

Délégation "Développement, rayonnement et attractivité du territoire"

15 juin 2009

Contribution de Jean RENARD

L'aéroport de NDDL : un projet du passé, un projet dépassé ?

Le 9 février 2008 le gouvernement a signé le décret d'utilité publique (DUP) du projet d'aéroport dit du Grand Ouest qui serait implanté sur le site de Notre-Dame-des-Landes. En tant que citoyen et membre du conseil de développement je me sens interpellé par ce projet d'équipement structurant et je souhaite faire le point de mes interrogations et les faire partager aux membres du conseil de développement.

Ce projet d'aéroport est-il nécessaire, utile et prioritaire ?

Chacun le sait, il soulève de la part de nombreux citoyens, des questions. Il serait maladroit de ne pas les évoquer et je souhaite un débat dans notre assemblée.

Pour ma part, je n'ai pas de certitude mais des inquiétudes sur le bien fondé d'un tel projet.

L'état des opinions

L'enquête publique a démontré qu'il n'y avait pas unanimité pour la réalisation aujourd'hui d'un tel équipement. Certains sont pour, d'autres contre et à la lecture de l'enquête publique les arguments des uns et des autres ont leur validité.

Les partisans du projet mettent en avant deux préoccupations majeures :

Ce serait pour Nantes et plus généralement l'Ouest de la France un équipement structurant nécessaire au développement économique à long terme.

Le survol actuel de la ville est un danger potentiel que l'on pourrait éviter avec un nouvel aéroport.

Les partisans de l'abandon du projet mettent en avant l'argumentation suivante :

Il y a déjà un aéroport international à Nantes, c'est Nantes-Atlantique, qui est loin d'être saturé.

Des investissements importants et des aménagements conséquents viennent d'être achevés.

On pourrait encore améliorer la liaison avec la ville par la voie ferrée existante non utilisée.

Les trafics aériens sont appelés à une croissance plus faible dans l'avenir pour des raisons de coûts énergétiques, de rejet de CO2,

Qui est pour, qui est contre ?

À lire la presse les élus du Conseil général et du Conseil régional se sont déclarés pour à la majorité. A la ville de Nantes y a-t-il eu un vote ?

Les responsables économiques représentés par les chambres de commerce sont également en faveur du projet.

Sont contre, les agriculteurs impliqués par le projet qui entendent défendre leur outil de travail, les élus des communes impactées peu ou prou par le projet,

Ainsi que les représentants des partis politiques écologistes et du Modem, et une minorité des élus du parti socialiste.

La liste des uns et des autres demanderait à être complétée afin d'avoir une image représentative.

On pourrait imaginer un referendum d'initiative populaire, dont il faudrait définir le périmètre, si l'opinion semble localement aussi partagée. Dans un tel cas de figure d'investissement massif et de projet structurant, ce ne serait pas un non sens si l'on entend exercer une démocratie participative. Rappelons pour mémoire qu'il y a quelques années la municipalité de Brest a initié un tel referendum pour un projet de tramway.

Les questions posées sont à mon avis les suivantes :

Il faut se méfier des experts. Rappelons que ces derniers avaient projeté, en 1973, un trafic de 6 millions de passagers pour l'an 2 000 afin de justifier ND des Landes. En 2009 nous en sommes à 2,5 millions.

Il en va sans doute de même pour le coût, évalué à 580 millions d'euros, ce en 2005. A comparer à d'autres investissements, et à comparer aux coûts évalués de projets réalisés ! L'écart va de 1 à 2 à 1 à 5.

Il y aura un simple transfert au plan de l'emploi et non pas création. Les retombées économiques seront donc plus faibles que dans un cas de création pure et simple d'équipement.

Tant que le kérosène est détaxé l'avion est rentable pour de longues distances, mais cette détaxe qui introduit par rapport aux autres modes de transport une inégale concurrence sera-t-elle conservée demain avec le coût des carburants à base de pétrole ? Le recours aux biocarburants dans un monde qui manque de nourriture n'est pas, Nicolas Hulot et Yann Artus Bertrand, après Al Gore, ont su le dire mieux que nous pourrions le faire, la solution. Les compagnies low-cost qui servent pour l'essentiel pour le tourisme exotique participent-elles au tourisme durable ?

L'aéroport actuel conservera un trafic réservé dit-on à EADS, mais il pourra aussi servir en cas de brouillard sur ND des Landes. Le danger d'un survol de la ville sera certes moindre, mais il existera toujours.

Le survol de la ville dans la configuration actuelle est-il une nécessité. Il faudrait interroger les pilotes, sous le sceau de l'anonymat, afin de savoir exactement ce qu'il en est, et pourquoi leur fait-on survoler la ville ?

Une piste différemment orientée sur l'actuel aéroport ne serait-elle pas préférable en coût d'investissement ? Cette solution a-t-elle été sérieusement examinée ?

L'exemple de l'aéroport Mirabel à Montréal incite à réflexion. Rappelons que les deux projets, Mirabel et ND des Landes ont été envisagés à la même date (1967-1973). L'aéroport québécois a été réalisé en dépit des protestations virulentes des agriculteurs installés sur le site, alors que le projet de ND des Landes a été enterré pendant plusieurs décennies.

Aujourd'hui Mirabel (situé à 40 kms au nord de l'agglomération) a été abandonné et sert de parc de loisirs.

