

NOTRE-DAME-DES-LANDES :

SORTONS D'UN PROJET SANS AVENIR!

A L'EST DE L'ERDRE
ACIPA
ADECA
ANDE
BIEN VIVRE À VIGNEUX
BRETAGNE VIVANTE
CONFÉDÉRATION PAYSANNE
FNAUT
GREENPEACE 44
LPO
LES ALTERNATIFS 44
MALICE
NATURE AVENIR
LES VERTS 44
UDES
SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE

PRINTEMPS 2006

Coordination des Associations Opposées au Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

LES ARGUMENTS TÊTUS D'UNE INTOXICATION COLLECTIVE

L'intoxication se poursuit. « Je persiste et je signe » aurait pu être le titre du dossier en débat sur le projet de Notre-Dame-des-Landes, paru dans le magazine du Conseil général de novembre 2005. « Gonflette » aurait pu être celui de la CCI pour son numéro de Plein-Ouest de mars 2006, « L'aéroport international de Nantes Atlantique en mouvement », où l'on se gargarise d'une fréquentation somme toute modeste.

VIEILLES IDÉES

« Depuis plus de 30 ans, le Conseil général prépare le terrain » nous dit-on. On peut même dire qu'il le laboure : l'accaparement des terres a été systématiquement mené par la droite, puis relayé par la gauche. Il y a 30 ans, c'était pour le Concorde... Après ce fut pour remplacer un équipement prétendument saturé, et maintenant c'est surtout au nom du bruit et de la sécurité... alors que la véritable raison pourrait être de donner les coudées les plus franches possibles à l'extension de l'urbanisation nantaise.

Pour le Concorde, le sujet est réglé. Pour la capacité de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique, deux éléments sont déterminants : la piste et l'aérogare. La piste n'est actuellement utilisée qu'à 35 % de sa capacité : elle peut accepter 90 000 à 110 000 mouvements, elle en compte aujourd'hui environ 35 200. L'aérogare est dimensionnée pour 3 millions de personnes, pouvant être portés à 4... Or, la fréquentation d'aujourd'hui retrouve péniblement le niveau d'il y a cinq ans, avec 2,1 millions de passagers.

LA CRISE PÉTROLIÈRE A COMMENCÉ

La publication du Conseil général présente la croissance du transport aérien comme inéluctable, « malgré quelques ralentissements conjoncturels ». En réalité, l'histoire est faite d'une suite d'événements, accroissant ou réduisant le trafic : arrivée du TGV parisien, 11 septembre 2001, arrivées d'autres lignes TGV, tsunami asiatique, accueil de compagnies à bas coûts... Et désormais, une évolution beaucoup plus durable est à l'œuvre : l'augmentation du prix du pétrole, déjà passé de 25 \$ le baril en 2003, à 65-70 \$ en 2005.

Au cours actuel (65 \$), le carburant constitue déjà 30 % du prix du billet des compagnies low cost, 15 à 17 % pour les autres. Ce n'est pas « minime », comme l'affirme le président du Conseil général.

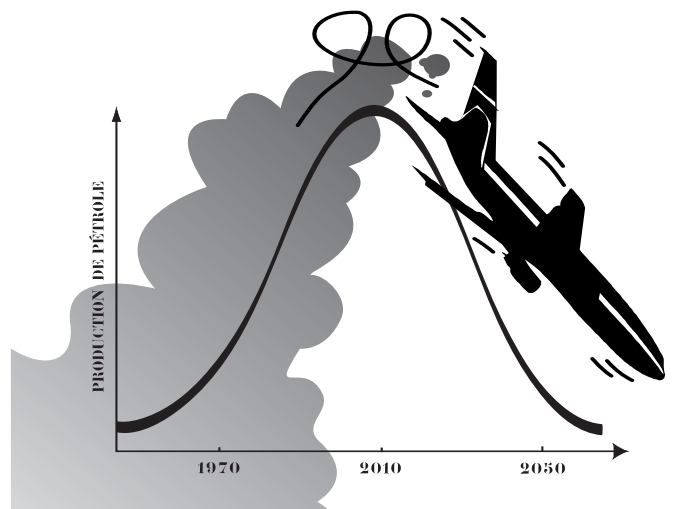
Par ailleurs, le niveau de vie des Chinois et des Indiens progresse rapidement et certains anticipent que la France — l'Ouest en particulier — sera envahie par des touristes venus de l'Est. La prévision des porteurs de projet (5 millions de passagers en 2020) serait alors atteinte... Si l'hypothèse ne peut être totalement exclue, ce qui est certain, c'est qu'un tel niveau s'il était atteint, ne le resterait pas longtemps : pénurie de pétrole oblige.

