

Un autre développement pour l'Ouest

Contribution au refus d'un nouvel aéroport, à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs

SOMMAIRE

Préface	5
Avant-propos	6
Chapitre 1 - La saturation de Nantes-Atlantique n'est pas démontrée	7
- Analyse du trafic	7
- Les nuisances sonores	11
- La capacité de la piste.....	12
- La qualité de l'accueil des passagers	13
Chapitre 2 - Les solutions correctives et alternatives sont totalement ignorées	14
- Les solutions correctives	14
- Les solutions alternatives, mobiliser les aéroports de l'Ouest	14
- Un réseau aéroportuaire Nantes - Saint-Nazaire	17
Chapitre 3 - L'environnement, une situation préoccupante	18
- La protection des populations contre le bruit	18
- L'avion, première cause de dégradation de l'environnement	19
- Poser les bonnes questions	20
Chapitre 4 - Le développement économique promis : un leurre	21
- Entreprises et emplois : des transferts, peu de créations	21
- Une activité agricole très compromise	22
Chapitre 5 - Le contexte difficile de la déréglementation économique du ciel	24
- La concurrence des compagnies aériennes à bas prix	24
- La nouvelle politique européenne en matière de transports	25
- Un coût économique réel très supérieur à ce qui est affiché	27
Chapitre 6 - Quel développement ? Au service de qui ?	28
- Décider de ne pas construire un nouvel aéroport	28
- Le piège de la croissance du fret aérien.....	29
Chapitre 7 - Une région plus proche avec le transport ferroviaire	31
Conclusion : Faire des choix respectueux de notre avenir sur Terre	33

Le projet actuel de création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes s'inscrit dans une « politique de développement » du transport aérien sans limites ni contraintes, sans mise à plat des coûts économiques et sans étude sérieuse de solutions alternatives.

Ce projet se base sur une prévision de croissance forte de la demande de voyages en avion. Cette prévision est extrêmement fragile. Pour les simples raisons suivantes :

*- premièrement, cette prévision est basée sur une croissance continue de 5 % chaque année du nombre de passagers, **comme si la demande n'avait pas de limite...** D'autant, que depuis deux ans, le trafic diminue ;*

*- deuxièmement, **le contexte mondial s'insécurise** (attentats, soulèvements, guerres, catastrophes écologiques) et de nombreuses destinations n'attirent plus autant de touristes ;*

*- troisièmement, **les compagnies aériennes se fragilisent**, plusieurs ont disparu récemment, elles doivent faire face à des contraintes d'exploitation de plus en plus nombreuses : commerciales, réglementaires, législatives et environnementales ; cela fragilise en conséquence l'activité des plate-formes aéroportuaires ;*

*- quatrièmement, **le coût du transport aérien** risque de fortement augmenter : les collectivités, nationale et européenne, s'acheminent vers une vérité des coûts et des financements, ce qui supprimera progressivement les privilèges fiscaux, le financement public des infrastructures et du traitement des inconvénients générés par le transport aérien ;*

*- cinquièmement, **l'âge d'or des retraites est bientôt terminé**, les retraités de demain, bien que plus nombreux, seront plus âgés et moins riches que ceux d'aujourd'hui : se précipiteront-ils encore autant sur les vols vacances ?*

- enfin un nombre croissant de personnes commencent à prendre conscience de la pollution générée par notre mode de vie de sur-consommation et de gaspillage : dans les années à venir, de plus en plus d'individus modifieront leur mode de vie pour tenter de respecter davantage la planète.

Il est urgent de rappeler aux décideurs que la justification d'un équipement doit être le résultat d'une activité économique et non l'inverse. Ce ne sont pas les aéroports qui suscitent le trafic, ce sont les compagnies aériennes et la demande des usagers. Souvenons-nous de l'exemple de la ligne New York-Lyon qui n'a pas survécu, malgré des subventions élevées.

*Nous insistons fortement sur la **nécessité d'utiliser le formidable réseau aéroportuaire existant dans l'Ouest**, plus de douze aéroports équipés et capables de répondre aux besoins futurs éventuels. Un tel fonctionnement en réseau permettra un développement équilibré de l'ensemble des régions de l'Ouest. Cette perspective s'inscrit totalement dans le cadre de la politique européenne des transports qui recommande « d'harmoniser l'activité des aéroports existants et non pas d'en favoriser certains en réalisant des investissements coûteux ». Elle coïncide également avec la politique du gouvernement français, soucieux désormais que les actions publiques favorisent un développement durable, respectueux de l'environnement (conseil des ministres de novembre 2002, discours de Jacques Chirac au sommet de la Terre de Johannesburg en octobre 2002).*

Nous refusons l'implantation d'un aéroport supplémentaire dans l'Ouest, à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs.

*Jean-Paul Minier
Président de Solidarités Ecologie*

AVANT - PROPOS

Nous estimons nécessaire d'apporter notre contribution contradictoire au « document préparatoire du débat public », de fournir des éléments manquants au dossier, de manière à donner à chacun une vue plus large des enjeux actuels. Nous souhaitons que cette contribution puisse trouver sa place dans une réflexion globale, menée par l'ensemble des organisations refusant le projet d'implantation d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Cette contribution ne peut cependant qu'être incomplète dans la mesure où les **études ayant servi à la constitution du document préparatoire n'ont pas encore été communiquées**. Notre intervention prend en compte des éléments comme le trafic passager et la prévision de saturation annoncée, *fournis par la Chambre de Commerce de Nantes-Atlantique*.

Le « Livre Blanc des transports » de la Communauté Européenne (septembre 2001) fait aussi partie de nos sources.

Notre réflexion centrale porte sur l'opportunité d'un nouvel équipement aéroportuaire et sur les conséquences de sa création. Nous regrettons l'absence d'expertises contradictoires, ou du moins leurs conclusions, dans le « document préparatoire du débat public ». Ce document s'en trouve fort limité, se présentant comme un simple plaidoyer pour le projet d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Ce document est disponible, vous pouvez le commander pour le prix de 3 euros, port compris, auprès de :

- Henri Gracineau, 4 chemin du tisserand, 44240 La Chapelle-sur -Erdre, tel 02 40 77 84 23
- ou Michel Tarin, Chavagnes, 44119 Treillières tel. 02 40 94 61 54

Vous pouvez le commander par mail auprès de Christian Roy : pierremanuel.roy@free.fr

Le présent document a été rédigé par les membres de la commission « Réflexion sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes » de Solidarités-Ecologie : Gilbert Galliot, Henri Gracineau, Geneviève Leboutoux, Jean-Paul Minier, Michel Tarin et Christian Roy.

Chapitre 1

La saturation de Nantes-Atlantique n'est pas démontrée

Le document de débat public affirme que l'aéroport de Nantes-Atlantique sera prochainement saturé. Après avoir étudié les différents facteurs en cause, nous sommes loin d'en être convaincus. Nous considérons dans ce chapitre en quoi consiste le trafic actuel, sa répartition sur l'année, ainsi que les caractéristiques concernant la piste et les capacités d'accueil. Nous intégrons à nos réflexions des éléments d'actualité fondamentaux tels que la concurrence exacerbée des compagnies, d'une part, et les projets de réglementation et d'intermodalité des transports de l'Union Européenne visant à revitaliser le rail, d'autre part. Toutes ces informations permettent de contester sérieusement l'ampleur des prévisions de hausse de trafic.

⇒ Analyse du trafic

Tableau 1 : Analyse du trafic passagers de l'aéroport Nantes-Atlantique en 2000

	Passagers		Mouvements		Emport* moyen	Part (%) des petits appareils (moins de 50 places)	Evolution (%) du nombre de passagers	
	nombre	%	nombre	%			99/2000	2000/01
Province	750 729	38	25 950	36	29	40	4,4	3,3
Paris	299 358	15	5 147	7	58	3	-10,7	-0,2
Dom-Tom	47 275	2	274	0,4	172	0	26,6	-47,5
Europe	185 546	9	5 437	8	34	13	13,4	-11,4
Vacances	593 189	29	4 931	7	120	0	20,1	7,5
Transit	84 552	4	//	//	//	//	-1,3	-41,9
Ens. vols commerciaux	1 960 649	99	41 739	58	(hors transit) 44	27	7	-1,0
Vols nc**	32 259	1	30 417	42	1,1	//	16	-2,6
Total	1 992 908	100	72 156	100	28	//	7,0	-1,1

* : nombre de passagers par avion

** : vols non commerciaux

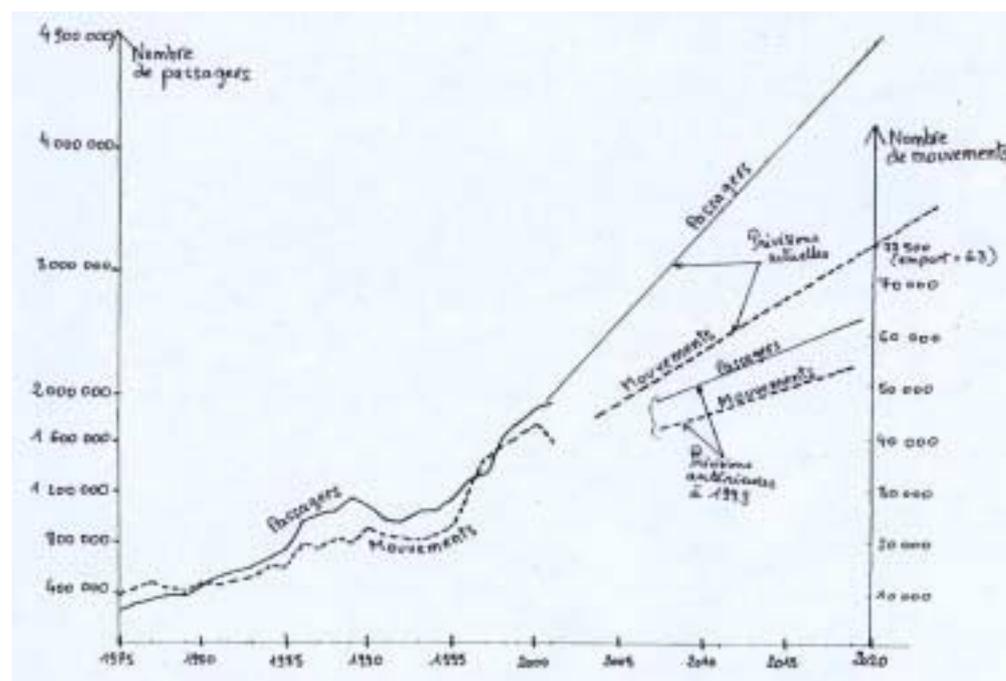
source : CCI de Nantes-Saint-Nazaire

Remarque : nous avons choisi de commenter les données de trafic de l'année 2000, dernière année de forte croissance du trafic. Les données plus récentes témoignent d'un déclin du trafic global passagers : -1 % pour 2001 et -10 % pour le 1^{er} semestre 2002.

Globalement, Nantes-Atlantique se caractérise par son nombre moyen de passagers par avion (vols commerciaux) très bas : 44, inférieur à ceux de la plupart des autres aéroports de province et très en deçà de ceux de Paris et Londres : 104 et 140. Les vols vacances concourent pourtant significativement à faire monter cette moyenne, mais ils ne parviennent pas à rééquilibrer le déficit des autres avions, insuffisamment remplis.

