser pour produire des analyses et des argumentaires fondés sur une réelle connaissance des différents sujets abordés et à les exprimer avec pertinence.

Les rencontres successives entre les responsables à l'origine du dossier technique, les représentants des institutions concernées et les citoyens, ont fait naître peu à peu une "discussion", c'est-à-dire un débat où les arguments des uns et des autres ont été écoutés et intégrés dans les échanges et les raisonnements. Une certaine convergence est peu à peu apparue, qui a déplacé le débat de l'affrontement vers une conscience partagée des enjeux, ainsi qu'une plus évidente différence de ce qui sous-tendait les positions des uns et des autres.

D'un côté, les services de l'Etat ont fourni un dossier justifiant la réalisation résultant d'un choix politique, jamais remis en cause et que l'évolution des besoins ne nécessite. Les intervenants venant de différents milieux ont exprimé leur logique propre : la Chambre de Commerce gérant l'aéroport de Nantes Atlantique, les Collectivités locales dont les choix commandent l'avenir : Région, Département, Communauté Urbaine, Communes, ainsi que les entreprises directement concernées. De l'autre, des citoyens soucieux des choix faits pour le développement de leur communauté de vie et d'intérêts et notamment ceux directement concernés par la réalisation concrète de l'opération –habitants ou/et exploitants agricoles de l'espace prévu pour la construction et ses accès– ou se trouvant en situation d'en subir des nuisances, ont fait connaître leur sentiment. Chacun a sa logique et une base différente de références et d'intérêts.

Les attitudes face aux choix sont multiples :

- La plupart des habitants concernés, ou leurs parents, connaissaient la décision prise en 1974, par le Préfet Paul Camous –dont j'étais proche à l'époque– de réserver un ensemble important de terrains pour la construction ultérieure d'un grand aéroport prévu dans le plan d'aménagement général des Métropoles d'équilibre. Les nombreuses transactions qui ont eu lieu ensuite, ainsi que les locations des terrains acquis dans des conditions souvent avantageuses, témoignent de la connaissance dans le milieu local de l'opération projetée. La longueur du temps passé depuis cette date (29 ans), sans manifestation officielle, a accru l'idée que le projet n'était plus d'actualité. La construction ensuite, sans opposition administrative, de nombreux logements a conforté cette idée. Le projet réapparaissant et les habitants anciens et nouveaux voyant leur milieu en voie de se transformer d'une manière importante, ainsi que leurs activités, leur voisinage et la tranquillité habituelle, font naître des manifestations de rejet qui organisent une remise en cause de la pertinence du projet.
- Le monde économique soutient le projet dans la perspective de la naissance attendue –partir de celui-ci, de nouvelles potentialités offertes aux entrepreneurs de cette région ou en amenant d'autres s'y installer. Ils rappellent avec pertinence que ces activités –venir commandent la prospérité économique de cette région et des emplois modernes de demain.
- Les collectivités locales sont soucieuses de l'avenir des populations dont elles ont la gestion. La conduite de leur évolution s'inscrit dans le moyen et long terme, largement balisée par des plans négociés avec l'Etat qui complètent aujourd'hui l'effet de l'intégration dans l'Europe et ses nouvelles normes. Leurs choix sont délicats, entre la conscience des impératifs d'adaptation aux transformations du monde, de l'encadrement fait par les directives nationales, mais aussi des oppositions parfois turbulentes d'une partie de l'électorat qui peuvent susciter des ruptures de majorité.

Aux choix de ces trois acteurs traditionnels, nous pensons que nous devons ajouter ceux que l'observation de la transformation du monde nous conduit à formuler concernant le développement de la vie intellectuelle, scientifique, médicale, culturelle et sportive de notre région. Leurs acteurs ne se sont pas assez exprimés et les besoins dans ces domaines sont moins bien perçus. Ils constituent cependant aujourd'hui, des enjeux majeurs dans la compétition des activités humaines et des territoires. Ils nécessitent que nous puissions être raccordés par des liaisons aériennes rapides nous permettant l'accès à tous les centres européens dynamiques afin que nous puissions nous y associer.

La mondialisation déplace les repères et les modes de vie. Dans le monde qui se développe, les aéroports sont des signes majeurs de l'existence d'une dynamique territoriale et des repères de potentialités attractives.

Dans ce contexte, l'analyse qui doit pr valoir me semble tre la suivante : Nantes a une situation g ographique assez exceptionnelle qui, en toutes p riodes de la civilisation, a suscit des actions humaines entra nant des d veloppements conomiques et sociaux de grande ampleur. Quelle que soit l' volution g n rale du monde, cette potentialit perdurera si nous savons la mettre en valeur.

