



Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

NDDL : le projet et le dossier, le fond et la forme

Dans un projet, il y a le contenu (le projet lui-même) et le contenant (le dossier du projet, la présentation) et il y a quatre possibilités ensuite : bon projet/bon dossier, mauvais projet/mauvais dossier, bon projet/mauvais dossier, mauvais projet/bon dossier.

Le projet du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes, n'a pas échappé à cette problématique.

Le contexte

A priori, les conditions étaient favorables pour la création d'un aéroport à vocation internationale pour l'Ouest, à Notre Dame des Landes (NDDL).

- Le transport aérien international connaît une croissance continue, 4,1 milliards de passagers en 2017 soit une augmentation de 7,1 % par rapport à 2016. La durabilité de la croissance continue du trafic aérien civil international est assurée par les quelques 1 100 commandes reçues par Airbus, et 900 commandes reçues par Boeing en 2017, par les expérimentations réussies de carburants de synthèse produits à partir de matières agricoles et marines, par la baisse continue de la consommation des avions, ce qui garantit la pérennité du transport aérien lorsque les réserves de pétrole s'épuiseront et que les prix des carburants pétroliers s'envoleront.
- En France, le marché aérien français a connu en 2017 son meilleur taux de croissance annuelle depuis 2011 avec + 6,1 %, et 164 millions de passagers.
- En 2017, l'aéroport de Nantes a accueilli 5 489 000 voyageurs (pour une capacité max de 7 millions de passagers), en augmentation de 14,9 % par rapport à 2016, soit la septième position des aéroports régionaux français. Avec un doublement du trafic tous les 10 ans environ (1997 : 1 452 000 passagers, 2007 : 2 596 580 passagers, 2017 : 5 489 000 passagers), et une perspective d'atteindre 12 millions de passagers vers 2030, les prévisions de croissance à Nantes ont été régulièrement dépassées contredisant les déclarations officielles, tout comme celles des opposants radicaux au projet de NDDL.
- Ce développement du trafic aérien à Nantes a pour conséquence des nuisances sonores. Malgré un virage à basse vitesse et basse altitude (manœuvre dont la dangerosité augmente avec la taille et le poids des avions)

imposé aux pilotes pour limiter le bruit perçu en ville, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Nantes Atlantique concerne plus de 60 000 habitants essentiellement sur l'île de Nantes et en centre ville. Ce PEB dépassera les 70 000 habitants d'ici peu, ce qui est unique pour une grande ville en France ou en Europe, et impactera plusieurs projets d'urbanisme. Il y a surtout les problèmes de sécurité liés au survol à basse altitude du centre de l'agglomération, et une situation de dérogation par rapport aux règlements de survol des villes, c'était justement une des raisons initiales de transfert vers un autre site de l'aéroport de Nantes.

Le DGAC/STAC (Direction Générale Aviation Civile / Services Techniques Aviation Civile) a présenté en novembre 2017 quatre options pour éviter le survol du centre de Nantes et de l'île de Nantes et être mieux orienté par rapport aux vents dominants. Mais ces options, sauf la plus coûteuse, imposent le survol à très basse altitude de Rezé qui serait alors "*soumise à des nuisances et des contraintes d'urbanisme nouvelles*". Aucune information n'a filtré sur l'option qui aurait été retenue.

Le projet

Les passagers utilisateurs de Nantes Atlantique ne viennent pas que de l'agglomération nantaise, mais d'un triangle La Rochelle, Lorient, Rennes, c'est ce qu'on appelle la zone de chalandise. Cela justifiait d'aller au-delà d'un simple transfert de l'aéroport de Nantes au profit d'un aéroport international pour l'Ouest.

Le 27 octobre 2000, Lionel Jospin annonce officiellement que "les principaux aéroports régionaux seront développés, en respect des contraintes environnementales parce qu'ils constituent un véritable atout d'aménagement du territoire et de développement économique. Et donc, les capacités, par exemple du futur aéroport de Nantes, Notre-Dame-des-Landes, seraient adaptées à sa vocation de plateforme d'échanges entre l'Ouest et les autres pôles, notamment européens", annonce confirmée par le gouvernement Raffarin en juillet 2002 de ne pas faire un troisième grand aéroport parisien mais de développer Roissy et des aéroports régionaux à vocation internationale (suivant les conclusions du rapport Douffiagues de 1995).