Au fil des années, la croissance du trafic s'est pratiquement toujours accompagnée d'une croissance identique des mouvements (graphique 1). Il aurait été préférable de constater une croissance beaucoup plus faible des mouvements, ce qui aurait justifié une saine croissance de trafic. **On assiste ici à une sorte d'« agitation », un gaspillage, préjudiciable à tous points de vue.**

Graphique 1 : Evolution et prévisions officielles de trafic sur Nantes-Atlantique



note de lecture : le nombre de passagers se lit par rapport à l'échelle de gauche. Il était de 380 000 en 1975, il approche les 2 millions en 2000 et les prévisions officielles le fixent à près de 5 millions en 2020 (pour rendre les prévisions plus lisibles, nous les avons représentées par une droite, soit une croissance linéaire ; la croissance prévue de 5 % par an est en fait de nature exponentielle : progression « lente » au début puis de plus en plus forte).

Le nombre de mouvements (commerciaux uniquement) accompagne celui des passagers, il se lit sur l'échelle de droite. Il est passé d'environ 12 000 en 1975 à 42 000 en 2000. Les prévisions le fixent à 77 500 en 2020 (prévision d'un emport moyen de 63 passagers par vol, contre 44 actuellement).

Nous sommes autorisés à nous interroger sur la pertinence des indicateurs permettant de définir ce qu'est un véritable accroissement de trafic. Dans le cas de Nantes-Atlantique, c'est l'indicateur du nombre de mouvements qui a été privilégié. Nous estimons qu'il faut relativiser cet indicateur par le nombre moyen de passagers par vol (emport moyen). L'augmentation de l'emport serait le signe d'une véritable croissance des besoins.

Le faible emport des vols entre Nantes et les autres villes de province est la base de l'augmentation en trompe l'œil du trafic.

Nantes – province : des avions très peu remplis

Le trafic province représente la part passagers la plus importante : 38 %. Il monopolise 36 % des mouvements avec une moyenne de 29 passagers par vol. Il progresse légèrement en 2000 et 2001.

Près de la moitié des vols entre Nantes et les autres villes de province se font dans des avions de faible capacité (moins de 50 places), particulièrement mal remplis. Il est clair que la politique actuelle de trafic de Nantes-Atlantique **privilégie la fréquence des vols au détriment de leur remplissage**. Ces choix peuvent aboutir à des résultats contradictoires : un nombre de

passagers en progression et un résultat économique en diminution. Malgré des tarifs élevés, ces vols domestiques sont **les moins rentables**. Le maintien de certaines lignes à très faibles emports ne pourra se prolonger durablement. Certaines destinations devraient disparaître quand les compagnies concernées rationaliseront leurs coûts.

Nantes - Paris : un trafic en diminution, très concurrencé par le TGV

Le trafic Paris est en baisse quasi continue depuis la création de la ligne TGV Nantes Paris (-11 % en 2000). Il concerne 15 % des passagers et 7 % des mouvements. Chaque vol transporte en moyenne 58 personnes. Le trafic vers Paris devrait continuer à baisser. Ce n'est pas sur cette destination que des hausses de trafic sont à prévoir.

Les trafics Nantes-Paris et Nantes-province correspondent à 53 % du trafic passagers de Nantes-Atlantique. Les destinations vers la province sont toutes situées à moins de 1000 km de Nantes. S'il existait un véritable maillage en TGV, ces destinations subiraient la même baisse de trafic que celle de Nantes-Paris.

Vols vacances : un atout fragile

C'est principalement sur ce type de trafic que sont basées les prévisions de croissance de Nantes-Atlantique. Les vols vacances concernent 30 % des passagers. Le nombre de vacanciers utilisant ces vols progresse fortement : +20 % en 2000 et +8 % en 2001. Les vols vacances sont assurés par des charters bien remplis (emport moyen de 120 passagers), **ils ne représentent que 7 % des mouvements de l'aéroport**. Les prévisions de développement de ce trafic s'appuient sur un fort potentiel en raison de l'appel encore faible des Français aux voyageurs pour leurs vacances.

Contrairement à ce qui est avancé, le marché des vols vacances n'est pas réservé à Nantes-Atlantique. D'autres aéroports existent dans l'Ouest et **il est très probable que dans les prochaines années, de nombreux vols vacances se « délocalisent » vers des aéroports plus petits**, à faibles redevances aéroportuaires. Les compagnies aériennes à structures légères et à bas prix (« low cost »), ont commencé ces nouvelles implantations. Les chambres de commerce des aéroports de second ordre sont ravies de revitaliser leurs équipements. Les compagnies aériennes à bas prix proposent des tarifs inférieurs de 40 % à ceux du marché. Elles interviennent également sur les vols provinciaux (voir chapitre 5).

Les vols vacances valorisent un aéroport en améliorant le taux de remplissage de ses avions et son « label », devenu « international » dans le cas de Nantes-Atlantique. Ils permettent en outre d'aller dans le sens de l'amortissement des équipements. Ces vols vacances n'apportent rien d'autre au développement économique de la région. Les voyageurs réservent leurs dépenses pour leurs destinations finales. Il n'y a pas d'emploi créé : une informatisation centralisée parisienne avec quelques bureaux satellites provinciaux suffisent pour remplir les charters.

Nantes - Europe : des vols très peu optimisés

Les vols entre Nantes et les destinations européennes ne concernent que 9 % des passagers et 8 % des mouvements. Il n'y a que 34 passagers en moyenne par avion pour une part de seulement

13 % de petits appareils (moins de 50 passagers). Le remplissage des avions est donc très loin d'être optimisé. Le nombre de passagers a progressé de 13 % en 2000 . Il a diminué de 11 % en 2001 suite à la faillite du groupe Swissair-Sabena.

Ce sont les destinations européennes qui tirent le trafic avec certains aéroports de province importants : 38 % du trafic global de Lyon et 36 % pour celui de Nice, villes ancrées au sein de l'Europe. Les vols européens réguliers sont limités à Nantes-Londres et Nantes-Bruxelles. Des essais infructueux ont été tentés sur d'autres destinations : Milan et Dusseldorf.

Nantes - Dom-Tom : 2 % des passagers seulement

Seulement 2 % des passagers de Nantes-Atlantique s'envolent vers les Dom-Tom ou en reviennent. Leur nombre a diminué de moitié en 2001 du fait de l'arrêt des liaisons vers les Antilles durant l'été. Ce sont les vols transportant le plus de passagers : 172 en moyenne.

Vols divers non commerciaux : prépondérants à Nantes-Atlantique, absents des autres grands aéroports !

Les vols divers non commerciaux sont un cas à part. Ils représentent une part marginale des passagers, à peine 2 %, mais 42 % des mouvements ! Ces petits avions d'affaire, de loisirs, d'aéroclubs, évoluent en dehors des créneaux des vols commerciaux tout en profitant de la même piste et des mêmes aides à la navigation. Ils ne semblent pas gêner le trafic commercial. Ces avions occupent en outre **près du quart de la superficie de la plate-forme** de Nantes-Atlantique.

Il paraît étrange qu'en envisageant la saturation de Nantes-Atlantique, il ne soit fait aucune proposition pour transférer les vols non commerciaux vers d'autres aéroports de la région et aménager en conséquence la surface récupérée. Ce type de trafic a pratiquement disparu des plate-formes de province comparables. Cela paraît d'autant plus surprenant que l'un des arguments avancés par les promoteurs du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est le manque de surface aéroportuaire à Nantes-Atlantique.

Première conclusion du chapitre 1

La saturation de Nantes-Atlantique n'est pas démontrée car :

- sur les vols vacances, qui présentent le potentiel le plus élevé de croissance de trafic : le trafic vacances n'est pas dédié à Nantes-Atlantique, les compagnies peuvent privilégier des aéroports plus petits ; les compagnies traditionnelles voient leur situation fragilisée par les compagnies « low cost ».

- sur les vols vers la province et l'Europe : la progression du trafic, si elle a lieu, restera modeste (vols d'affaires très coûteux). Les destinations européennes ne peuvent tirer le trafic du fait de la situation de Nantes-Atlantique, décentré à l'Ouest de l'Europe. Par ailleurs, des considérations de rentabilité de la part des compagnies pourront remettre en cause certains vols.

- les autres destinations ne présentent pas un nombre de passagers suffisant pour justifier une croissance forte du trafic (Dom-Tom) ou sont en perte de vitesse (Paris).

S'il était besoin de diminuer le trafic et de récupérer des surfaces :

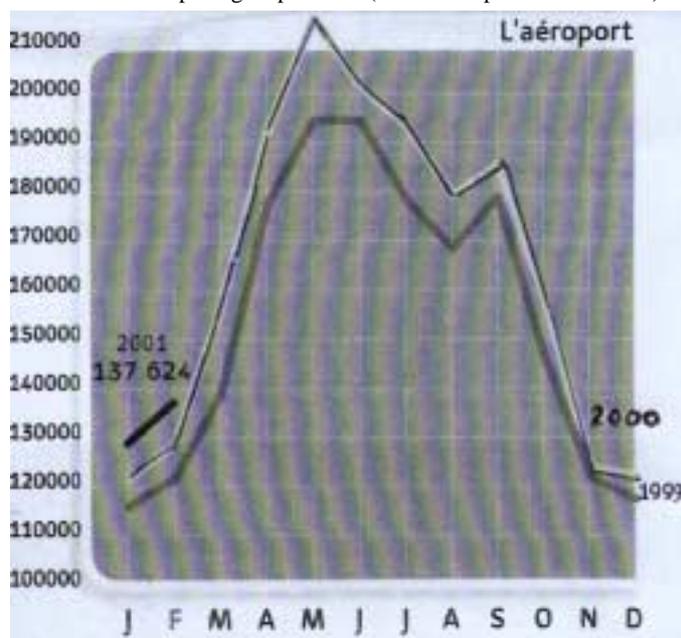
un transfert des vols non commerciaux vers des aéroports plus petits permettrait de diminuer le trafic (en nombre de mouvements) et de récupérer une surface aéroportuaire importante.

⇒ Les nuisances sonores

Les nuisances sonores dues au trafic de Nantes-Atlantique sont un argument important en faveur du remplacement de l'aéroport existant.

Graphique 2 : saisonnalité du trafic de Nantes-Atlantique

Nombre total de passagers par mois (transit compté une seule fois)



Source : aéroport Nantes-Atlantique

Les nuisances sont fortes quand le trafic est important. Sur Nantes-Atlantique, les vols les plus nombreux ont lieu en mai-juin. La progression est constante de janvier à mai (+75 %), la courbe du trafic chute ensuite entre juin et décembre, avec une nouvelle pointe de fréquence en septembre (graphique 2).

Le « plan d'exposition au bruit » (PEB) définissant les différentes zones de gêne sonore autour d'un aéroport est notamment basé sur la moyenne annuelle du trafic, sans tenir compte de sa saisonnalité. Il se trouve tout à fait sous-évalué pour les périodes de trafic supérieur à la moyenne (la moitié de l'année) et particulièrement durant la période de pointe de mai-juin.