Un exemple assez proche, de m me nature, est l pour nous le rappeler. Il s'agit de la d cision prise par le Pr sident Giscard d'Estaing, en 1976, d'implanter le terminal m thanier pr vu sur l'Atlantique, Montoir. Cette d cision a conduit la cr ation d'un nouveau site portuaire d'acc s facile et s curis , permettant un nouveau d veloppement portuaire. Cela s'est v rifi avec un doublement de l'activit . Il a de plus ouvert un cycle d'investissements des acteurs conomiques de plus de 10 ans dans l'Estuaire de la Loire d'un montant total sup rieur 12 Milliards de francs de l' poque. Il a permis d'ouvrir un processus de d veloppement global dont nous constatons encore aujourd'hui les effets positifs.

Un grand a roport de rang europ en, dont le projet associe toutes les entit s r gionales voisines, est de m me importance. Il doit favoriser des initiatives de d veloppement de toutes natures l' chelle interr gionale.

une sage distance de toutes les interrogations pos es, retenons que c'est une r ponse essentielle pour l'avenir des jeunes de cette r gion et leurs enfants, auxquels nous devons tous penser en premier lieu si nous souhaitons qu'ils puissent y rester et y vivre bien.

Soyez assur , Monsieur le Pr sident, de mon attention vos travaux et de mes meilleurs sentiments.

Le Pr sident,  
Jean-Joseph R GENT

---

# Projet d'arport de Notre Dame des Landes

---

## Contribution au débat public des Présidents des Conseils de Développement de Nantes, Saint Nazaire, Rennes et Angers

Le débat public ouvert sur le projet d'Arport de Notre Dame des Landes a constitué l'occasion pour le Conseil de Développement de Nantes, puis pour celui de Saint Nazaire, de se saisir de ce dossier. Des séances de travail ont été organisées pour entendre le maître d'ouvrage de ce projet mais aussi ceux qui s'y opposent.

Cette approche ne relève pas d'une saisine institutionnelle mais d'une démarche autonome des Conseils de Nantes et Saint Nazaire. L'objectif a d'abord été de fournir une information large à tous les membres et de leur permettre de débattre sereinement d'un projet qui engage l'avenir du territoire.

Les Présidents des Conseils de Développement confortent ainsi leur mission qui est de susciter des débats de société civile sur les grands thèmes qui fondent le développement territorial.

Les Présidents des Conseils d'Angers et de Rennes, dans le cadre de la relation régionale régulière nouée avec ceux de Nantes et Saint Nazaire, se sont intéressés à ce grand débat.

À la suite de ces échanges et de ces contacts nombreux, il a paru souhaitable d'organiser une expression publique qui puisse enrichir le débat. À l'intérieur des Conseils, les positions sont nuancées sur ce projet, son opportunité, son calendrier... mais elles sont toutes l'emanation des avis de citoyens engagés dans des démarches collectives au bénéfice de leur communauté de vie et d'intérêts. Chaque association ou institution a pu faire connaître sa position spécifique auprès de la Commission de débat public.

Un consensus ne peut être dégagé sur tout et ce n'est pas l'objet des Conseils de Développement de prendre des positions exclusives sur tel ou tel thème. Un Conseil de Développement peut exprimer des positions multiples qui ressortent des expériences diverses des acteurs de la société civile. Ces assemblées ne correspondent pas à la nomenclature administrative et politique classique et leur originalité est de fournir des éclairages "plusieurs feux".

C'est dans ce contexte que le Président du Conseil de Développement de Nantes a proposé collégues de Saint Nazaire, Angers et Rennes de rédiger une contribution commune au débat public en y apportant les enseignements de leurs discussions et en essayant d'en tirer quelques perspectives d'avenir.

Par cette initiative, les Présidents des Conseils, titre personnel, ont souhaité aller plus loin que la simple affirmation d'une position sur le projet. Ils ont voulu cette occasion :

- marquer une solidarité des territoires concernés,
  - donner une autre dimension au débat et ouvrir des perspectives d'avenir,
  - illustrer le principe selon lequel "la manière de prendre une décision importe autant que la décision elle-même".
-

# Les enseignements du débat local

---

## UN PROJET DONT L'IMPORTANCE EST INSUFFISAMMENT MESURÉE

---

L'Agglomération nantaise, et plus généralement la Métropole Nantes-Saint-Nazaire, connaît une période de développement continu depuis 20 ans. Une dynamique partagée par les acteurs politiques, économiques et sociaux a permis à ce territoire à la fois de surmonter les crises et d'accroître son attractivité. Cette situation est assez unique en France et constitue un des atouts majeurs de son développement. Elle a eu aussi pour conséquence, depuis des années, une certaine absence de "sujets qui fâchent".