Le trafic a été réorienté sur Dorval (baptisé Trudeau aujourd'hui) situé à l'ouest et au cœur de l'agglomération de Montréal, les avions survolent la ville et le Saint-Laurent dans une configuration proche de ce que nous connaissons à Nantes.

Les raisons de l'abandon de Mirabel tiennent à l'absence d'un transport collectif, au fait que le hub de l'est canadien s'est déplacé à Toronto, et que Dorval donnait toute satisfaction

Rappelons pour mémoire que de tels nouveaux aéroports sensés suppléer des aéroports d'agglomérations ont connu des échecs identiques en Amérique du sud et sans doute ailleurs.

Sans aller très loin on peut faire remarquer que le nouvel aéroport d'Angers, certes destiné à un type de trafic différent, est un désastre économique. Voulu par le maire d'Angers de l'époque (Jean Monnier) il se révèle être une erreur et plafonne avec un trafic de quelques milliers de passagers par an.

En outre le projet serait un puissant accélérateur de consommation de terres agricoles. Pour le moment on estime (source chambre d'agriculture) la consommation d'espaces agricoles en Loire-Atlantique à 3 000 hectares par an (un tiers pour l'habitat résidentiel ; un tiers pour les loisirs ; un tiers pour les équipements et infrastructures). L'impact d'un équipement du type aéroport serait considérable du fait du transfert d'usage tout autour, sans parler de la spéculation foncière. A tout le moins il faudrait envisager une mutualisation des plus values entraînées par ces transferts massifs d'usage. Les élus auront-ils le courage de le proposer ? L'échec malheureux de Couëron dans les années 1980 rend perplexe.

On comprend l'angoisse des agriculteurs de tout le secteur situé au nord de l'agglomération face à ces perspectives, alors même que l'on manque de terres et que l'on affirme qu'il faut protéger les terres agricoles d'une artificialisation rapide.

Si l'on entend élargir le débat rappelons nous, pour mémoire, que des équipements estimés par les responsables économiques et les élus absolument indispensables (relisons les coupures de presse de l'époque) se sont révélés des échecs retentissants.

Pour en rester à des exemples locaux, et sans aller jusqu'à évoquer le Larzac et son camp militaire, rappelons :

Le canal de la Martinière, ouvert en 1992 et abandonné avant la première guerre mondiale,

La centrale du Carnet, qui avait obtenu sa DUP,

La route à travers les marais de Guérande,

Donges-est que les autorités du port estimaient absolument nécessaire,

La pénétrante routière sur les berges de l'Erdre,

Etc...etc...

Quel serait l'impact des nouvelles liaisons TGV de Rennes et de Bordeaux sur Paris quant au potentiel de clientèle qui serait détourné sur Roissy, Orly et l'hypothétique troisième aéroport de la région parisienne, toujours évoqué ?

Pour conclure quelques interrogations et suggestions afin d'aller plus loin dans les réflexions

Comment faire confiance aux experts, techniciens et élus, alors qu'ils ont laissé construire des centaines de maisons, depuis plus de quarante années, en dépit du projet qui aurait dû interdire toute nouvelle construction, à proximité des pistes envisagées ?

Deux pistes et 1600 hectares de gelés alors que d'autres aéroports supportant un trafic très important se contentent d'une piste et de quelques centaines d'hectares d'emprise (par exemple Genève-Cointrin), est ce raisonnable ?

N'y a t-il pas d'autres solutions alternatives ? Ne serait-ce que l'aménagement de l'actuel aéroport international ?

Le projet de NDDL a été imaginé à la fin des 30 glorieuses (1967), lorsque les questions environnementales et de développement durable n'étaient pas à l'ordre du jour.

Quarante années plus tard la donne a complètement changé. Une belle illustration est le retour du chemin de fer et l'abandon du programme autoroutier à suivre le Grenelle de l'environnement.

Un tel renversement des perspectives invite à réflexion.

La conjoncture économique et financière pose la question des coûts. Qui va payer si le projet voit le jour, en particulier l'ensemble des aménagements associés, mais liés au projet lui-même (voie ferrée ? routes ?)

Jacques Gillaizeau, deuxième vice-président de la Région, donne la réponse dans une interview récente « *Bien entendu cet aéroport (NDDL) devra être relié par un moyen de transport performant à Nantes, Rennes et plus largement à l'ensemble du grand Ouest...les liaisons ferroviaires sont donc un PREALABLE à la réalisation du projet pour la région...La réalisation du tram-train est une nécessité absolue* ».

Quel sera le coût de ces liaisons et qui les paiera ?

Lorsque le préfet de Loire-Atlantique pour justifier le projet affirme dans la presse régionale qu'il s'agit du seul projet en Europe, son argumentation va à l'encontre de sa démonstration. Si personne en Europe ne construit un tel équipement c'est pour de bonnes raisons !

Je souhaite qu'au sein du Conseil de développement de Nantes métropole nous engagions un débat sur les enjeux de ce projet qui est loin de rencontrer l'unanimité chez les citoyens.

On pourrait imaginer une forme de consultation citoyenne, de referendum d'initiative populaire, puisque le débat public a démontré la diversité des avis.

On le sait, la décision finale d'un tel équipement dit structurant appartient à l'Etat, Ce n'est pas de la responsabilité des élus, lesquels peuvent simplement, comme tous les autres citoyens, exprimer leur point de vue, d'autant que le projet se situe au delà du périmètre de la communauté urbaine, ce qui n'est pas sans poser de problèmes. L'accord premier est celui des élus de la communauté d'Erdre et Gesvres et non pas des élus de la communauté urbaine !