Autrement dit, on « entend plus les avions en été qu'en hiver » tout en ayant un PEB répondant parfaitement aux normes officielles.

L'utilisation resserrée dans le temps de la piste et des infrastructures génère des pointes d'utilisation. Il serait judicieux de **chercher à étaler le trafic pour utiliser davantage les capacités existantes, avant d'envisager des investissements supplémentaires**. Des efforts peuvent être réalisés en direction de la clientèle en vue d'étaler le trafic. Il est également possible de **transférer certains trafics bien ciblés**, comme les vols vacances, de façon à atténuer les pointes de trafic intense de mai-juin et, dans une moindre mesure, de septembre.

Devant cet état de fait, deux attitudes sont possibles :

- soit on ne fait rien et c'est le marché qui décide avec des conséquences potentiellement néfastes : c'est la solution de facilité choisie aujourd'hui par nos aménageurs, s'abritant derrière la « fatalité » de la croissance du transport aérien. C'est un alibi largement partagé car il est associé à l'idée vague d'un développement pour la région.

- soit on devient volontariste et on corrige les anomalies existantes en cherchant des solutions aux nuisances supportées par les riverains (voir chapitre 2).

Deuxième conclusion du chapitre 1

Si rien n'est fait, le nombre de vols d'été peut encore s'accroître (avant la mise en place de la concurrence des petits aéroports de l'Ouest) et les équipements seraient alors encore plus utilisés deux mois, voire trois, dans l'année. Si des solutions permettant d'atténuer les pointes estivales sont trouvées, les riverains actuels s'en trouveront moins gênés, les deniers du contribuable seront mieux utilisés et le développement régional mieux partagé.

⇒ La capacité de la piste

L'argument de la capacité de la piste bientôt saturée est également avancé. En comparaison des pistes identiques d'autres aéroports, la capacité limite acceptable de la piste de Nantes-Atlantique peut être estimée à 40 mouvements par heure. En ne comptant que les mouvements des vols commerciaux, le jour de plus fort trafic a été enregistré début juin 2000 : 148 mouvements en 19 heures (de 5 heures à 24 heures), cela correspond à une moyenne de 8 mouvements à l'heure.

Dans le trafic quotidien, il y a deux heures de pointe : 10 heures et 21 heures avec, sur chacune, une moyenne de 13 mouvements par heure. **La piste travaille donc actuellement, en heure de pointe, au tiers de sa capacité limite acceptable (13/40).** En dehors des deux heures de pointe, le nombre moyen de mouvements par heure est de 6, soit moins du sixième de la capacité limite acceptable de la piste.

On nous dit que les capacités de la piste seraient saturées en 2020. On nous annonce pour cette date un trafic de 77 500 mouvements commerciaux contre 41 700 aujourd'hui (graphique 1 page 8). En dehors des heures de pointe, la moyenne serait alors de 11 mouvements par heure (au lieu de 6 aujourd'hui). Pour les deux heures de pointe quotidiennes, on compterait moins de 20 mouvements par heure, soit une utilisation de la piste à la moitié de sa capacité acceptable (un tiers actuellement). *Ces prévisions sont faites sur la base d'une croissance annuelle d'environ 5 % du nombre de passagers, ce qui nous paraît très « optimiste »* en regard de ce que nous avons développé ci-dessus, en regard aussi du ralentissement économique et du développement inévitable de la concurrence des autres moyens de transports plus respectueux de l'environnement (voir la politique européenne des transports, chapitre 5).

Les bases de la prévision de croissance du trafic passager (5 % chaque année) ne sont pas expliquées dans le document de débat public. Au vu des courbes (graphique 1 page 8), elle paraît être basée sur la croissance forte observée récemment, soit sur moins d'une dizaine d'années. **Il nous paraît bien hasardeux de partir d'une base si étroite pour extrapoler le transport aérien sur une si longue période.** Rappelons-nous que dans les années 50-60, la consommation électrique

doublait tous les 10 ans... Cette progression forte est (heureusement) révolue depuis les années 80. La forte progression du nombre de passagers des années récentes est due au développement des vols-vacances pour lesquels les jeunes retraités d'aujourd'hui constituent une clientèle privilégiée. Il serait sage de se rappeler que l'âge d'or des retraites est bientôt terminé. **Les retraités de demain, bien que plus nombreux, seront plus âgés et moins riches que ceux d'aujourd'hui. Se précipiteront-ils encore autant sur les vols vacances ?**

Par ailleurs, le nombre de passagers par vol devrait augmenter et, de ce fait, la progression du nombre de mouvements devrait être nettement moindre que celle du nombre de passagers.

Troisième conclusion du chapitre 1

Même en tablant sur une croissance « optimiste » de 5 % par an du nombre de passagers, même en fixant localement des limites à l'utilisation de la piste inférieures à ses capacités, **la piste ne sera pas saturée en 2020**. Plus le nombre de passagers par avion augmentera, plus les limites de saturation s'éloigneront. Les compagnies aériennes pousseront à augmenter l'emport pour des raisons économiques évidentes.

Les gestionnaires actuels de Nantes-Atlantique n'étant pas confrontés à un encombrement de la piste, ne ressentent pas le besoin d'intervenir sur la répartition du trafic. C'est pourquoi l'hypothèse de calcul de saturation appliquant le même taux de croissance aux différentes tranches horaires, y compris à celles de trafic maximal est extrêmement « sévère » et pour le moins déroutante : un bon gestionnaire réagirait avant d'atteindre cette situation.

La saturation annoncée est un faux problème.

⇒ La qualité de l'accueil des passagers

Il est annoncé que les infrastructures actuelles ne permettent pas de dépasser plus de 3 millions de passagers, sans dégradation de la qualité d'accueil (2 millions aujourd'hui). On semble raisonner comme si Nantes-Atlantique était une grande plate-forme de correspondance avec des croisements de divers flux de passagers à gérer dans un laps de temps réduit, à l'image des grandes plate-formes de correspondances (ou « hubs ») internationales comme Orly et Roissy. Nantes-Atlantique n'est au plus qu'un « rabatteur » vers les grands aéroports de province, de Paris et d'Europe. En outre, il a les moyens de s'étendre à condition d'investir judicieusement.

Quatrième conclusion du chapitre 1

La crainte avancée de dégradation de la qualité d'accueil est un faux problème destiné à justifier le gel des investissements à Nantes Atlantique au profit de Notre-Dame-des-Landes.

Il sera toujours possible d'améliorer les possibilités d'accueil de Nantes-Atlantique si besoin est.

Chapitre 2

Les solutions correctives et alternatives sont totalement ignorées

⇒ **Des solutions correctives concernant le mode de fonctionnement** de Nantes Atlantique existent. Elles tiennent compte des observations précédentes sur le trafic. Elles consistent à :

- Mieux remplir les avions ;
- Se poser la question de la fréquence, voire du maintien de certaines lignes ;
- Améliorer l'étalement du trafic ;
- Dégager progressivement les vols non commerciaux vers d'autres aéroports, comme cela s'est fait dans les autres grands aéroports de province.

D'autres solutions correctives concernent les conditions d'atterrissage et de décollage :

- Approcher le long de la Loire par temps clair ou plafond élevé ;
- Atterrir face au Nord en période de vent faible pour éviter le survol de la ville de Nantes ;
- Faire respecter les procédures de moindre bruit par les compagnies ;
- Etendre le système d'aide à l'atterrissage ILS dans le sens Nord-Sud ;
- Mettre en place une pente d'atterrissage de 5 degrés au lieu de 3 actuellement.

Première conclusion du chapitre 2

Des solutions existent pour mieux gérer le trafic existant et à venir : améliorer le remplissage des avions, étaler les vols.

Il est aussi possible d'améliorer les modalités d'atterrissage et de décollage et de réduire les nuisances sonores par des trajectoires adaptées.

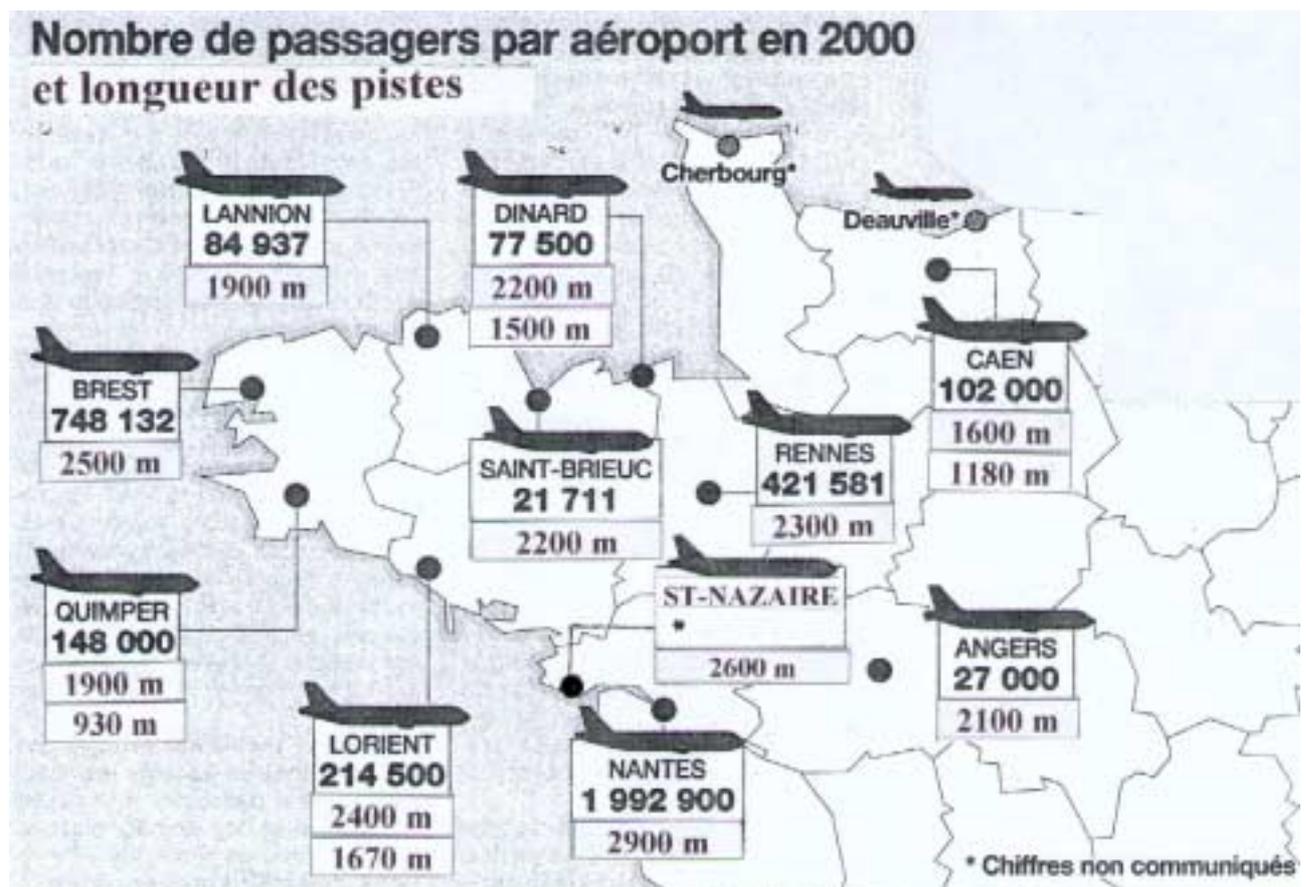
⇒ **Les solutions alternatives** consistent à examiner les possibilités existantes autres que Nantes-Atlantique : comme la complémentarité avec les autres aéroports, le rôle de la plate-forme de Saint-Nazaire, la concurrence du rail.