La mise en débat du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes a remis en lumière les limites de la concertation, telle qu'elle est pratiquée traditionnellement par les pouvoirs publics, et redonné vie à un mode de discussion qui favorise des échanges parfois vifs. Ce débat citoyen est sain.

L'importance du projet présent est immense et touche tous les domaines de l'aménagement du territoire : transports, environnement, développement économique, modalités de dialogue avec les riverains. En ce sens, c'est un projet qui dépasse largement ceux qui ont été développés dans les 20 dernières années. C'est un projet qui engage l'avenir d'un vaste territoire et son importance n'a pas fait l'objet d'un effort pédagogique suffisant, notamment par les élus qui, depuis des années, ont considéré comme acquise une décision n'ayant jamais fait l'objet de réel débat avec les citoyens, surtout avec les plus jeunes.

---

## UN RÔLE APPORT DE PARTICIPATION CITOYENNE...

---

La présentation du projet effectuée par le maître d'ouvrage a présenté certaines faiblesses. Quelles que soient la qualité et la rigueur technique des porteurs du projet, ce dernier n'a pas été suffisamment présenté dans sa dimension politique, au sens noble du terme. Un aéroport dimensionné pour 9 millions de passagers ne peut pas être appréhendé comme un changeur autoroutier. Le discours technique, parfois distant, sur le projet a occulté sa dimension humaine.

Ce sont en fait les citoyens, organisés ou pas dans des associations diverses, qui ont levé le débat en lui conférant cette dimension humaine. Souvent critiqués pour une certaine agressivité, les associations ont fait un travail important, souvent supérieur à celui du maître d'ouvrage, et ont apporté une vraie qualité au débat. Ce sont elles qui ont permis qu'une vraie discussion s'instaure, que des études complémentaires soient réalisées et que la concertation ne soit pas qu'une simple information. Ceci a d'ailleurs été rendu possible grâce à la Commission de débat public dont le travail d'animation efficace doit être souligné.

---

## ...ENCORE TROP LIMITÉ DANS SON CHAMP D'ACTION

---

Les acteurs économiques et sociaux soutiennent le projet, les associations de riverains se sont mobilisées pour le combattre avec passion, la classe politique, dans sa presque totalité, le défend.

Il y a cependant des absences lourdes. Les habitants de l'Agglomération nantaise, y compris ceux qui sont proches de l'aéroport actuel, ne semblent pas avoir pris part suffisamment à un débat qui concerne pourtant leur avenir et celui de leurs enfants. Plus grave, les catégories les plus jeunes ne semblent pas s'être vraiment senties concernées par ce projet. Il faut s'interroger sur ces absences.

Plusieurs raisons peuvent être avancées, surtout partielles :

- une gestion politique et administrative du dossier assez peu lisible depuis de nombreuses années,
- une insuffisante mise en perspective du projet. Une approche trop technicienne empêche de mesurer les effets induits d'un grand investissement,
- l'extrême mobilité des jeunes les conduit s'intéresser plus aux conditions des transports, notamment au prix, plutôt qu'à la localisation des équipements. Ceci explique en partie le succès des compagnies qui offrent les prix les plus faibles sur de petits aéroports plus éloignés,
- une méfiance vis-à-vis des institutions qui grandit parallèlement en même temps que de nouveaux comportements citoyens apparaissent,
- d'un point de vue citoyen, le rôle des acteurs publics n'est pas clairement identifié. Le "qui fait quoi" entre l'Etat et les collectivités locales est mal perçu par les habitants,
- les questions relatives au financement du projet, comme de sa desserte en transports publics, ont été trop peu évoquées.

La Commission de débat public est un réel progrès dans les modalités de concertation, elle gagnerait cependant à s'enrichir par la présence, dans l'animation des débats, de spécialistes qui ne soient pas seulement issus de la sphère technique. Des personnalités issues des Sciences Humaines constitueraient un apport précieux dans la conduite du débat. Par ailleurs la réunion publique, quelles que soient ses vertus, ne doit plus être le seul mode de rencontre avec les citoyens. Il faudra être plus imaginatif et plus innovant sur les méthodes de concertation.

