

Contribution à l'enquête publique sur le projet de NDL
Geneviève Lebouteux

Cette enquête publique sert à déclarer si la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est d'utilité publique ou non.

Pour moi, après ces quatre années de réflexion, la réponse est tout à fait claire : EVIDEMMENT NON. Il n'y a aucune utilité PUBLIQUE à construire un nouvel aéroport dans l'Ouest, où que ce soit.

Prenons point par point ce que ce projet signifie :

- Est-ce d'utilité publique de se lancer dans un tel projet, prévu pour un trafic trois à cinq fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, alors que nous sommes entrés dans une ère où le pétrole va devenir de plus en plus rare et cher, dans une période de réchauffement climatique inéluctable qui devrait imposer une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre¹ ? NON.
- Est-ce d'utilité publique, dans ce même contexte, de chercher à ce que le trafic aérien se développe, à ce que de plus en plus de personnes prennent l'avion ? NON.
- Est-ce d'utilité publique de sacrifier au béton et à l'urbanisation plus de 2000 hectares de terre au nord de l'agglomération nantaise alors que la prudence face aux enjeux écologiques à venir exigerait que nous cherchions à re-localiser de plus en plus l'économie et donc à conserver le maximum de terres agricoles à proximité des villes ? NON.
- Est-ce d'utilité publique de dépenser 580 millions d'euros (prix hors taxe 2002... ce qui signifie donc bien plus au bout du compte) plus quelques milliards pour les accès ferroviaires, alors que dans tous les secteurs vitaux (santé, éducation, personnes âgées, lutte contre la pauvreté...) l'argent fait de plus en plus défaut à tous les niveaux (Etat, Région², autres collectivités) ? NON.
- Est-ce d'utilité publique de vouloir éviter le survol de Nantes et de zones très urbanisées de sa banlieue sud ? OUI bien sûr. Mais pour répondre à cet objectif, des solutions existent dont les conséquences pour la collectivité sont beaucoup moins néfastes que de construire un nouvel aéroport. Ces solutions consistent à faire fonctionner certains aéroports de l'Ouest en réseau³ et/ou à réaménager Nantes Atlantique en changeant l'orientation de la piste actuelle.

Nous ne sommes pas (ou plus) dans une époque où l'on peut se permettre de tels gaspillages. Nantes Atlantique n'est pas un aéroport jetable dont on se débarrasserait alors qu'il fonctionne au tiers de sa capacité (35 000 mouvements annuels pour une capacité de 110 000).

¹ Les émissions des avions ne sont pas encore concernées par le protocole de Kyoto mais elles le seront un jour

² Le budget versé par l'Etat à la Région Pays de la Loire vient d'être réduit de XXXX %

³ Les aéroports d'Angers et de Rennes sont sous-utilisés ; par ailleurs, l'Ouest s'enorgueillit de ses réseaux.

Dans une nouvelle logique, que j'appelle de mes vœux, une logique écologique, respectueuse de la nature, évitant d'aggraver les désastres déjà présents, cherchant au contraire à les réduire, ce projet est un non-sens.

Dans la stricte logique économique actuelle, il est également un non-sens : comment espérer qu'un tel projet soit rentable ? De combien faudrait-il que le trafic augmente (et durablement) pour parvenir à une quelconque rentabilité quand on aligne tous les coûts (construction de l'aéroport, des routes, des voies ferrées, expropriations, relocalisation des exploitations agricoles et des réseaux d'aide, déménagements, trafic quotidien sud Loire – nord Loire des actifs, coût d'exploitation de trois plate-formes aéroportuaires dans le département, coût d'une fermeture de Rennes-Saint Jacques...). A moins de passer par pertes et profits tous les coûts payés par la collectivité et les individus... C'est effectivement une pratique très courante dans la logique (ultra-) libérale : on fait payer les coûts à la collectivité et on fait bénéficier quelques entreprises privées des entrées d'argent... Cette logique économique est-elle d'utilité publique ? NON.

Toujours dans une logique strictement économique, ne peut-on réaliser que l'on a à peu près « fait le plein » quant aux perspectives de croissance du nombre de passagers ? Le nouveau public circulant en avion, jeunes retraités et jeunes actifs aisés, est déjà là. Ceux qui viendront ensuite remplaceront simplement ceux qui sont là aujourd'hui. Et cela, dans un contexte franchement incertain quant à l'avenir du secteur aérien...

Et enfin, dans une logique économique et sociale, est-il raisonnable de déménager l'aéroport existant en fragilisant encore davantage l'entreprise EADS qui fonctionne sur le site et rencontre aujourd'hui des difficultés importantes ? Il est prévu qu'un minimum d'équipements aéroportuaires demeure sur le site actuel pour cette entreprise. Qui paiera le coût de fonctionnement de ces équipements ? Est-ce EADS qui a déjà de graves difficultés financières ? Est-ce la collectivité publique au risque de voir Boeing attaquer en justice pour aide indirecte à EADS et entrave à la concurrence ?

Est-ce raisonnable de vider le sud de Nantes d'un certain nombre de ses emplois liés à l'aéroport et aux entreprises qui y sont liées ?