Mobiliser les capacités aéroportuaires de l'Ouest

Le document de débat public rejette l'alternative consistant à mobiliser les capacités aéroportuaires existantes dans le « Grand Ouest ». Pourtant, l'évolution du trafic de Nantes-Atlantique ces dernières années est due essentiellement au développement des vols vacances. Ces vols charters regroupent le tiers des passagers avec une moyenne de 120 passagers par vol. Pourquoi vouloir que tous ces vols vacances partent du même aéroport de l'Ouest ? Ne pourrions-nous pas imaginer une coopération entre plusieurs aéroports, chacun pouvant par exemple se spécialiser dans certaines destinations ?

Les aéroports des Pays de la Loire, de la Bretagne et du Poitou-Charentes existent et sont nombreux. Un remarquable maillage d'aéroports existe dans l'Ouest. De Deauville à Poitiers, on compte plus d'une douzaine d'aéroports (voir carte 1 ci-dessous *et carte de couverture couvrant un territoire plus large*). La majorité d'entre eux sont déjà équipés de pistes de plus de 2000 m de long qui permettent d'accueillir de gros avions de type charters (le plus gros avion actuel, le Beluga, se pose sans problème à Saint-Nazaire). Les distances pour chaque passager potentiel n'excèdent pas une heure. Plusieurs de ces plate-formes locales ont investi et cherchent à développer leurs activités.

Carte 1 : Le maillage remarquable des aéroports existants



Le document du débat public présente des logiques de marché différentes pour les aéroports de l'Ouest. Extrait : « *Les investissements nécessaires sur ces aéroports du Grand Ouest (allongement des pistes, installations terminales) pour accueillir des segments de marché de*

Nantes, ne sont pas réunis. Même s'ils étaient réalisés, rien ne garantit que les opérateurs aériens viendraient les utiliser. » Ces arguments paraissent contraires à la logique concernant les opérateurs de vols vacances (voir chapitres 1 et 5). Quelle est l'étude sérieuse qui a permis d'affirmer ces conclusions ? Les auteurs du document de débat public sont-ils certains que les opérateurs viendront à Notre-Dame-des-Landes ? Les responsables des aéroports concernés de l'Ouest approuvent-ils cette logique ?

« Une véritable politique des transports aériens doit harmoniser l'activité des aéroports et non pas en favoriser certains en réalisant des investissements coûteux. » (extrait du Livre blanc sur les transports de la Commission européenne).

L'aéroport de Saint-Nazaire est tout à fait compétitif

Il est à notre sens **tout à fait judicieux d'envisager la complémentarité entre l'aéroport de Nantes-Atlantique et celui de Saint-Nazaire** si l'on veut décharger Nantes-Atlantique d'une partie des mouvements pour réduire les nuisances supportées par les riverains. Cette perspective entrerait pleinement dans la logique d'une métropole Nantes-Saint-Nazaire impulsée par les différents acteurs régionaux.

Il s'agit pour nous d'une solution alternative sérieuse, réaliste et intéressante à beaucoup de points de vue. Nous sommes choqués du peu de cas porté à l'aéroport de Saint-Nazaire, et à l'ensemble des autres aéroports de l'Ouest en général, dans le document de débat public. Nous détaillons cette alternative d'un réseau aéroportuaire Nantes-Saint-Nazaire page suivante.

Deuxième conclusion du chapitre 2

Il est préférable d'utiliser les équipements existants plutôt que d'en créer de nouveaux. **Il faut étudier sérieusement les possibilités de fonctionner en réseau avec les autres aéroports de l'Ouest. En particulier avec celui de Saint-Nazaire** qui présente des atouts majeurs et des débouchés intéressants en matière d'emploi et de tourisme.

Ces solutions alternatives permettraient des économies très importantes pour les contribuables.

Un réseau aéroportuaire Nantes-Saint-Nazaire : un projet réaliste

Les rédacteurs du document du débat public ont exclu la plate-forme de Montoir-Saint-Nazaire en quelques mots : trop proche de sites Seveso, les grues du port seraient dans l'axe des pistes et trop proche de la ville de Saint-Nazaire. Ces arguments ne sont pas sérieux. De réelles possibilités existent.

Les sites Seveso sont au bord de la Loire, loin de la piste, et surtout pas dans l'axe de celle-ci. On trouve des sites Seveso autour de beaucoup d'aéroports. Il en existe aussi autour de Nantes-Atlantique. S'ils sont classés, nous pouvons penser que toutes les mesures de sécurité sont prises. Sinon, il faut les fermer car il y a un grand nombre d'activités tout autour. Les grues du port sont également toutes en bordure de Loire et loin de l'axe de la piste. Etant donné leur hauteur, nous trouvons que ceux qui développent de tels arguments nous prennent vraiment pour des imbéciles d'autant plus qu'ils ne parlent pas des piles du pont, également loin de l'axe, mais qui arrivent à 80 mètres au-dessus de la Loire. Le dernier argument avancé a trait à la proximité de la ville de Saint-Nazaire mais **il n'y a aucun survol de la ville**, contrairement à ce qu'on nous laisse entendre : l'axe Est-Ouest de la piste est orienté au nord de la ville, dans l'axe de la « deux fois deux voies » Saint-Nazaire-Guérande. De plus, une grande zone industrielle sépare l'aéroport de la ville et les vents dominants venant de la mer peuvent atténuer les nuisances sonores.

En outre, nous pensons important de pouvoir **développer l'activité de cet aéroport existant et sous-utilisé plutôt que d'en construire un autre**. Plusieurs raisons de bon sens à cela : **cet aéroport est bien desservi**, la « deux fois deux voies » routière qui passe progressivement en « deux fois trois voies » de Nantes à Saint-Nazaire, longe l'aéroport au Nord ; en parallèle à celle-ci, la ligne T.G.V. Paris-Nantes-Le Croisic passe dans le site même. La voie ferrée et les installations du Port sont autour. Des investissements futurs et programmés pour construire un aérogare commun avec la gare TGV au Nord ainsi que des voies d'accès et parkings pour les avions, sont parfaitement réalisables. Au nord de la piste, plusieurs centaines d'hectares sont inutilisés actuellement. **La piste, assez longue pour recevoir les plus gros avions actuels**, peut facilement être allongée par l'Est, si besoin à l'avenir. Pour faciliter la liaison avec Nantes-Atlantique, nous proposons si besoin la mise en place de navettes fluviales rapides sur la Loire. **Tout cela ne demande ni les énormes moyens financiers ni les surfaces agricoles et naturelles qui seraient nécessaires pour construire les infrastructures à Notre-Dame-des-Landes.**

Ces dernières années, plusieurs compagnies et transporteurs ont fait des demandes d'exploitation de cet aéroport, permettant d'accueillir des touristes tout près de l'Océan. La piste de 2 600 mètres de long et de 45 mètres de large est **aussi bien équipée** que celle de Nantes : balises de guidage pour les atterrissages de jour comme de nuit, tour de contrôle et contrôleurs aériens. **Cette piste peut recevoir tous les types d'avions, des plus petits aux plus gros** ; le Béluga pour le transport des tronçons d'Airbus par exemple. Actuellement, seul Airbus Industrie et quelques avions privés utilisent le site. Quelques compagnies aériennes l'utilisent également pour l'entraînement et la validation des licences de leurs pilotes avec des gros avions de transport de passagers.

Ayant rencontré des spécialistes, des utilisateurs et des demandeurs désireux de développer des activités sur le site, nous sommes convaincus de l'exploitation possible de cet aéroport. Il a le mérite d'exister, il est entretenu, géré et exploité comme Nantes-Atlantique, par la même direction, sous la responsabilité de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes-Saint-Nazaire.

Les deux aéroports, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire pourraient travailler en collaboration. Une partie des vols vacances pourraient partir de Saint-Nazaire. L'activité sur Saint-Nazaire serait vraisemblablement renforcée par **l'arrivée d'un tourisme côtier créateur d'emplois** entre le sud Vendée et le Golfe du Morbihan. La création d'ateliers de maintenance des avions, profitant de la présence d'Airbus Industrie sur l'aéroport même, peut aussi créer d'autres emplois. On peut imaginer, bien que nous soyons réservés sur le développement du transport de fret, que les mouvements de fret puissent arriver de préférence sur Saint-Nazaire, profitant des installations portuaires déjà présentes au sud du site.

En conclusion, le port autonome Nantes-Saint-Nazaire existe, **pourquoi pas l'aéroport autonome Nantes-Saint-Nazaire ?** Cette structure bi-polaire permettrait de renforcer les capacités de Nantes et de réduire les coûts financiers. Elle serait réalisable en améliorant la zone aéroportuaire de Saint-Nazaire. Ce double équipement, permettrait assurément de **répondre pour plusieurs dizaines d'années aux besoins de la région**, en complémentarité avec l'ensemble des aéroports existants de l'Ouest.

Chapitre 3

L'environnement, une situation préoccupante

Le transfert de Nantes-Atlantique est également motivé par le fait que « *les survols de l'agglomération nantaise deviendraient plus fréquents, en particulier sur sa partie la plus peuplée. De ce fait, la réglementation en vigueur conçue dans le sens d'une protection accrue des populations contre le bruit rendra le développement de l'activité aéroportuaire d'autant plus contraint* » (extrait du document du débat public).

Le projet d'aéroport concerne la banlieue de Nantes, à 17 km du centre-ville, tandis que Nantes-Atlantique se trouve à 7 km du centre-ville. Fait-on preuve de prévoyance en gagnant 10 km ? **Est-ce une distance suffisante pour résister au grignotage foncier inexorable ?** Que sera devenue la région d'ici 20, 30 ou 50 ans, après avoir vécu de nombreuses législatures et dérogations diverses ? Un aéroport engendre automatiquement une urbanisation de bureaux puis d'habitations. Cette distance d'éloignement n'est pas cohérente avec les choix faits pour la construction des nouveaux aéroports, à 40 ou 50 km des villes.

⇒ La protection des populations contre le bruit

Tout le monde s'accorde sur la nécessité de protéger les populations contre le bruit. L'exposition au bruit cause gêne et nuisances mais aussi problèmes de santé. Le nouveau plan d'exposition au bruit (PEB) de Nantes-Atlantique a créé une quatrième zone (zone D) dans laquelle les urbanistes sont contraints d'insonoriser les bâtiments.