## Les chemins de l'avenir

### UNE AUTRE IDÉE DU DÉVELOPPEMENT

---

Nous vivons dans un monde qui évolue rapidement et qui déstabilise les plus faibles. Les mieux armés s'adaptent à ce monde dans lequel la mobilité est la clé du développement. Les espaces ne sont pas fermés, les territoires s'interpénètrent, localement comme internationalement. Les changements économiques ou intellectuels sont la base de la vie des hommes et la globalisation du Monde est réelle.

Cette évolution rapide est la cause de dégâts sociaux graves quand la seule loi du marché régule les rapports humains. Ce sont les délocalisations ou la dégradation de l'environnement.

Mais la seule conservation de l'existant ne constitue pas une réponse et encore moins un projet d'avenir. Pour réussir demain, il faut conjuguer les logiques, celle du développement économique et de l'emploi avec celle de la sauvegarde de l'environnement et de la qualité de vie.

C'est de développement humain qu'il s'agit, d'un développement qui ne se mesure pas qu'en flux de changes de marchandises mais aussi en élévation du niveau de vie et d'éducation.

Dans ce contexte, la réalisation d'un aéroport est un outil de ce développement permettant de multiplier les changes et de rapprocher les hommes. La Métropole Nantes-St Nazaire connaît une dynamique de développement qu'il ne faut pas casser mais au contraire amplifier. Au-delà des oppositions, le tramway de Nantes a été un outil de son renouveau et de son essor. Le métro de Rennes a été un pari sur l'avenir tout comme le projet Ville-Port de Saint

Nazaire. L'aproport de Notre Dame des Landes peut être le second souffle de l'Agglomération nantaise et la locomotive de la Métropole estuarienne au bénéfice des territoires proches et de toute une région.

Au-delà de la seule Métropole Nantes-Saint Nazaire, c'est de l'aménagement et du développement de la grande région Ouest qu'il s'agit. Dans une perspective d'aménagement équilibré du territoire français et européen, une plate-forme aéroportuaire performante doit constituer une vitrine internationale pour ce territoire.

---

#### PRENDRE EN COMPTE LA DIMENSION TERRITORIALE DU PROJET

---

La réalisation de l'aproport de Notre Dame des Landes est un symbole pour la construction de ce nouveau territoire et les Conseils de Développement souhaitent marquer ensemble une solidarité de la société civile de cet espace.

Cette solidarité territoriale doit conforter l'ensemble des démarches visant à structurer le territoire régional. Cela concerne l'aproport de Notre Dame des Landes mais aussi la réalisation de lignes TGV et l'amélioration des liaisons routières. L'aproport permettra d'offrir un ensemble de relations aériennes internationales pour atteindre rapidement toutes les destinations avec lesquelles les acteurs locaux doivent désormais correspondre, il permettra également leurs partenaires étrangers, actifs ou potentiels, d'identifier le Grand Ouest comme une région facilement accessible.

Dans ce contexte, la réalisation du TGV Ouest est aussi un élément de la poursuite du développement régional en particulier pour mettre l'ensemble de l'armature urbaine de l'Ouest, et notamment les villes périphériques, moins de trois heures de Paris. Ce projet doit être soutenu par l'ensemble des acteurs avec le complément indispensable qui concerne la réalisation du barreau sud de contournement de Paris permettant l'ancrage au réseau ferroviaire européen...

Le développement économique et social de la grande région Ouest repose aussi sur sa capacité à mettre en avant des grands pôles urbains identifiables à l'échelle européenne. Pour atteindre cet objectif, il faut renforcer les coopérations entre les grandes villes du territoire que sont Nantes-St Nazaire, Rennes et Angers. Ce partenariat des agglomérations est un élément fondamental pour la construction de cet espace.

---

#### OUVRIR DES PERSPECTIVES AUX GÉNÉRATIONS FUTURES

---

Tout comme les individus vivent de projets, la société humaine a besoin d'ambition collective. L'Histoire de Nantes et de la grande région Ouest est largement marquée par une ouverture vers l'extérieur et par des paris d'aménagement.

Offrir aux générations futures un environnement sauvegardé est une grande ambition impérative, mais elle n'est pas suffisante. Le développement durable est un défi d'avenir, mais qui ne doit pas conduire seulement à préserver ce qui existe. L'humanité progresse en découvrant, en inventant les conditions du mieux-vivre ensemble, en s'adaptant sans cesse. La réalisation de grands équipements permet de créer pour nos enfants les conditions d'un développement continu. Dans le contexte de la globalisation, l'établissement de connexions aériennes performantes permettra au territoire de mieux s'inscrire dans les grands flux d'échanges européens et mondiaux et favorisera son attractivité sous tous les points de vue.