DUMPING

Après avoir hésité, les gestionnaires de l'aéroport de Nantes-Atlantique se lancent dans l'accueil des compagnies à bas coûts (low cost), espérant ainsi augmenter le trafic de 10 %. Les low-cost fonctionnent par dumping social (détérioration des conditions de travail et des salaires) et à coups de subventions publiques arrachées aux collectivités. Comme affichage à gauche, on peut faire mieux que de jeter un voile pudique sur ces comportements.

« Gouverner, c'est prévoir », dit avec justesse le Conseil général. Anticipons donc l'impact d'un pétrole à 100 \$ le baril*, imaginons un autre développement économique d'utilité sociale, maîtrisons nos ressources, cherchons à relocaliser nos activités... plutôt que de miser sur un optimisme de commande qui repose sur les tendances d'un passé révolu. ■

*À 100 \$ le baril, la baisse de la demande est évaluée à 23 % selon le rapport Chapulut sur la maîtrise des gaz à effet de serre de l'aviation civile.



GRANDE FRESQUE HUMAINE pour écrire :
25 juin 2006 à NOTRE-DAME-DES-LANDES (44)

AÉROPORT NON!

ET AU FAIT, UN AÉROPORT, COMBIEN ÇA COÛTE ?

Question coûts et financement, c'est le flou le plus total. Le coût d'investissement de la construction d'un nouvel aéroport est estimé à 450 millions d'euros, et cela dès le démarrage. Il faut y ajouter d'autres coûts : nouveaux raccordements routiers (75 millions d'euros), adaptation du réseau routier existant (2 millions d'euros), nouveau pont de franchissement de la Loire (pas chiffré car pas programmé !), accès ferroviaire (pas chiffré, mais on sait que le kilomètre de TGV coûte de 12 à 20 millions d'euros, qu'un simple renouvellement de la voie revient à 1 million d'euros le kilomètre, à 2 si c'est électrifié), la gestion de l'eau pour un équipement de cette ampleur, les frais de déménagement-installations des structures actuelles...

Du simple au double

Avec toutes ces données, rien que pour la construction, faites vos jeux ! Michel Hunault a bloqué sa calculette sur un montant total de 2 milliards d'euros, la Direction générale de l'aviation civile avance 4 milliards d'euros et dans certains comités ministériels, on entend le chiffre de 5 milliards d'euros ! Les investissements d'équipement pour la ville de Nantes en 2006 représentent 82 millions d'euros ; 392 millions d'euros pour la région des Pays-de-la-Loire... et ceci pour la totalité des politiques publiques. Sur ces masses, combien d'investissements nouveaux consacrés au projet de Notre-Dame-des-Landes pourraient-ils être dégagés ?

Et les dépenses ont déjà commencé : une étude a coûté 500 000 euros pour voir comment connecter Notre-Dame-des-Landes à Nantes/Châteaubriant. Plusieurs autres études sont en cours, sur l'impact environnemental, sur l'évaluation socio-économique... Gageons que le projet lui-même aura déjà coûté à la collectivité quelques millions d'euros, avant même qu'il soit ou non décidé de créer l'aéroport.

Trois aéroports en fonctionnement dans le département ?