Le projet était donc fondé, NDDL aurait pu être l'aéroport international de l'Ouest, et une opportunité pour Nantes et Rennes de se développer ensemble, pour faire face à la concurrence internationale, au lieu de se neutraliser mutuellement dans des querelles de clocher d'une autre époque.

Oui, mais...

La loi dite grenelle de l'environnement du 3 août 2009 acte le principe de ne plus construire de nouvel aéroport, mais valide le futur NDDL en tant que simple transfert de l'aérodrome de Nantes Atlantique. Cette loi a fragilisé, "plombé" le projet NDDL, voire portait le germe de son abandon ultérieur en lui enlevant son principal intérêt : repenser les communications à l'intérieur et vers l'extérieur des régions de l'Ouest. NDDL n'aurait été que l'aéroport de l'agglomération Nantaise.

Le dossier

Le réaménagement du site de l'aéroport de Nantes Atlantique, dans le cadre du transfert vers NDDL, a vu fleurir beaucoup de projets associés : forêt urbaine, logements, zone de loisirs, zone de services commerciaux, un transfert du MIN a même été évoqué. Tout cela sans que soit affirmé clairement, sans ambiguïté, par écrit, qu'il y aurait maintien de la piste existante pour les besoins d'Airbus, car la plupart de ces projets de réaménagement n'étaient pas compatibles avec le maintien de la piste existante : ce flou était de nature à jeter un doute sur la cohérence du dossier. Lorsque Airbus a évoqué une délocalisation en cas de fermeture de la piste, il était consternant de voir des responsables politiques découvrir embarrassés que l'usine Airbus de Bouguenais ne pouvait se passer de cette piste : la désindustrialisation n'est pas seulement la conséquence d'un libéralisme débridé, de la mondialisation, mais parfois la conséquence de choix politiques contestables.

En effet, chaque usine d'Airbus, élément d'un gigantesque meccano industriel, ne fonctionne que grâce à un pont aérien continu avec les autres sites du groupe, d'où la nécessité absolue de maintenir en service la piste existante pour les besoins d'Airbus, qui est le plus gros employeur privé de la métropole. Supprimer cette piste signifiait la disparition du dernier grand site industriel de la métropole, au profit dans le meilleur des cas de Montoir et dans le pire des cas de Hambourg. C'était un point faible du dossier NDDL.

Les non-dits, les coûts indirects

Depuis 2005, de nombreuses voix se sont élevées pour dire qu'il y avait un grand oubli dans le dossier de NDDL, à savoir sa desserte, particulièrement par transport public rapide, c'est-à-dire par le train. Il ne sert à rien de gagner du temps dans le déplacement par avion, si c'est pour en perdre sur terre pour aller de l'aéroport à sa destination, ou de son domicile à l'aéroport.

Tous les nouveaux aéroports européens sont reliés par transport public rapide à leurs agglomérations c'est même presque devenu une norme en Europe, mais en France, Orly, puis Roissy-CDG, puis Lyon-Satolas-St.Exupery, ont montré de manière récurrente que les projets d'aéroports en France n'intègrent pas leur desserte, ni leur interconnexion aux autres moyens de transport. Le raccordement tardif de ces aéroports à leurs agglomérations a engendré des surcoûts et des difficultés techniques par rapport à une mise en œuvre dès le début du projet. Cela a été maintes fois dénoncé depuis 50 ans.

Et pourtant le dossier de NDDL ne comportait pas de gare ferroviaire dans l'aérogare, escale d'une ligne Rennes-NDDL-Nantes rapide afin que NDDL soit l'aéroport international des 2 métropoles. C'était peu prendre en compte les contraintes des rennais défavorisés par l'implantation géographique de NDDL, c'était retirer l'argument d'un aménagement du territoire, c'était abandonner les moyens d'une ambition d'aéroport du grand Ouest. Les nantais sont mal venus de critiquer les rennais et les bretons pour leur peu d'empressement envers le projet de NDDL, car les nantais se sont peu mobilisés pour une nouvelle ligne Rennes Nantes via NDDL et pour proposer de repenser les communications dans l'Ouest.