Jean-Marc Jancovici, spécialiste des modifications du climat, qualifie le projet de « bêtise ». Philippe Labat, expert en production pétrolière, le traite « d'éléphant blanc ». Un éléphant blanc est une réalisation importante et coûteuse, souvent de prestige, mais qui au bout du compte ne sert à rien et tombe à l'abandon. L'Afrique est coutumière de ce type d'équipements coûteux et inutiles mais l'Occident n'est pas en reste (rien que dans le secteur de l'aérien : Concorde, avions renifleurs, aéroport Mirabel au Canada, aujourd'hui désaffecté). Les éléphants blancs africains ont pratiquement toujours permis à des personnages publics d'accroître pour un temps leur prestige et à quelques individus de s'enrichir grassement sur le dos de la collectivité. Je veux croire que dans le cas de Notre Dame des Landes, le processus démocratique et le sens des responsabilités de chacun des acteurs concernés, soient suffisamment forts pour que nous ne nous trouvions pas dans un tel cas de figure. J'ai toutefois certaines craintes, alimentées par les questions que je me permets d'exposer ci après.

- 1- Pourquoi le dossier des porteurs du projet de Notre Dame des Landes constitué pour le débat public de 2003 balayait-il d'un revers de main les solutions alternatives au projet⁴ et assurait-il que Nantes Atlantique serait prochainement saturé ? Ces affirmations fausses et péremptoires ont fait perdre beaucoup de temps au débat car il a fallu les contrer. Cela s'est fait au détriment d'autres points qui n'ont pu être abordés (comme une étude complète des capacités aéroportuaires de l'Ouest comme l'avait demandé Solidarités Ecologie).
- 2- Pourquoi les représentants de Cosynergie, l'entreprise chargée de l'expertise complémentaire lors du débat public, ont-ils évacué d'entrée de jeu le sujet de la construction d'une piste nouvelle sur Nantes Atlantique ?
- 3- Pourquoi M. le Maire de Nantes et M. le Préfet de Loire-Atlantique ont-ils réfuté la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique sur la base d'interprétations erronées et ont-ils refusé que cette proposition soit étudiée ?
- 4- Pourquoi le dossier actuel de l'enquête publique sur le projet de Notre Dame des Landes dénature-t-il lui aussi cette proposition pour la réfuter sans l'avoir étudiée ?
- 5- Pourquoi certains élus du sud Loire opposés à cette proposition de réaménagement de Nantes Atlantique (ce qui est bien sûr leur droit le plus strict) ont-ils besoin de la dénaturer eux aussi pour mieux convaincre les populations de signer leur pétition (entre autres choses : réaménagement présenté avec deux pistes Est-Ouest au lieu d'une) ?
- 6- Pourquoi « l'étude » de comparatif bilan sur les deux alternatives, Notre Dame des Landes et Nantes Atlantique réaménagé, commanditée par le Conseil général prend-elle en compte elle aussi deux pistes Est-Ouest, un déplacement de tour de contrôle, etc. ?

Toutes ces interrogations nourrissent chez moi une inquiétude. Dans la présentation du projet de Notre Dame des Landes, dans le zèle déployé par les défenseurs de ce projet, il y a une part de mensonges et de manipulations. Pourquoi ? Quels sont les réels intérêts en jeu ? Est-ce digne d'un débat démocratique ? Je comprends tout à fait que nous ayons tous été, à des degrés divers, victimes d'une sorte d'hypnose collective, en ne voyant plus que Notre Dame des Landes : depuis 40 ans que l'on en parle et que des terrains sont réservés. Cet aveuglement a conduit les porteurs du projet à refuser d'intégrer que le contexte global avait considérablement changé, il les a conduits aussi à ne pas pouvoir imaginer que d'autres solutions puissent exister au problème du survol de Nantes.

Cet aveuglement est une chose. Il est compréhensible au début. Mais quand des éléments sont apportés qui permettent de voir les choses autrement, l'obstination

⁴ Document de la CCI, page 7 : « *Peut-on augmenter l'emprise au sol (de NA) ? NON ! Expropriations difficiles, coûts exorbitants, délais importants, risque de ne pas pouvoir faire approuver un nouveau plan de masse compte tenu de la possibilité des installations de ND.L.* »

« *Conséquences d'une emprise au sol restreinte à 340 ha : on ne peut augmenter la capacité de l'aire de mouvement ; déplacement de l'axe de la piste coûteux et long, création d'une 2^e piste impossible sans augmenter l'emprise au sol.* »

Dossier de la DGAC, page 17 : « *Avant même d'envisager le transfert de l'équipement, différentes solutions alternatives ont été analysées. (...) Côté piste, l'extension est limitée par les servitudes des équipements de radionavigation, et de l'autre côté le parking silo à voiture interdit tout agrandissement.* »

(rien de plus sur la-les pistes)

à dénigrer ce qui est proposé va au-delà de l'aveuglement. Cela devient de la malhonnêteté et j'en suis choquée. D'autant que les enjeux sont importants : devenir des territoires, finances publiques, endettement des générations à venir, confiance dans notre système démocratique et envers nos élus.