Le coût de fonctionnement d'un nouvel aéroport sera vraisemblablement supérieur à celui de Nantes-Atlantique (car on prévoit plus grand), mais surtout le coût de fonctionnement de trois aéroports dans le département sera bien supérieur à celui des deux actuels, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire. Il est en effet prévu de conserver ces deux aéroports en fonctionnement pour la société EADS (Airbus). Notons au passage que des dépenses coûteuses viennent d'être décidées pour ces deux aéroports : allongement de la piste à Saint-Nazaire, acquisition de terrains pour la création de nouveaux équipements pour EADS à Nantes-Atlantique.

Projet cherche financeurs

Qui va payer ? En théorie, le coût d'investissement d'un nouvel aéroport devrait être couvert en partie par les usagers (redevances et taxes). En pratique, il est déjà difficile de couvrir les coûts de fonctionnement. Nantes-Atlantique est déficitaire comme presque tous les aéroports français. Il s'agira donc de payer par des fonds publics. L'Europe s'engagera peut-être, mais modestement, car ce n'est pas une priorité. L'État français a inscrit le projet au CIIACT (comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire) dans sa liste de travaux. Cette inscription signifie qu'il s'engagera financièrement pour l'équipement lui-même, les travaux relatifs aux dessertes, les plus coûteux, étant à la charge des collectivités locales. Les optimistes veulent croire à un engagement de l'État à hauteur de 40 % et envisagent un consortium associant des fonds privés

et les collectivités locales. À l'heure où l'État n'a plus d'argent pour quoi que ce soit, où les collectivités cherchent à se désendetter, on cherche à attirer des investisseurs privés en leur promettant « du retour sur investissement ». Quand on sait que les aéroports sont presque tous déficitaires et que l'avenir du transport aérien est loin d'être rose, il faut être soit gonflé, soit ignorant ! Dans tous les cas de figures, la pression fiscale sur les habitants du département et de la région risque d'exploser.

Ce projet est non seulement ruineux et flou, mais il est, en outre, en totale incohérence avec les orientations du SCOT, le schéma de cohérence territoriale, largement diffusé actuellement. ■

LA MAISON BRÛLE CHEZ NOUS

Philippe de Grissac, président de la LPO de Loire-Atlantique

Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, l'homme s'interroge sur la santé de sa planète, nous sommes en 1992 au sommet de la terre à Rio de Janeiro. Dix ans plus tard, au sommet de Johannesburg, les consciences semblent avoir évolué et nul ne conteste plus les enjeux environnementaux et la nécessité de reconsidérer les déclarations prononcées alors, à la tribune, par le président français « La maison brûle et on regarde ailleurs ».

Pompiers incendiaires

Depuis, la France, comme l'Europe, s'est engagée à stopper la perte de la biodiversité d'ici 2010. La France a fait adosser à sa constitution une Charte de l'Environnement. Mais, pour autant, aucun des modèles de développement qui causent les désordres environnementaux ne sont véritablement remis en cause. La maison brûle et les pompiers incendiaires attendent les flammes !

Il nous incombe de ne pas oublier que la Loire-Atlantique est un morceau de cette maison terre. Souvent, en effet, il semble plus facile d'être scandalisé par la destruction des forêts tropicales ou la disparition d'espèces animales emblématiques qui vivent sur des terres lointaines ou dans les océans alors qu'autour de nous le feu de la destruction de la nature rampe inexorablement.

Biodiversité exceptionnelle

Ici, c'est un projet d'aéroport qui va anéantir un bocage comme il n'en reste pratiquement plus dans l'Ouest de la France et qui est devenu un véritable réservoir de biodiversité puisqu'on y retrouve, concentrées, les espèces qui, il y a encore 50 ans, étaient communes en Loire-Atlantique. L'effet conservatoire qu'a eu la mise en réserve de cet espace pendant une trentaine d'années n'était certes pas l'objectif des acheteurs, mais force est de constater qu'ils ont fait là œuvre exemplaire de conservation de la nature. C'est pour cela que nous nous mobilisons ici pour tenter de conserver des milieux exceptionnels dans l'estuaire de la Loire, menacés par des projets portuaires ou routiers. Les chantiers ne manquent malheureusement pas pour s'opposer à tout ce qui compromet les perspectives d'un développement durable.