Le vrai défi réside dans la qualité de mise en œuvre et de gestion de ces nouvelles infrastructures.

## Les conditions concrètes de la réussite

---

### DONNER UN CARACTÈRE EXEMPLAIRE AU PROJET

---

Les conditions de mise en œuvre concrète du projet sont essentielles. Il faut, au-delà des discours et des promesses, donner aux riverains des garanties solides, fermes et novatrices. Cela concerne les modalités d'indemnisation, de compensation, de protection de l'environnement, de bruit... Il ne faut pas s'intéresser à l'expression riveraine pendant la seule période de concertation mais prolonger le dialogue pendant la période de réalisation.

La maîtrise de l'urbanisation doit dépasser le stade du vœu pieux. Le risque de construire un équipement de nouveau situé en ville compte tenu de l'évolution continue de l'aire urbaine vers le Nord, est réel si la gestion de l'espace n'est pas organisée. Cette maîtrise concerne aussi la gestion des espaces naturels et agricoles.

La qualité de la desserte de cet aéroport, notamment dans la relation rapide avec les grands centres urbains proches, est également essentielle, qu'il s'agisse des infrastructures routières ou ferroviaires. Il est impératif, en particulier, d'assurer une desserte continue en voie expresso ou autoroutière avec Rennes et Angers. Cette question est fondamentale et doit être traitée rapidement. Le Conseil de Développement de Nantes a fait remarquer, à l'occasion de sa réflexion sur le schéma directeur des transports collectifs de la Communauté Urbaine, que le projet d'aéroport n'était pas pris en compte. On ne peut pas imaginer un équipement de cette importance sans desserte de transports publics.

---

### VITER LA RUPTURE CITOYENNE

---

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est une illustration parfaite de la maxime qui a fait débat lors de la Rencontre Nationale des Conseils de Développement : "la manière de prendre une décision est aussi importante que la décision elle-même".

Un bon projet peut devenir mauvais s'il est mal porté. La réalisation d'un grand aéroport pour le nouveau siècle est un élément important du développement territorial, mais si les conditions de mise en œuvre du projet ne sont pas satisfaisantes, il y aura une rupture citoyenne très grave pour l'avenir.

La parole est désormais à l'Etat pour la suite qui sera donnée à ce projet mais sa réalisation doit être partagée pour gagner la confiance des citoyens et porter bien sûr au développement du territoire.

---

### RENFORCER LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE

---

Les Conseils de Développement veulent affirmer la nécessité de la solidarité des territoires et souhaitent avoir un effet d'entraînement vis-à-vis des institutions politiques. Au-delà du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, il y a un enjeu aujourd'hui insuffisamment pris en compte.

L'attraction de Nantes-Saint Nazaire est une évidence pour les habitants de cet espace, mais elle peut être vécue par les voisins proches comme une volonté d'hégémonie. Des efforts sont à faire, en matière de communication notamment, pour que ces territoires soient de véritables partenaires du développement régional et puissent y participer pleinement en multipliant les démarches engagées.



L'about de Notre Dame des Landes est une occasion nouvelle de conforter ce partenariat et d'approfondir les échanges de toutes natures : économiques, culturels...

## REGARDER VERS L'AVENIR

---

Le débat public a eu le grand mérite de faire valoir l'argumentation des protagonistes. On est passé peu à peu du débat technique à celui des enjeux du développement et donc de l'avenir.

Pour construire cet avenir, une action en réseau et une solidarité territoriale renforcée, fondée sur la coopération et le partenariat, sont indispensables.

Au-delà de l'affrontement verbal, parfois salutaire pour une certaine vitalité démocratique, c'est la nécessité d'un regard partagé vers l'avenir qui est apparue. Cette vision de l'avenir est la condition pour que notre territoire reste attractif, notamment pour les plus jeunes.

Jean-Joseph R GENT  
Président  
du Conseil de Développement  
de la Communauté Urbaine  
de Nantes

Jean-Pierre DESMARIE  
Président  
du Conseil de Développement  
de la Communauté d'Agglomération  
de la région nazairienne et de l'estuaire

Jean-Claude DENIS  
Président  
du Conseil de Développement  
du Pays et de l'Agglomération  
d'Angers

Guy CANU  
Président  
du Conseil de Développement  
économique et Social du Pays  
et de l'Agglomération de Renr