



Contribution d'Yves ROBIN

Les citoyens, les élus, les opposants, les lobbys et Notre Dame des Landes

Depuis des semaines, et encore plus après l'annonce d'un référendum, il ne se passe pas une journée sans une prise de position ou une réaction des acteurs favorables ou défavorables au projet d'aéroport sur le site de Notre Dame des Landes.

Si l'historique n'est plus à faire, l'annonce de l'imminence des mesures d'expulsions des opposants qui n'ont pas souhaité marchander leur départ, a ravivé les tensions sur place mais aussi dans les sphères politiques jusqu'au sommet de l'état.

Certes, ce projet a une légitimité politique, validé par une enquête publique dont l'objectif consistait à fermer et déménager Nantes Atlantique. Le dossier d'enquête a donc été préparé dans cette optique et montre les limites de ce type de procédure. Il était si volumineux qu'il s'avérait "indigeste" à l'analyse par le grand public, mais également pour l'élu "lambda" appelé à se prononcer au sein de sa collectivité. Ainsi, plusieurs collectivités du Grand Ouest ont voté des participations financières publiques qui représentent plus de 40 %, y compris celle de l'État. J'établis un lien avec le projet LNOBPD⁽¹⁾ de liaison ferroviaire incluant une desserte de l'aéroport qui s'appuyait sur trois scénarios de base. Après un débat élargi, toutes les collectivités ont validé un seul et même scénario sans que puisse être retenue la moindre variante de bon sens proposée par l'expression citoyenne.

On le constate, l'objectif de l'enquête publique consistait à rendre le projet irréversible dès son origine ; sans concertation ni alternative, c'était l'impasse assurée et le champ ouvert aux recours qui cristallisent opposants et lobbys.

En effet, ce qui était plausible en matière de faisabilité du projet en 2000, 2006, 2008 puis en 2011, l'est de moins en moins dans le contexte de 2016. On doit prendre en compte la loi de transition énergétique et les conclusions de la COP 21.

⁽¹⁾ Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

L'absence à ce jour du démarrage des travaux est même une chance. Il doit permettre aux élus de réviser leur jugement sans qu'il s'agisse d'un reniement, et de faire des économies en matière de dépenses publiques. En ce sens, l'analyse pertinente réalisée par l'Atelier Citoyen⁽²⁾ montre bien qu'une alternative est possible avec un réaménagement sur le site actuel.

Dans la perspective référendaire, la question soumise à l'électeur doit s'appuyer sur une information ouverte permettant de se déterminer, soit en faveur du maintien sur le site de Nantes Atlantique, soit en faveur d'une nouvelle plateforme aéroportuaire à Notre Dame des Landes.

Le transfert au nord de la Loire éviterait le survol de la ville tel qu'il est aujourd'hui ; il supprimerait l'exposition au bruit des populations du sud ouest de l'agglomération. Il n'y aurait plus le problème de l'approche des avions à l'atterrissage du fait de la Tour Bretagne et de l'axe des pistes par vents dominants. Pour l'argument permettant l'ouverture de nouvelles zones à l'habitat, je suis plus dubitatif puisque la tendance actuelle est à la verticalité comme c'est le cas près de la gare et sur l'île de Nantes.

Quant à la reconversion de l'aérogare, est-elle si évidente puisque devrait être conservée sur le site actuel une structure aéroportuaire type Le Bourget à Paris (pour Airbus entre autres) ?

Le déménagement coûte que coûte est-il si impératif ? L'aéroport de Bruxelles, théâtre d'un événement tragique récent draine en milieu urbain à 10 km du centre ville, 20 millions de passagers annuellement. À Sao Paulo, l'aéroport est en milieu urbain entre gratte-ciel et favelas !

L'appellation Aéroport du Grand Ouest n'est-elle pas surfaite ? Il s'agit d'y retrouver l'essentiel de l'offre présente à Nantes Atlantique. Le plus aurait été de le rendre intercontinental avec un hub de correspondances évitant et délestant Roissy avec la possibilité d'atterrissage des gros porteurs.

À l'ouverture, seul le barreau routier reliant les axes Rennes-Nantes et Vannes-Nantes serait en service. À la clé, ce sont des encombrements routiers puisque cette liaison permettra d'éviter le périphérique au nord de Nantes et se pose alors la question d'un franchissement supplémentaire de la Loire. Quant à une simple liaison bus pour un tel équipement, c'est bien le service minimum. Concernant les liaisons ferroviaires (TGV, TER, TRAM-TRAIN), aucune échéance, aucun financement ne sont connus ou arrêtés.

Les compagnies low cost pourraient s'orienter vers les aéroports de Rennes, Angers et la Rochelle si les nouvelles taxes aéroportuaires étaient trop élevées. Le risque est également d'affaiblir l'offre de liaisons régulières à Brest, Quimper et Lorient.

Je constate aussi qu'en matière de fiscalité, Nantes Atlantique est source de revenus fonciers pour Nantes Métropole alors qu'à Notre Dame des Landes, elle le serait au profit de la Communauté Erdre et Gesvres sauf à ce qu'elle fusionne avec la métropole nantaise dans un proche avenir.

Mais pour en revenir au référendum, je le qualifie de fausse bonne idée tel qu'il est annoncé. Quelle population solliciter pour cette consultation destinée à sortir de l'impasse actuelle ? Sont-ce les usagers du transport aérien, les riverains résidant dans la zone d'exposition au bruit, les populations des communes limitrophes de l'aéroport, les 24 communes de la Métropole Nantaise, les électeurs de la Loire Atlantique ou plus logiquement ceux dont les collectivités apportent des concours financiers dans le cadre du Syndicat Mixte qui concerne alors nos deux régions Pays de la Loire et Bretagne. Mais pour permettre au citoyen d'émettre un avis raisonné, il est nécessaire qu'il puisse prendre connaissance des arguments développés par les partisans et les opposants soumis à la consultation. Le risque est qu'elle se résume à un vote dicté par des considérations trop individuelles et personnelles qui occultent les enjeux considérables d'un tel projet.

⁽²⁾ Association locale travaillant sur les alternatives au projet NDDL et les possibilités de réaménagement de Nantes Atlantique

Justement, le contexte financier actuel très contraint sur l'usage de l'argent public permettrait des économies en choisissant une relocalisation à Nantes Atlantique.

Les investissements à réaliser doivent rendre le site plus fonctionnel et faciliter son accessibilité par le transport collectif dans un délai bien moindre qu'à Notre Dame des Landes. Je pense, par exemple, au prolongement de la ligne de tramway qui serait effectuée sous la maîtrise de Nantes Métropole, sans oublier l'emprise ferroviaire qui pourrait être réactivée. Quant au délégataire de la concession, elle reste de 55 années dans les 2 cas de figure Nord Loire et Sud Loire. Son préjudice se limitera aux pertes que son monopole entraînerait aux autres aéroports du Grand Ouest.

À travers cet exemple, on constate que des plus grands projets aux plus modestes, leurs études et leurs réalisations doivent s'appuyer sur un consentement citoyen éclairé.