Lorsque l'on évoque la destruction massive de la biodiversité que nous vivons actuellement du seul fait de l'action de l'homme, il faut savoir que celle-ci s'effectue à un rythme 1 000 ou 10 000 fois supérieur à celles des plus rapides extinctions géologiques du passé.

Et ceci se passe aussi en Loire-Atlantique ! Nous devons porter l'espoir d'un changement d'attitudes et la promesse d'actions concrètes pour enrayer la destruction des écosystèmes, la surexploitation des ressources, le déséquilibre qui se creuse entre riches et pauvres et la perte de la diversité du vivant, véritable assurance-vie des hommes. Nous ne pourrions pas dire à nos enfants qu'on ne savait pas ! ■

UN PROJET QUI POSE QUESTIONS...

Entretien avec Françoise Verchère, maire de Bouguenais et vice-présidente du Conseil général

Question : en tant que maire de Bouguenais, vice-présidente du Conseil général et de Nantes Métropole, vous êtes directement concernée par l'éventuel déplacement de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes. Quelle est votre position sur ce projet ?

Le principal intérêt du débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes a été de montrer que l'argument de fond n'était pas la saturation, qui n'est pas en vue à moyen terme, mais bien le survol de la ville qui pose une question de sécurité et entraîne des contraintes pour l'urbanisme, notamment pour les projets de l'île de Nantes.

Au-delà de l'utilité même de Notre-Dame-des-Landes, le gros point noir sera le financement. L'état propose de participer, mais de manière assez artificielle : il vendrait (cher ?) aux collectivités les terrains libérés à Nantes-Atlantique et reverserait cette somme pour NDDL... au bout du compte ce seront les collectivités qui paieront ! Mais auront-elles vraiment la possibilité de financer à la fois un nouveau pont sur la Loire, de nouveaux axes routiers et l'aéroport ? Il faudra bien faire des choix.

Question : et la solution du recours à des financements privés ?

Les investisseurs privés réclament désormais un retour sur investissement à court terme avec une forte rentabilité. Je ne suis pas sûre que le transport aérien réponde à ces conditions dans les années à venir, compte tenu des incertitudes relatives en particulier au prix du pétrole.

Question : alors, selon vous ce projet a du plomb dans l'aile ?

Disons qu'il pose beaucoup de questions qu'on se refuse de voir. Les élus sont souvent obnubilés par la volonté de construire, de laisser des traces... Ils sont aussi dans le symbole : « une grande métropole comme Nantes, pour être à l'échelle européenne, se doit d'avoir un grand aéroport ! » Cela peut empêcher parfois d'être lucides et de chercher des alternatives.

CACHEZ CES SOLUTIONS DE BON SENS QUE JE NE SAURAI VOIR !

Construire aujourd'hui, ou demain, un nouvel aéroport proche de Nantes est totalement inutile, ruineux, dommageable pour l'environnement et l'activité agricole. Des solutions de bon sens existent pour mieux gérer le trafic actuel, anticiper le trafic à venir et pour continuer à réduire les nuisances subies par les riverains de Nantes-Atlantique.

Nantes-Atlantique à 35 % de sa capacité

Le trafic de Nantes-Atlantique atteint cette année à peine 35 % de la capacité de l'aéroport, en considérant le nombre de mouvements. Même à ce niveau de trafic (il n'est jamais trop tard pour bien faire), on peut déjà mettre en œuvre des solutions simples :

- améliorer l'emport des avions, c'est-à-dire le nombre de passagers par voyage,
- étaler les vols sur la journée, tout en maintenant l'interdiction des vols de nuit,
- orienter les vols non commerciaux et certains vols vacances par charters sur des aéroports proches,
- améliorer les modalités d'atterrissage et de décollage et les trajectoires (pour réduire la zone de nuisances sonores), et respecter les règles édictées par les services de l'aéronautique civile,
- poursuivre et développer l'indemnisation des travaux d'insonorisation des logements concernés par le plan de gêne sonore.

