

Projet de territoire

14 novembre 2011



henri.bourgeau@free.fr

Contribution d'Henri BOURGEAU

Le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes fait reparler de lui

Dans le Monde du 25 octobre 2011, un article "Avec les "enragés" de Notre-Dame-des-Landes" est paru en pleine demi-page 2, signé par Anne-Sophie Mercier, envoyée spéciale. Cet article constituait une exploration plutôt admirative du petit monde des "anti" dans la campagne de Notre-Dame-des-Landes. Il révélait que, à partir d'une base authentique mais étroite d'habitants, une grosse centaine d' "enragés" provenant de toute la France et d'autres pays ont choisi ce lieu "bucolique" pour en faire "un nouveau Larzac" et s'y sont établis.

J'ai écrit au Monde pour m'élever contre la partialité de cet article, qui fait l'impasse sur les arguments en faveur d'une thèse contraire à celle des "enragés". Je dois reconnaître qu'Anne-Sophie Mercier m'a téléphoné, ce que je trouve sympathique. Elle m'a expliqué sa démarche par le fait qu'elle appartient à la section "environnement" du Monde, et non à la section économique, ce que je trouve un peu court comme réponse.

Détail amusant : pendant notre conversation, un avion est passé bien bas au-dessus de l'immeuble, j'ai ouvert la fenêtre, elle a pu l'entendre en direct, et a reconnu qu'il était très bruyant !

Je me permets d'ajouter à titre personnel que l'opinion nantaise n'est pas près d'oublier la conception singulière de la démocratie qu'ont ces "enragés" : cet été, ils ont complètement détruit à coups de barres de fer la caravane pour les primaires des jeunes socialistes (qui n'étaient pas préparés à ce genre d'arguments) lors de son passage à Nantes en août.

Toujours fin octobre 2011, Ouest-France se faisait l'écho d'une "contre-étude" d'un cabinet d'études hollandais financée par les élus opposés à la réalisation de ce nouvel équipement. Cette étude "met en pièces" le projet des collectivités locales en relevant une "série d'erreurs d'appréciation". Elle propose des scénarios pour augmenter la capacité de l'aéroport actuel, par exemple : agrandissement de la piste et des parkings, liaison par train avec Nantes, création de taxiways rapides et d'une piste transversale, et conclut

que "dans tous les cas le maintien de Nantes-Atlantique coûterait moins cher et se traduirait par un bénéfice global pour la collectivité".

Avec objectivité, le journal a consulté Jacques Auxiette, président du syndicat mixte aéroportuaire, porteur du projet. Il rétorque que cette étude à charge n'avait d'autre but que de répondre à la demande des commanditaires, n'apporte aucun élément nouveau au dossier, cherchant à habiller d'une crédibilité nouvelle des arguments connus. Par ailleurs, il souligne qu'elle ne tient pas compte du débat public intervenu depuis des années, faisant fi des règles d'un Etat de droit suivies de manière exemplaire : tous les recours contre le décret d'intérêt public ont été rejetés.

Toujours la même semaine, je trouve par hasard la "lettre d'information de la majorité socialiste et divers gauche du Conseil régional". Sous le titre "accompagner les communes concernées par l'aéroport", elle énumère les mesures prises pour assurer cet accompagnement jusqu'à ce que le nouvel aéroport engendre des retombées économiques et fiscales intéressantes pour ces communes.

Trois priorités sont définies : la maîtrise foncière face à la pression économique et démographique : l'ingénierie en matière d'aménagement de l'espace, notamment à disposition des petites communes, l'anticipation du flux démographique et les besoins en équipements publics à 20-30 ans.

Quant à la maîtrise foncière, le département a déjà engagé la définition d'un PEAN (périmètre de protection d'espaces agricoles et naturels périurbains) de 19 000 hectares au sud de la future zone aéroportuaire pouvant être sanctuarisés pour plusieurs décennies et durablement préservés de l'urbanisation. Ce projet sera soumis à enquête publique au printemps 2012.

Point de vue d'un habitant de Nantes-Hyper-centre

Depuis mon domicile, à 100 m du Château, j'ai le privilège de voir de près le passage à 300m d'altitude des avions en direction de l'Aéroport Nantes-Atlantique : en cours de matinée, ils passent toutes les 3 minutes environ.