Ces contraintes du PEB s'appliqueraient bien sûr aussi à Notre-Dame-des-Landes et aux communes riveraines. **Comment expliquer alors que l'on ait laissé construire depuis 30 ans autour de la zone d'aménagement différé (ZAD) de Notre-Dame-des-Landes ?** Il était possible de geler les terrains et cela n'a pas été fait. La Préfecture et la Direction départementale de l'équipement, rédacteurs du document du débat public, donnent leurs avis aux demandes de permis de construire. Elles ont laissé plus de 3 300 logements se construire autour de la ZAD au cours des trente dernières années. Sur ces quatre communes, 60 % des logements ont moins de 25 ans. Ce territoire du nord de Nantes est l'un de ceux où la croissance démographique a été la plus forte.

Tableau 2 : Evolution de la population des quatre communes les plus concernées

	1975	1982	1990	1999
Grandchamp-des-Fontaines	1 578	2 223	2 464	3 466
Notre-Dame-des-Landes	1 112	1 274	1 527	1 649
Treillières	2 396	3 569	4 511	6 032
Vigneux-de-Bretagne	2 274	3 183	4 026	4 712
Ensemble	7360	10 249	12 528	15 859

source : Insee, recensements de la population

Durant les 25 dernières années, la population des quatre communes les plus concernées a plus que doublé. Cette population de 16 000 habitants en 1999 est loin de représenter l'ensemble de la population qui serait touchée par un aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Celle-ci est au minimum de 61 000 habitants (sur les douze communes les

plus proches : Casson, La Chapelle-sur-Erdre, Fay-de-Bretagne, Héric, Grandchamps-des-Fontaines, Malville, Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Le Temple-de-Bretagne, Sautron, Treillières et Vigneux-de-Bretagne)

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de Nantes-Atlantique est applicable dès 2003 et à horizon 2010. Celui qui est présenté pour Notre-Dame-des-Landes avec ses diverses configurations de piste a pour horizon 2050. Nous jugeons indispensable que **les différentes données ayant servi à l'établissement de ces plans nous soient communiquées**. Notamment : 1) pour les vols, leur nombre et leur répartition (diurnes, de soirée et nocturnes) ; 2) pour les appareils : leur type, leur affectation (commerciale ou non) et leur niveau de bruit (signature sonore). Il serait aussi intéressant de connaître le PEB de Nantes-Atlantique pour 2020, horizon de soi-disant saturation.

⇒ **L'avion, premier responsable de la dégradation de l'environnement**

Le bruit est loin d'être le seul facteur de pollution lié à la présence d'un aéroport. Il faut également considérer la qualité de l'air et la protection des milieux naturels.

L'avion est le premier responsable de la dégradation de l'environnement. Alors qu'il ne représente que 6 % des transports de passagers en Europe et 1,5 % du transport mondial de marchandises, **l'avion consomme plus de 20 % des hydrocarbures utilisés pour le transport !** De plus, les oxydes d'azotes et les émissions de particules responsables de la formation d'ozone dominant lors des phases de roulement et de décollage, donc à proximité du sol. Si elle est indispensable à très haute altitude, l'ozone est nocive à basse altitude. Elle provoque des **gênes respiratoires**. Le gaz carbonique (CO₂), responsable, lui, de la destruction de la couche d'ozone supérieure et donc de **l'effet de serre**, est à 75 % émis en vol.

Un kiwi transporté de Nouvelle Zélande en Europe « émet » dans l'atmosphère cinq fois son poids en gaz carbonique ! S'il était tenu compte du coût de cette pollution, le kiwi néo-zélandais devrait être payé deux fois plus cher. Si l'Europe produisait ses propres asperges au lieu de les importer de Floride, la pollution due à leur transport serait diminuée de 900 %.

Autre exemple : la personne qui fait un aller-retour Paris-Marseille en avion produit 150 kg de gaz à effet de serre ; celle qui fait le même voyage en train n'en produit que 3.

En 30 ans, on a consommé 30 % des réserves de la planète. En 12 mois, nous consommons ce que la terre met 14 mois à régénérer. Le transport aérien, principalement le transport de marchandises, est l'ennemi n°1 de l'environnement; tant par la **surconsommation d'énergie fossile** que par les **rejets dans l'atmosphère**.

En déplaçant une tonne de marchandise avec 5 litres de carburant, on parcourt :

- 500 km en bateau,
- 333 km en train,
- 100 km en camion,
- 6,6 km en avion.

Il est donc évident que là où le facteur temps n'est pas primordial, le coût énergétique devrait inciter à utiliser d'autres modes de déplacement, surtout le chemin de fer et les voies d'eau. Mais pour que cette logique entre vraiment en œuvre, il faudrait que chacun paie le juste prix.

⇒ Poser les bonnes questions

Il est nécessaire de protéger l'espace rural, tant pour servir de lieu d'activité aux agriculteurs que pour servir de **poumons aux agglomérations**. Or un gros équipement attire l'urbanisation. Si le projet se réalise, c'est tout l'aménagement du territoire qui serait modifié dans les décennies à venir, accentuant le déséquilibre entre le nord-Loire et le sud-Loire.

Certes, Nantes-Atlantique génère des pollutions et la population soumise aux nuisances y est *actuellement* plus importante qu'en espace rural, mais **est-ce un argument suffisant pour déplacer un aéroport ? Pourquoi ne pas mettre en oeuvre des alternatives pour améliorer la conditions de vie des riverains actuels** (voir chapitre 2) ? Dans 30 ou 50 ans, la population concernée par un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne sera-t-elle pas aussi nombreuse que la population concernée aujourd'hui par Nantes-Atlantique ? Le déplacement de l'aéroport va-t-il améliorer la qualité de l'air de la région ? de la planète ?

Que deviendra l'espace occupé par l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique ? Du béton laissé à l'abandon ? De nouvelles friches industrielles qui abîment le paysage ? Les terres occupées par cet espace aéroportuaire ne seront jamais rendues à l'agriculture ni à la nature, ce n'est matériellement pas possible. **Faut-il continuer à bétonner toujours plus de surface**, au détriment des espaces naturels et agricoles ? C'est également un enjeu de développement, un enjeu de qualité de vie pour les dizaines d'années à venir.

Pour nous, la question n'est pas « Faut-il déplacer Nantes Atlantique ? » mais « Comment envisager une politique raisonnée des transports avec une vision globale des problèmes ? ». **Quel développement voulons-nous ?**

Conclusion du chapitre 3

Ce n'est pas en déplaçant un aéroport que l'on règle les problèmes de nuisances, on ne fait que les déplacer.

Il est par contre urgent et responsable de lutter contre les nuisances actuelles et surtout d'éviter d'en produire de nouvelles. L'avion étant extrêmement consommateur de pétrole et très polluant, il est sage de tenter de limiter son utilisation.

Il est sage également de chercher à préserver les « poumons verts » existant à proximité de Nantes, facteurs prépondérants de la qualité de vie dont l'Ouest peut, aujourd'hui encore, se prévaloir.

Chapitre 4

Le développement économique promis : un leurre

Le document de débat public affirme que « sur le plan économique, le projet d'aéroport constitue un levier de développement important qui devra être organisé. » et un peu plus loin : « le départ de Nantes-Atlantique n'aura aucune influence sur le développement économique des zones proches de l'actuel aéroport. » Tous les élus à qui l'on fait miroiter des retombées économiques importantes auraient **intérêt à lever cette contradiction.**

⇒ Emplois et entreprises : des transferts, peu de créations

Est-ce un transfert d'aéroport ? Si oui, les salariés qui travaillent à l'aéroport suivront et **il n'y aura pas de créations d'emplois à Notre-Dame-des-Landes**, ou très peu. Comment ce déplacement des entreprises et des salariés est-il envisagé ? Le document n'en parle pas.

Est-ce un faux transfert ? Sans l'aéroport de Nantes-Atlantique, quel sera l'avenir de l'Aérospatiale (entreprise EADS, European aeronautic defence and space company) ?

Pour recueillir l'adhésion des populations au projet, on fait miroiter des retombées économiques pour la zone concernée. Si l'aéroport se faisait, les travaux d'infrastructure seraient réalisés par de grosses sociétés de travaux publics habituées des chantiers itinérants. Ensuite, les entreprises liées à l'activité de l'aéroport se déplaceraient du sud au nord de Nantes, avec leurs salariés.

On leurre les habitants et les élus en parlant de développement économique.

Les prétendues créations d'emplois sont en fait :

- 1) des transferts d'emplois d'un aéroport à un autre ;
- 2) des transferts d'entreprises s'implantant pour profiter de baisses de charge.

En final, « on déshabille Paul pour habiller Jacques », ce qui est paradoxal quand on dit vouloir développer une région.

Avec la somme que l'on est prêt à investir dans le projet de Notre-Dame-des-Landes, 20 à 30 milliards de francs en incluant les infrastructures et les « coûts cachés », combien d'entreprises et d'emplois créerait-on en les aidant à s'implanter dans la région ? La diversité d'activités des entreprises n'offre-t-elle pas plus de garanties de développement et de durabilité **qu'un projet ultra sensible à toutes les turbulences économiques mondiales et promis à des contraintes réglementaires croissantes ?**

⇒ Une activité agricole très compromise

Le projet aéroportuaire s'inscrit **au cœur du bassin laitier départemental**, producteur de 22 millions de litres de lait chaque année. Les exploitations en place sont solides : les surfaces agricoles utiles (SAU) et les références laitières sont comparables à celles des exploitations d'élevage du département. L'habitude de travailler en commun est ancrée : entraide, coopératives d'utilisation de matériel agricole (cuma) très développées.

Le fait d'avoir créé en 1974 une zone d'aménagement différé (ZAD) sur le site de Notre-Dame-des-Landes a rendu cette surface pratiquement inexploitée. *Du point de vue des décideurs*, il ne resterait aujourd'hui que six exploitants âgés et non productifs. Quatre d'entre eux pourraient être déplacés et les deux autres, partir en retraite. La réalité est tout autre car elle concerne aussi **les alentours de la ZAD** : une zone d'élevage importante, **principal bassin laitier du département** et très bien organisée (groupements d'exploitations nombreux, Cuma, etc.)

La stricte zone de préemption couvre 1 225 hectares répartis sur quatre communes : Notre-Dame-des-Landes, Grandchamps-des-Fontaines, Treillières et Vigneux-de-Bretagne. Sur cette zone de préemption, on compte 36 exploitations agricoles, 72 actifs agricoles et 815 ha exploités. Les chefs d'exploitation sont jeunes. Leurs exploitations produisent 7 millions de litres de lait chaque année.

Cette zone se situe dans un bassin plus large, formé par les quatre communes concernées. Ce territoire, essentiellement rural, est soumis à une forte influence urbaine. La population a plus que doublé depuis 1975 (tableau 2 page 18). Il compte encore aujourd'hui 300 actifs agricoles. Les plus âgés d'entre eux s'inquiètent fortement de la transmission de leurs exploitations.