Dans 10 ans, le pétrole sera devenu plus rare et les problèmes écologiques seront sans doute accrus. Dans un tel contexte, le niveau du trafic aérien à Nantes sera vraisemblablement bien inférieur à son niveau actuel. Par contre, d'ici là, il se peut que le trafic croisse encore, notamment sous l'effet de dumping des compagnies low-cost. Ce phénomène ne devrait pas durer plus de 10 ans, sans doute bien moins.

Partager le trafic

Si au cours de ces prochaines années, le trafic nantais atteignait un niveau jugé insupportable par la collectivité, il serait alors

possible de recourir à une solution peu coûteuse et efficace : un partage du trafic entre deux ou trois aéroports proches. Cette solution a été rejetée d'un revers de main lors du débat public de 2002, elle était paraît-il « non conforme à la législation européenne ». Pourquoi alors les deux aéroports de Nice et Cannes fonctionnent-ils en réseau ? Pourquoi la solution d'un réseau entre aéroports a-t-elle été retenue en région parisienne, évitant ainsi la construction d'un nouvel aéroport ?

Le développement de Nantes-Atlantique est dû essentiellement aux vols vacances par charters. Ceux-ci représentent le tiers des passagers. Pour ce type de voyageurs, prendre son avion à Angers, Rennes ou même Saint-Nazaire plutôt qu'à Nantes

ne pose pas trop de problèmes. La solution ne nuirait pas non plus aux compagnies aériennes dans la mesure où les avions décolleraient et atterriraient au même endroit. Cette solution irait dans le sens des recommandations de la Commission Européenne : « une véritable politique du transport aérien doit harmoniser l'activité des aéroports existants et non pas en favoriser certains en réalisant des investissements coûteux »*.

Enfin, pour répondre au besoin d'urbanisation de l'agglomération nantaise, il est encore possible de créer une nouvelle piste sur l'aéroport existant, grosso modo perpendiculaire à la piste actuelle, pour remplacer cette dernière. L'étude a été menée il y a une quinzaine d'années par la CCI ; elle est restée dans les cartons depuis... Cette solution serait

intéressante pour le renforcement d'EADS sur le site et améliorerait les conditions de sécurité en évitant le survol de Nantes et des zones urbanisées du sud Loire.

Il ne faut pas oublier non plus la construction de nouvelles lignes TGV qui doit se poursuivre, mode de transport plus économe et écologique et qui permet de relier de nombreuses villes françaises et européennes dans des délais tout à fait satisfaisants.



* Livre blanc : la politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix, Commission Européenne, 2001.

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET D'AÉROPORT

Qu'est ce qu'une enquête publique ?

C'est une procédure permettant, avant décision (Déclaration d'Utilité Publique ou non) d'informer les citoyens et de recueillir leurs avis, suggestions et contre-propositions sur un aménagement, une construction d'ouvrage public ou privé, une élaboration ou une modification d'un document d'urbanisme.

Le projet d'aéroport ayant des impacts sur l'environnement, l'enquête publique, prévue fin 2006, doit être réalisée dans les formes prévues par la loi en vigueur au moment de l'enquête. En effet, une ordonnance modifiant la loi sur les enquêtes publiques sera promulguée avant le 9 juin.

Comment ça va se passer ?

Fin 2006

- Ouverture de l'enquête publique par un arrêté préfectoral qui devra préciser l'objet de l'enquête, sa date d'ouverture, sa durée, les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier d'enquête, la composition de la commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif. L'arrêté d'ouverture d'enquête doit être diffusé au moins quinze jours à l'avance dans deux journaux régionaux ou locaux et affiché dans les mairies concernées.
- Le dossier d'enquête fourni par le maître d'ouvrage doit comprendre, entre autres, une notice explicative, le plan de situation, le plan général des travaux, les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses, l'étude d'impact, l'évaluation socio-économique, la mention des textes régissant l'enquête.
- Désignation par le président du tribunal administratif, du Président de la commission d'enquête et des commissaires enquêteurs.