Il faut savoir que, par vent d'Ouest dominant, les avions (qui sont censés suivre le cours de la Loire mais n'en font rien, probablement à cause du nombre croissant de ponts qui la jalonnent) commencent leur descente vers l'aéroport actuel au-dessus des quartiers Est, puis atteignent l'hyper-centre (50 000 habitants, 2 000 commerces) où ils sont censés ne pas descendre en-dessous de 300 m d'altitude.

Lors de ce parcours, ils survolent successivement de nombreux éléments-clé du patrimoine nantais : en premier lieu (ça ne s'invente pas !) le centre de Secours des pompiers récemment modernisé et agrandi. Ensuite, le Musée des Beaux-Arts, le Château des Ducs de Bretagne (après une restauration réussie ayant coûté des millions d'euros, il est devenu un remarquable musée de l'histoire de Nantes, accueillant 1 million de visiteurs par an), puis l'irremplaçable Ile Feydeau avec ses somptueuses maisons d'armateurs du XVII^e siècle et juste à côté l'horrible et tentaculaire CHU actuel qui abrite la Faculté de médecine et des services de pointe.

Passant un premier bras de Loire, ils survolent une partie de l'Ile de Nantes où se trouvent les immeubles des Média, l'école d'Architecture, le nouveau palais de Justice de Jean Nouvel, et enfin les nefs des anciens chantiers navals abritant les Machines de l'Ile et notamment la nouvelle mascotte des nantais, l'éléphant géant, ainsi que de nombreux bâtiments culturels tout nouveaux, et d'autres en projet. Ils finissent au-dessus du Hangar à bananes rénové (où se trouve entre autres une salle d'exposition de la DRAC), caractérisé par les anneaux de Buren.

Passant le deuxième bras de la Loire au niveau du joli village de Trentemoult, ils survolent les communes Sud-Loire de Rezé (avec la cité Radieuse de le Corbusier) et Bouguenais (où la tour de contrôle de l'aéroport a récupéré à plusieurs reprises des avions en perte de contrôle au ras des toits).

On le voit, l'enjeu est de taille et quand, par temps de pluie, on entend les avions passer au-dessus de nous sans les voir, on espère que leur radar fonctionne bien ! Ces charmants volatiles nous réveillent tous les jours de semaine à 5 h du matin, et nous bercent le soir jusqu'à 23 h : agréable musique, on comprend que les habitants de Notre-Dame des Landes préfèrent celle des grenouilles !

Le plus extraordinaire d'un point de vue écologique, c'est ce qui se passe par vent du Nord. Les avions abordent l'aéroport en rasant le Lac de Grandlieu, censé être la plus grande réserve ornithologique d'Europe, un site d'escale unique des oiseaux migrateurs. Jamais un écologiste n'a élevé la voix, à ma connaissance, contre ce parfait crime contre la nature !

On le voit, pour des raisons personnelles aussi bien que collectives, je suis en faveur du projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes.

En pensant à l'hypothèse d'une catastrophe aérienne sur l'un des sites ci-dessus de Nantes centre, je repense aux alertes lancées par le Conseil de sécurité civile à propos des risques du tunnel ferroviaire de Chantenay : combien de victimes civiles, en plus des dégâts à des bâtiments irremplaçables, une catastrophe aérienne serait-elle susceptible de causer ?

Dans cet ordre d'idées, et en liaison avec la dernière contribution d'Yves Lainé (escale pour paquebots), ne serait-il pas intéressant de consulter un expert sur la question de savoir si un avion en panne de moteur serait capable de planer par-dessus le centre-ville jusqu'à la zone d'évitement portuaire, à l'instar de ce qui s'est passé sur la rivière Hudson il y a quelques années ?

Et le Conseil de Développement ?

Normalement, les contributions des membres du Conseil devraient contenir des propositions à adresser aux élus. Mais dans le cas précis, ce n'est pas évident, car nos débats précédents et nos contributions successives montrent que nous nous départageons entre adversaires et partisans de ce projet. Même en y étant favorable, je ne vois pas très bien ce que nous pourrions proposer, puisqu'il y a un syndicat mixte qui gère l'affaire.

Enfin, il y a à ce stade un argument massue contre ce projet : en pratique, avec la crise financière actuelle, on ne voit pas d'où on pourrait tirer actuellement les sommes importantes en jeu. Il en serait de même pour "améliorer" Nantes-Atlantique. Ce qui laisse les protagonistes des deux thèses face à face pour longtemps...

Ma modeste préconisation est de garder l'œil ouvert sur les développements de ce projet, en enregistrant régulièrement des expertises de divers côtés : autorités locales, sécurité civile, écologistes et autres.