Tableau 3 : Une production agricole actuelle riche

Zone de préemption	Ensemble du bassin des quatre communes
<ul style="list-style-type: none">- 36 exploitations ont des terres sur la zone- 72 actifs agricoles- 815 ha agricoles situés dans la zone- 7 millions de litres de lait chaque année<ul style="list-style-type: none">- dont 2 millions attachés au foncier- 27 sièges d'exploitations à proximité immédiate	<ul style="list-style-type: none">- 300 actifs agricoles- 3 300 ha avec paiements compensatoires PAC- 22 millions de litres de lait chaque année- 1 250 vaches allaitantes- 4 ateliers avicoles- 43 ha de maraîchage, arboriculture (13 exploitations)- 2 ateliers porcins

Source : ministère de l'agriculture, recensement général de l'agriculture 2000

Déstabilisation de l'agriculture locale

Le projet aéroportuaire a une très forte incidence sur l'agriculture locale. **Le manque de clarté du dossier quant aux voies d'accès et aux nuisances induites**, entraîne une désertification et un manque d'attrait pour la reprise d'exploitations viables. L'incertitude actuelle amène à différer des investissements sur les bâtiments (mises aux normes par exemple), des aménagements fonciers (drainage) et l'amélioration des conditions de travail. La pérennité des exploitations en place est menacée : sur les 36 exploitations concernées, 27 ont leur siège à moins d'un kilomètre du périmètre de la zone dont six à l'intérieur de ce périmètre.

Le projet a des impacts plus larges. Aujourd'hui, la pression foncière s'accroît du fait de l'urbanisation. Le projet accélérerait ce processus en augmentant la concurrence entre usage agricole et usage urbain, au détriment de l'agriculture. Et cela, peut-être bien au-delà de la ceinture périurbaine actuelle. Par ailleurs, deux millions de litres de lait (sur les sept millions actuellement produits par les 36 exploitations) sont attachés au foncier de la zone de préemption. Tout le monde s'interroge sur le devenir des droits à produire afférents (quotas laitiers).

La disparition d'exploitations aura des conséquences directes et indirectes sur l'emploi et l'activité économique. En amont, au niveau des cuma, des entreprises de travaux agricoles ainsi qu'au niveau des industries d'approvisionnement ; en aval, pour les entreprises agroalimentaires : perte de lait, suppression de points de collecte...

Un tel projet amène à s'interroger sur la place que la société entend donner à son agriculture. **Garder une agriculture au nord de Nantes peut contribuer à maintenir un équilibre socio-économique et environnemental.** A l'opposé de cette logique, la construction d'un aéroport entraînerait l'accélération de la concentration industrielle et urbaine sur le nord – nord-ouest de Nantes. Avec les emprises routières et ferroviaires prévues, plusieurs milliers d'hectares *supplémentaires* seraient retirés à l'espace rural et agricole dans un rayon de 25 km au nord de Nantes. Un kilomètre de « deux fois deux voies » consomme huit hectares, 50 kilomètres en consommeraient 400. Il est important de freiner cet engouffrement d'espaces naturels par le béton et le bitume.

Conclusion du chapitre 4

On leurre les habitants et les élus en parlant de développement économique. Si le nouvel aéroport se faisait, **il y aurait très peu de réelles créations d'entreprises et d'emplois**, mais principalement des transferts, du sud au nord de Nantes.

Un tel projet **détruirait l'activité du principal bassin laitier du département**, activité riche et solide. En amont et en aval de l'activité agricole, il **détruirait également un certain nombre d'emplois** et fragiliserait des activités agroalimentaires du nord de Nantes.

Chapitre 5

Le contexte difficile de la dérégulation économique du ciel

Depuis l'Acte Unique de l'Union Européenne et la dérégulation économique du ciel effective en 1997, les compagnies aériennes pratiquent comme elles l'entendent leur politique commerciale et le choix de leurs dessertes. Ce n'est pas le volontarisme des élus ou des chambres de commerce et d'industrie qui fait atterrir les avions là où ils le souhaitent ; seule l'évaluation du profit en décide, c'est à dire l'existence d'un marché.

Tous les paramètres d'exploitation des compagnies sont tendus et aboutissent à une concurrence exacerbée. Celle-ci se traduit par une guerre des tarifs et par une recomposition profonde du paysage aérien : absorptions, démantèlements et disparitions de certaines compagnies (Pan-Am, TWA, Swissair-Sabena, US Airways et, tout dernièrement, United Airlines).

⇒ La concurrence des compagnies aériennes à bas prix

La concurrence a incité les compagnies aériennes traditionnelles à multiplier les vols mal remplis pour capter la clientèle et occuper des créneaux horaires. Elles ont cherché à innover en permanence par de nouvelles formules tarifaires. Cette stratégie rencontre aujourd'hui ses limites avec **l'apparition des offres imbattables des compagnies « à bas prix »** (ou « bas coûts » : « low cost »). Ces nouvelles compagnies ont visé dans un premier temps la clientèle « loisirs », elles étendent maintenant leurs activités vers la clientèle « affaires » à qui elles proposent des tarifs inférieurs en moyenne de 40 % à ceux du marché. C'est à ces compagnies « low cost » que la crise a le plus profité en Europe : elles ont bénéficié des nouvelles attentes de la clientèle, beaucoup plus soucieuse des prix qu'auparavant, les particuliers comme les entreprises.

Comment font les compagnies à bas prix pour proposer des tarifs beaucoup moins chers ? Elles monnayent leurs implantations dans les aéroports, cherchant à faire baisser les charges aéroportuaires ; elles utilisent les aéroports secondaires (aux charges moins élevées) ; elles ont des structures de fonctionnement réduites, s'appuyant notamment sur l'usage d'internet ; et elles pratiquent des rotations plus nombreuses avec des avions bien remplis (emport élevé).

La seule parade des compagnies traditionnelles aujourd'hui, c'est de ne pas rechercher uniquement à augmenter le chiffre d'affaires, mais aussi de diminuer les coûts. Pour cela, l'une des clés est un meilleur remplissage des avions.

Première conclusion du chapitre 5

Malgré ses espérances de trafic, Nantes-Atlantique se trouve aujourd'hui dans un contexte en pleine mutation. Il peut faire les frais d'une rationalisation des coûts inévitable : il n'est pas un aéroport de seconde zone

pouvant attirer les compagnies « low cost ». Ce serait d'ailleurs encore moins le cas d'une plate-forme plus grande, donc à charges aéroportuaires élevées, telle qu'elle est imaginée à Notre-Dame-des-Landes !

Nantes-Atlantique est par contre entouré d'aéroports aux charges aéroportuaires moins élevées, pouvant le concurrencer.

⇒ La nouvelle politique européenne en matière de transports

La Commission européenne a publié en septembre 2001 un Livre Blanc pour une politique Européenne des transports à l'horizon 2010. Pourquoi parler ici d'une politique européenne alors qu'il s'agit de notre trafic, de nos projets aéroportuaires... de « notre ciel de l'Ouest » qui est l'un des seuls à ne pas être encombré ?

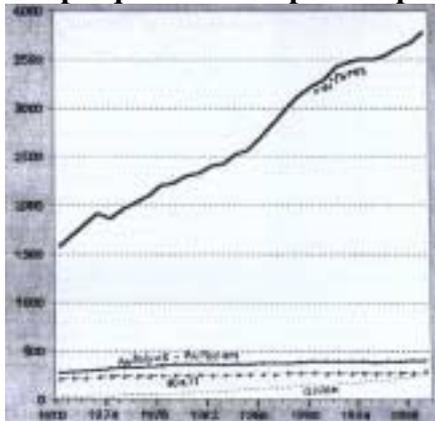
L'interdépendance du trafic aérien européen

Compte tenu de l'explosion du trafic suite à la dérégulation, 25 000 avions se croisent quotidiennement dans le ciel européen. Si le ciel est vaste, il n'en demeure pas moins que cette **densité de trafic pose de réels problèmes dont l'analyse et la résolution ne peuvent qu'être menés et orchestrés par l'Union Européenne** en raison de l'interdépendance des pays membres et de leurs plate-formes aéroportuaires respectives. La dérégulation rencontre ainsi ses limites : on doit faire appel à une autorité, aujourd'hui seule capable d'agir à la place des gouvernements concernés qui ne maîtrisent plus le domaine.

Les activités des différents aéroports sont interdépendantes les unes des autres et l'« embouteillage » du ciel dans une autre région peut avoir des répercussions sur l'activité aéroportuaire de l'Ouest. Par exemple, on peut interdire le décollage d'un avion d'une plate-forme, même déserte, si la plate-forme de destination est trop encombrée (ce qui est logique). **Le développement d'un trafic aéroportuaire est donc très dépendant de ses destinations !**

Les mesures prises ou à prendre par l'Union Européenne reposent sur deux principaux constats : **déséquilibre des différents modes de transport et inégalité de prise en compte des coûts réels.**

Graphique 3 : Transport de passagers* par mode de transport dans l'Union Européenne



Il existe actuellement un déséquilibre entre les différents modes de transport. **Ce déséquilibre entraîne une perte de compétitivité, un gaspillage, une détérioration de notre environnement et de l'économie en général.** Une harmonisation doit donc être recherchée entre les différents modes de transport : rail, route, air, eau.

Unité : milliard de passagers par km

Source : Livre blanc des transports de la Commission européenne, sept. 2001

* : pour le transport de marchandises, le fret par avion ne représente pas encore une part suffisante pour que le graphique soit significatif.

Selon la Commission européenne, la croissance inégale des modes de transport est la conséquence d'un **manque de prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le transport**. La structure des prix ne reflète ni les coûts d'infrastructures, ni les effets de la congestion du trafic, ni les nuisances sur l'environnement, ni les coûts des accidents...

Ces deux constats concernent en premier lieu le transport aérien qui, du fait de privilèges exorbitants, croît au détriment des autres modes de transport, se permettant les politiques économiques de court terme les plus folles.

Extraits du livre blanc sur les transports de la Commission européenne, sept. 2001

Aujourd'hui, la priorité affichée est donc de limiter la construction de nouveaux aéroports, mal tolérée par les populations, et de rechercher la rationalisation du trafic à travers les règles de gestion du trafic et l'utilisation d'avions de plus grande taille.

Le transport aérien doit faire face à des problèmes accrus d'acceptabilité notamment de la part des riverains des aéroports qui souffrent des nuisances sonores générées par le trafic. La mise en place de mesures visant à réduire les émissions sonores mais également gazeuses produites par le transport aérien est une condition nécessaire pour la poursuite de la croissance du secteur.

Priorité serait donnée à la construction d'infrastructures qui encouragent l'intermodalité et ainsi offrent une alternative plus respectueuse de l'environnement.

La fiscalité sur les carburants complète la tarification de l'usage des infrastructures de transport pour intégrer les coûts externes liés aux émissions des gaz à effet de serre. Or, à l'heure où l'ouverture à la concurrence dans le secteur du transport routier est totale, l'absence de taxation harmonisée des carburants apparaît de plus en plus comme un obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur.

Au-delà de la fiscalité sur le carburant, les différences de régime TVA entre le transport aérien, le transport ferroviaire ou par autocars soulèvent aussi des problèmes dans certains pays. Ces problèmes de concurrence déloyale entre les modes, sans parler des risques de préjudices au bon fonctionnement du marché intérieur, devront être analysés. Le transport aérien pourrait en particulier être soumis à la TVA.