Il est IMPORTANT de participer à cette enquête publique en notant son AVIS sur le registre à disposition du public. Cet acte est important pour d'éventuel recours. Ne pas hésiter à prendre rendez-vous avec un des commissaires enquêteurs.

Mi-2007

- Avis de la commission d'enquête : favorable, favorable avec recommandations, favorable avec réserves ou défavorable.

Courant 2007 ou 2008

- Déclaration d'utilité publique ? ■

EXEMPLES DE PROJETS ABANDONNÉS APRÈS AVOIR ÉTÉ DÉCLARÉS D'UTILITÉ PUBLIQUE

- Dans les années 70-80, le projet d'une marina dans les marais-salants de Guérande est abandonné.
- En 1991, l'État renonce à ses projets de barrages sur la Loire grâce à la mobilisation du collectif SOS Loire Vivante.
- En 1997, abandon du projet de centrale nucléaire au Carnet.
- En 2001, déviation entre Corsept et Paimbœuf déclarée d'utilité publique. Travaux commencés dans les prairies humides de Corsept, mais arrêtés suite à un recours au tribunal administratif.
- Janvier 2006 : projet de ligne électrique aérienne THT (très haute tension) dans le parc régional de Brière définitivement rejeté par le Conseil d'état. Combattu par les associations et les écologistes pendant sept ans, c'est la victoire du pot de terre contre le pot de fer. ■

ANTICIPER LA FIN DU PÉTROLE BON MARCHÉ

Philippe Labat, expert international en production pétrolière : « La situation va se dégrader doucement. Le pic de production pétrolière mettra des pans entiers de l'économie en faillite, en faisant grimper le chômage. Personne ne se rend compte qu'une multitude d'activités existent parce qu'elles ont le pétrole quasi gratuit ! Le transport aérien par exemple, n'a pas dix années à vivre. SwissAir, Sabena, Air Afrique ont déjà disparu. Les gens réaliseront peut-être la gravité de la situation à la mort d'Air France ou à la disparition de pans entiers de l'économie, de la pêche à des activités beaucoup plus idiotes. On est toxico-dépendants du pétrole et cela va poser de très graves problèmes. A mon avis, le plus grand défi qu'auront à affronter les hommes politiques à venir, ce sera d'organiser une solidarité nationale pour faire face à cette crise, pour éviter le chacun pour soi. On s'en sortira tous ensemble ou on ne s'en sortira pas. » ■

.....
● **À L'EST DE L'ERDRE** – 02 40 72 74 91

orienterdre@free.fr – site web : <http://orienterdre.free.fr>

● **ACIPA** – 02 40 57 20 29

acipa.info@free.fr – site web : <http://acipa.free.fr>

● **ADECA** – 02 40 57 27 02

● **ANDE** – 02 40 12 49 73

● **BIEN VIVRE À VIGNEUX** – 02 40 63 36 18

● **BRETAGNE VIVANTE** – section-nantes@bretagne-vivante.asso.fr
www.bretagne-vivante.asso.fr

● **CONFÉDÉRATION PAYSANNE** – 02 40 94 61 54

www.confederationpaysanne.fr

● **FNAUT** – 01 43 35 02 83

secretariat@fnaut.org

.....
● **GREENPEACE 44** – 08 74 56 44 56

gl.nantes@greenpeace.fr

● **LES ALTERNATIFS 44** – 44@alternatifs.org

www.alternatifs.org

● **LES VERTS 44** – 02 51 70 06 93

contact@verts44.org

● **LPO** – 02 51 82 02 97

● **MALICE** – 02 40 29 50 55

association.malice@laposte.net

● **NATURE AVENIR** – 02 40 51 12 17

nature-avenir@wanadoo.fr

● **SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE**

solidarites.ecologie@laposte.net – <http://solidarites.ecologie.free.fr>

● **UDES** – jf.dycke@wanadoo.fr