Dans le projet d'après 2009 de simple transfert, il manquait toujours (non intégrée au projet, juste évoquée) une ligne Nantes-NDDL avec gare dans l'aérogare. De même pour Saint-Nazaire très concernée par le projet : pas de projet de création de desserte rapide entre St Nazaire, la presqu'île guérandaise et le futur aéroport. Ou encore pour les vendéens et rochelais qui ne pouvaient soutenir le projet de NDDL qu'avec un nouveau franchissement de Loire entre Nantes et St Nazaire, afin de ne pas être contraints d'être bloqués sur le pont de Cheviré.

L'absence de dessertes appropriées pour un aéroport de niveau international, l'absence de plan de communications/déplacements dans l'esprit d'un aménagement du territoire, des experts de l'aérien n'ayant pas travaillé avec les experts du ferroviaire, ni avec les experts de déplacements des métropoles concernées, ni avec les "aménagement de territoire", des acteurs intervenant en ordre dispersé malgré une unité de façade, pas de travail collectif/collaboratif, tout cela a décrédibilisé le dossier NDDL. Enfin, peu d'informations sur une question essentielle : combien cela coûtera t-il au final (toutes dessertes comprises), et qui paiera quoi ? Et cela interpelle sur le rapport entre État et Collectivités Territoriales : qui fait quoi, et pour qui, qui était le porteur du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes ?

Un projet à échelle régionale et à vocation internationale nécessitait un dossier travaillé de manière pluridisciplinaire, et à l'échelle des régions. Seule, l'association "Des Ailes pour l'Ouest" continuait à faire valoir un enjeu, une perspective régionale, une vision globale.

Oui, toutes ces dessertes auraient augmenté considérablement le coût total du projet NDDL, mais c'est peut être un calcul à courte vue que d'imaginer qu'un projet puisse être adopté pour son coût "contenu" alors que des éléments essentiels en ont été omis. Cela est pourtant courant, conséquence de la pratique administrative française du "moins disant" plutôt que du "mieux disant". C'est pourquoi en France des projets voient parfois leur

coût dépasser largement les prévisions initiales : le coût du dossier avait été volontairement minoré pour que le projet soit accepté.

Ce type de pratique, générateur de rallonges budgétaires à répétitions, parfois à la limite de scandales politico-financiers, n'est pas adapté au contexte de diminution de la dépense publique, ni au "parler vrai" qu'affectionne le président de la république actuel. Nul doute qu'avant de prendre une décision, il a été fait une estimation du coût final de l'aéroport avec ses dessertes indispensables, et qu'elle a été comparée au "coût dossier". Car, de plus en plus, les décideurs, avant de décider, veulent savoir ce que sera le coût final. Un projet n'est acceptable que si son dossier est crédible au niveau des prévisions.

Menace terroriste, dossier SNCF, réforme du bac, réforme constitutionnelle, problème Corse, retard EPR, asile et immigration, situation des EPHADs, crise des hôpitaux, retard du grand Paris express, réforme de la formation professionnelle, refonte du système pénal, problèmes de l'agriculture française : la plupart de ces dossiers vont nécessiter des moyens budgétaires significatifs.

Alors que le 6 avril 2017, le candidat Macron avait promis de construire l'aéroport s'il était élu, alors qu'il a montré qu'il peut affronter les "zadistes", il est probable que le président Macron et son gouvernement, après étude du dossier, ne voulaient, ne pouvaient gérer un projet "budgétairement piégé", au coût réel non affiché voire non connu, pour lequel les gouvernants successifs des 3 quinquennats précédents s'étaient défaussés.

Espérons que, pour le nouveau projet de réaménagement de Nantes Atlantique, les autorités, nationales et locales, veilleront à ce que la problématique des dessertes et interconnexions de l'aéroport avec l'agglomération, le département, la région, sera prise en compte dès le début, et gérée dans un cadre pluridisciplinaire, par exemple qu'il sera pris en compte que les nazairiens ont à franchir le pont de Cheviré...