Il est **urgent de prendre en compte les orientations ou mesures proposées dans ce livre blanc** et destinées à améliorer notre politique des transports. A savoir :

- **Modifier les charges aéroportuaires** pour décourager la concentration à certaines heures de la journée ; les navettes alimentant les plate-formes de correspondances (hubs) peuvent donc être concernées par cette mesure ;
- **Promouvoir l'intermodalité** du train et de l'avion pour transformer leur concurrence, jugée économiquement néfaste ;
- **Rationaliser le trafic** par des règles de gestion et par l'utilisation d'avions de plus grande taille ;
- **Maximiser le nombre de passagers** par vol ;
- **Taxer** le kérosène et les vols pour lesquels il existe une alternative de transport (proposition actuellement en discussion) ;
- Prendre des mesures nationales et internationales de **rééquilibrage économique et fiscal** entre les différents modes de transport (la route et l'air sont actuellement sous-tarifés, le rail sur-tarifé) ;
- **Développer le transport par rail** en raison de ses qualités : son moindre coût, sa faible pollution, son emprise nettement moindre (une voie de TGV consomme dix fois moins

d'espace qu'une autoroute), sa rapidité sur les distances inférieures à 1000 km, sa ponctualité et son absence de congestions de trafic. Des moyens doivent être donnés au rail, secteur stratégique par excellence, pour devenir encore plus compétitif ;

- **Etudier les coûts** externes et d'infrastructures du transport aérien afin de prendre en compte la pollution, les changements climatiques, les infrastructures utilisées, le bruit, les effets de congestion du trafic (études déjà en cours).
- **Combattre la saturation** en régulant l'attribution des créneaux horaires : donner l'avantage aux compagnies dont les avions sont les plus gros, les mieux remplis, les moins bruyants, les moins polluants et les moins énergivores.

On peut s'étonner que ces recommandations de type interventionniste émanent de l'Union Européenne qui est d'inspiration plutôt libérale... Cela les rend d'autant plus crédibles : la situation de déséquilibre des modes de transport est alarmante.

A terme, **les mesures prônées par la Commission européenne se traduiront dans la plupart des cas par des contraintes financières. Aucun aménageur ne doit ignorer ce fait dans ses projets de développement.** Les compagnies aériennes accepteront de toutes façons de se plier aux contraintes que l'Europe imposera.

⇒ Un coût économique réel nettement supérieur à ce qui est affiché

L'aviation bénéficie de privilèges financiers énormes. Le kérosène n'est pas taxé. Il échappe à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). La TVA sur les billets d'avion est de 5,5 %, au lieu de 19,6 % pour le train (!!!). La TVA est nulle pour l'achat, l'entretien, le nettoyage et la surveillance des avions dont l'activité est à plus de 80 % à destination des Dom-Tom ou de l'étranger. La taxe foncière des aéroports est minorée de 30 %. Les infrastructures sont largement subventionnées, tant à l'investissement qu'au fonctionnement... On le voit : personne (si, le contribuable) ne paie le coût réel et surtout pas les compagnies aériennes dont les taxes ne couvrent absolument pas les frais réels.

Du fait de tous ces avantages financiers, le coût indirect d'un déplacement en avion est, **pour les passagers, 2,4 fois supérieur à celui du même déplacement en train et, pour les marchandises, 10 fois supérieur.** Il est calculé sur l'ensemble des exonérations et des subventions dont bénéficie le transport aérien. Il serait encore plus élevé s'il comprenait également les coûts induits par les nuisances : lutte contre le bruit, contre les pollutions, accidents... Ce coût indirect est bien sûr à la charge des collectivités, donc du contribuable.

Deuxième conclusion du chapitre 5

L'application de la règle de la vérité des prix aux utilisateurs de l'avion sera de plus en plus recherchée pour que ces prix tiennent compte des coûts véritables engendrés. Cela mettra fin à la concurrence déloyale dont les autres moyens de transport sont l'objet.

Le transport aérien s'est développé démesurément ces dernières années, *notamment parce qu'il est détaxé et de plus en plus payé par la collectivité.* Sous couvert de libre concurrence, on assiste en fait à une **collectivisation des coûts et à une privatisation des bénéfices.**

Chapitre 6

Quel développement ? Au service de qui ?

Quel est le développement souhaitable pour l'Ouest ? L'Ouest est actuellement riche d'une armature urbaine équilibrée avec des villes de différentes tailles qui structurent le territoire. Il est cité en modèle par de nombreux aménageurs. Même si l'Ouest doit se développer au même rythme que l'ensemble du territoire, il ne doit pas subir l'attraction néfaste d'une agglomération hypertrophiée qui aurait un effet centripète sur le reste du territoire et augmenterait la péri-urbanisation. A partir d'un certain seuil, cette dernière devient dommageable pour la qualité de vie des habitants (pollution, temps de transport...) et aussi pour les coûts d'infrastructures induits, supportés par la collectivité.

Dans des organisations urbaines et politiques nombreuses et diversifiées, la population et les élus locaux concernés peuvent être acteurs de leur propre devenir et décider chez eux ce qui est bon pour eux. C'est la base d'une réelle démocratie participative.

Le projet d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes aurait-il pour effet de creuser l'écart entre les décideurs et les citoyens ? Du fait de la **répétition d'affirmations publiques et médiatiques sur la soi-disant nécessité d'un tel équipement**, de nombreuses personnes sont persuadées que « c'est décidé » et que l'avis des populations concernées ne sera pas pris en compte.

⇒ Décider de ne pas créer un nouvel aéroport

Globalement, c'est toute une vision de notre avenir et de notre développement qui se joue à travers la décision qui sera prise. Pour Jean-Louis Guigou, Délégué général de la Datar (délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), l'heure n'est plus aujourd'hui à la création de gros équipements. Cette période a duré de 1950 à 1990 ; elle est désormais révolue. Nous sommes entrés dans **une ère « d'utilisation optimale de l'existant »**. C'est tout à fait notre point de vue. **La décision de construire un nouvel aéroport dans l'Ouest arrive « trop tard »**. Le contexte économique et écologique actuel est tel qu'il s'agit désormais de faire au mieux avec ce que l'on a, de trouver des idées innovantes pour sortir des schémas anciens du « gros équipement structurant ». L'heure est aux réseaux, aux petites unités souples, à la diversité, à l'économie de moyens et à la prise en compte de l'état de la planète.

La décision de ne pas créer de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (ou ailleurs dans l'Ouest) aurait **des conséquences très positives pour le développement de l'Ouest**. Citons :

- La mise en valeur des aéroports locaux existants : ceux-ci investiront et amélioreront leur rentabilité. Ils sont pour la plupart dotés de pistes suffisamment grandes pour accueillir les gros avions. Leur activité se développera : en réseau dans l'Ouest, avec les autres régions, l'Europe et le reste du monde.
- L'emploi, nécessairement diffus, sera mieux promu et mieux défendu par les élus locaux, il s'agira d'emplois dans le secteur privé comme dans le secteur public.

- La campagne ne se désertifiera pas davantage, au contraire. Les agriculteurs seront moins isolés, plus proches des services.
- Des efforts pourront être faits pour valoriser d'autres modes de transport (selon les recommandations de la Commission européenne, voir chapitre 5).
- Les coûts de lutte contre les nuisances seront réduits car on aura évité de construire un nouvel équipement, ses accès et l'urbanisation associée.

⇒ Le piège de la croissance du fret aérien

Par le transport de fret, un aéroport est directement impliqué dans la délocalisation des emplois et des productions. Le fret aérien, s'il ne représente aujourd'hui que 1,5 % des transports de marchandises à travers le monde, augmente très rapidement, surtout en transport de produits frais. Aujourd'hui, 70 % du fret aérien est transporté dans les soutes des avions de passagers (certains constructeurs aménagent même des soutes frigorifiques). Le restant est transporté par de très gros avions cargos spécialement aménagés. Le développement du fret pousserait à l'augmentation du nombre de vols de ces avions cargos.

Tableau 4 : Composition du fret aérien en 2000

En tonnes

	Nantes-Atlantique	Lyon-Satolas	Evolutions pour Nantes-Atlantique (%)	
			1999-2000	2000-2001
Avionné	7 660	34 455	35	11
Camionné	16 220	88 330	1	14
Postal	4 315	13 690	-39	4
Total	28 195	136 475	2	12

Fret avionné : transporté par avion

Fret camionné : transporté par camion

Fret postal : transporté par des avions dédiés au trafic postal

Source : CCI de Nantes-Saint-Nazaire

A Nantes-Atlantique, le fret n'a que peu d'importance dans le trafic, comparativement à des aéroports comme Lyon-Satolas. Mais, demain, si nous laissons l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se créer, les gestionnaires de ce nouvel équipement chercheront à le rentabiliser au maximum.

Pour ce faire, ils seraient **prêts à accueillir toutes sortes de transport aérien**. Nous nous souvenons des déboires de la société de fret DHL à Strasbourg, où les riverains furent obligés de manifester contre les nuisances nocturnes. Les transports aériens de fret sont les plus gênants pour le bruit qu'ils produisent car ils ont lieu le plus souvent de nuit.

Les gros porteurs sont de très gros consommateurs d'énergie. Le 747/400 a une capacité en réservoir de 200 000 litres de carburant et consomme 12 000 litres à l'heure de vol. Pour transporter 110 tonnes de poulets frais du Brésil en France (environ 8 h de vol), il consomme 96 000 litres de kérosène, soit un litre de carburant pour 1,15 kg de marchandise transportée ! C'est **mille fois plus coûteux que le transport maritime** (moins d'un litre de carburant par tonne transportée).

Quand vous achetez du poisson venant d'Afrique, imaginez le prix payé aux pêcheurs locaux, compte tenu du coût de transport exorbitant. Actuellement, on trouve par exemple des perches du Nil dans tous nos supermarchés ; elles proviennent du lac Victoria, situé entre l'Ouganda et la Tanzanie, deux pays où la famine continue de sévir. Dans le même temps, l'Union Européenne subventionne nos pêcheurs pour qu'ils détruisent leurs bateaux de pêche... Si nous voulons pousser au bout l'absurde de la logique de ce « commerce », on peut dire que les avions repartent vers l'Ouganda et la Tanzanie chargés de colis d'aide humanitaire !

Il est temps de devenir raisonnable et de dire non à la délocalisation des productions.

Nous voyons aujourd'hui arriver sur les aéroports non seulement des produits industriels (chaussures, textile, informatique et autres), mais aussi des produits frais : haricots verts du Sénégal, poulets du Brésil (produits par Doux, société française), kiwis de Nouvelle Zélande, crevettes d'Asie, fleurs coupées de Colombie, etc.

Ces produits frais, en majorité alimentaires, proviennent souvent des pays pauvres alors que nous croulons sous la surproduction chez nous. Et l'on nous demande d'accepter la mise en place de nouveaux aéroports pour développer encore les échanges ! **Des échanges bénéficiant à qui ? Aux sociétés de transports et aux rois du pétrole.** La compagnie "Emirate Airline", basée au Qatar, possède plus de 70 % des avions cargos du monde et les loue à toutes les autres grandes compagnies, Air-France entre autres. **Ce système continue d'appauvrir les populations les plus démunies et à déséquilibrer les filières de productions industrielles et agricoles des pays du Nord.**

Les délocalisations s'accompagnent de **déstructuration sociale dans les pays du Nord comme dans ceux du Sud.** Au Nord, les entreprises ferment et le chômage sévit. Au Sud, les paysans perdent leurs racines et leur culture. Ils cultivent les haricots verts que nous consommons, ils ont perdu leurs cultures vivrières. Par ailleurs, nous leur vendons nos excédents agricoles, produits à grands renforts de subventions. Cette alimentation n'est pas adaptée à leur physiologie. En outre, elle les appauvrit car il leur faut acheter le nécessaire qu'ils produisaient autrefois.

Conclusion du chapitre 6

Il paraît évident que l'on est « en retard d'une guerre » avec ce projet de nouvel aéroport. Le modèle de développement qui sous-tend l'argumentaire en faveur de ce projet est dépassé. **Un autre modèle de développement est possible pour l'Ouest**, à travers l'utilisation du réseau des aéroports déjà existants.

Il est probable que le fret aérien d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes serait bien supérieur à ce qu'il est actuellement à Nantes-Atlantique, pour des raisons de rentabilisation du nouvel équipement. Cela signifierait des vols nocturnes et donc une gêne sonore bien supérieure pour les riverains.

Le transport aérien permet les plus grandes aberrations au niveau économique. La croissance des mouvements aériens enrichit les compagnies aériennes et les magnats du pétrole, au détriment des populations.

La délocalisation entraîne une déstructuration sociale des pays en voie de développement et provoque le sinistre de pans entiers de notre économie. Le coût social des délocalisations n'est jamais pris en compte par les décideurs.

Chapitre 7

Une région plus proche avec le transport ferroviaire

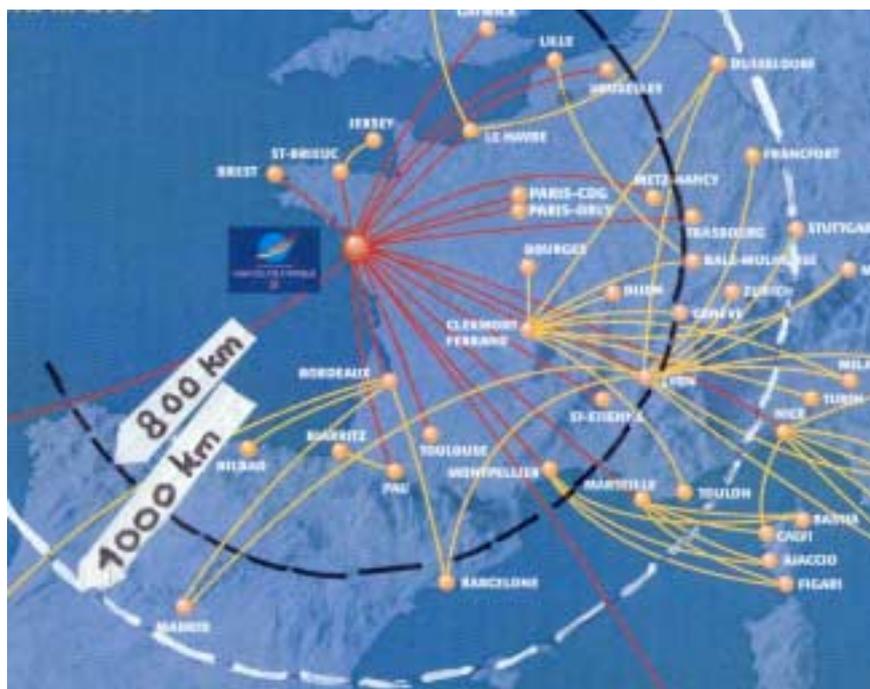
Les sommes prévues pour la construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne seraient-elles pas **mieux investies dans la modernisation du réseau ferré** en améliorant des liaisons entre grandes agglomérations régionales pour concurrencer et remplacer les liaisons aériennes sur certaines destinations intérieures ?

Il faut moderniser et remettre à niveau le réseau ferroviaire pour réduire les temps de parcours : Nantes-Rennes en moins d'une heure, Nantes-Brest en moins de 2 heures, Nantes-Bordeaux en moins de 3 heures (4 heures aujourd'hui pour Nantes-Bordeaux).

D'ici 50 ans, on ne peut prévoir un développement continu du transport aérien, compte tenu des contraintes déjà citées et de l'amélioration des techniques liées au rail... Pouvait-on imaginer, il y a 20 ans, des liaisons ferroviaires Paris-Marseille en 3 heures et Nantes-Paris en 2 heures ?

On peut reporter sur le rail une large part des liaisons avec les pays européens grâce à l'interconnexion des réseaux TGV. Outre le TGV, misons aussi sur le train de nuit, et sa variante moderne, le train-hôtel, qui ont prouvé leur attrait. Le TGV postal et le TGV fret peuvent aussi absorber une partie du trafic aérien domestique et intra-européen.

Carte 2 : Nantes à moins de 1000 km de la plupart des destinations européennes



Si l'on trace un cercle autour de Nantes de 800 km de rayon (Paris-Marseille fait 780 km), pratiquement toutes les grandes villes françaises sont inscrites dans ce cercle.

De la même façon, la plupart des grandes villes européennes se situent dans un rayon de 800 à 1000 km de Nantes, ce qui ne rend pas inimaginable des liaisons par TGV.

Ceux-ci passeront à terme à des vitesses de 300 à 400 km/heure, concurrençant l'avion sur des distances supérieures à 1000 km.

Conclusion du chapitre 7

Aménager c'est faire des choix. Ces choix engageront les habitants de l'Ouest pour des décennies. Le rail a démontré ses nombreuses qualités. La construction de nouvelles voies TGV permettrait de relier Nantes à de nombreuses villes, françaises et européennes, dans des délais tout à fait satisfaisants.

Conclusion

Faire des choix respectueux de notre avenir sur Terre

A l'occasion de cette réflexion sur l'éventualité d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, nous avons réalisé que se posait une question de fond sous-jacente : quel type de société voulons-nous pour nous, Européens, pour nos enfants et pour l'ensemble du monde ? Allons-nous continuer à foncer tête baissée, sans réflexion approfondie et sans conscience, dans la fuite en avant qui nous est proposée ?

Notre système économique fonctionne comme une voiture folle, sans autre moteur que l'accumulation d'argent pour quelques-uns, détruisant la planète sur son passage. A quoi sert la logique du "toujours plus" ?... plus grand !... plus gros !... plus vite !... plus de croissance !... plus de bitume !... plus de béton !... Osons demander : pourquoi ? pour qui ?

Les rédacteurs du document public utilisent abondamment les mots « inévitable », « inéluctable », « nécessité »... Pour la presse régionale, cet aéroport est déjà fait. Nous refusons ce matraquage, ce conditionnement. D'une part, parce qu'il faut SERIEUSEMENT étudier les solutions alternatives et, d'autre part, parce que tout cela concourt à ce que tout le monde déplore, élection après élection : une indifférence croissante des citoyens quant à la vie qu'on leur propose, une abstention grandissante. Comment vouloir faire vivre la démocratie, en particulier la démocratie locale et participative, si les décideurs se refusent à entendre SERIEUSEMENT les populations ? Quelle voix ont par exemple les élus locaux dans ce débat ?

Retenons les propos tenus par Edouard Landrain, député de Loire-Atlantique et vice-président du Conseil général : « *Quant à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, on ne peut que s'interroger sans complaisance et rechercher d'autres solutions parfaitement envisageables. L'argument du foncier déjà acquis ne peut pas être l'argument principal.* ».

Dans les hautes sphères de l'Etat, les élus commencent à prendre en compte les risques que notre mode de vie fait encourir à la planète. Tokia Saifi, Secrétaire d'Etat au développement durable, s'est engagée : « *C'est le développement équitable, viable, préservant les ressources naturelles de la planète qui m'intéresse. Le mot qui me tient à cœur est "solidarité" : avec les générations futures, entre les peuples (...) Penser développement durable, c'est d'abord engager la lutte contre la pauvreté (...) Le productivisme forcené n'est plus de mise, c'est vrai pour toute activité (...) Le développement durable, il faut l'enseigner aux enfants, le plus tôt possible.* »

Roselyne Bachelot, Ministre de l'écologie et du développement durable, s'est exprimée très récemment en ces termes : « *Le changement climatique est en cours, il est urgent d'agir, comme l'a rappelé Jacques Chirac au sommet de Johannesburg. Gardons à l'esprit que, dans un très proche avenir, sans réduction drastique des émissions globales, l'adaptation trouverait vite ses limites. L'Union Européenne envisage pour sa part une réduction à terme de 70 % de ses émissions, dans le respect du principe des responsabilités communes mais différenciées.* »

Pour Jean-Louis Guigou, Délégué général de la Datar, l'heure n'est plus à la création de gros équipements « structurants » mais aux réseaux, aux petites unités, à l'économie de moyens et à la

prise en compte de l'état de la planète. Il nous met en garde : nous avons oublié « *que le présent engage le futur* » et que « *répondre aux besoins immédiats sans de réel projet pour l'avenir risque de détruire une partie de la qualité des biens collectifs.* »

Ces voix resteront-elles sans suite ? Ces paroles, ces écrits doivent se concrétiser en actes. Sinon, et c'est le risque, le développement durable ne sera qu'un alibi de plus. Peut-on d'un côté "prôner" une *réduction* des gaz à effet de serre aux conséquences catastrophiques pour la planète et, en même temps, décider d'équipements *favorisant* ces pollutions ? Un aéroport favorise le développement du moyen de transport le plus polluant et le plus grand dévoreur d'énergie. Il y aurait là un non sens. Il est temps que les choix des élus correspondent à leurs paroles et à leurs écrits.

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est, pour nous, déconnecté de la réalité. Des solutions alternatives existent. Elles sont plus respectueuses de l'environnement, moins consommatrices d'énergie, aussi rapides et elles favorisent un développement harmonieux de la région, un emploi diffus sur tout le territoire. Non, l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'isolera pas la région du reste de la France, ni de l'Europe, ni du monde.

Alors, qu'attendons-nous, nous habitants de la région des Pays de la Loire, pour prendre nos femmes et nos hommes politiques au mot et pour travailler à la mise en œuvre d'une politique respectueuse de la vie sur Terre ? Une forte mobilisation est nécessaire. Nous lutterons ensemble pour un développement équilibré de notre région, pour éviter son saccage par une urbanisation exacerbée et pour refuser le gaspillage des deniers publics.

Elus et décideurs, nous en appelons à votre conscience pour faire le choix *d'une autre politique*, une politique respectueuse de la vie et de l'avenir. Mettez autant d'énergie à revaloriser les aéroports existants que vous avez l'intention d'en mettre à en créer un nouveau. **La décision de renoncer à construire un nouvel aéroport pour privilégier d'autres modes de transport et une organisation en réseau avec les aéroports existants, serait un acte fort et courageux dont nous pourrions tous être fiers.**



Commentaires, suggestions et propositions

Si vous voulez nous donner vos commentaires, suggestions et propositions, merci de les adresser à : Solidarités-Ecologie, 17 rue du Cèdre, 44240 La Chapelle-sur-Erdre