

## **Débat de « Notre Dames des Landes », d'abord une problématique nationale : l'environnement !**

### **Quel est le contexte national :**

Notre pays est richement doté en aéroports commerciaux avec plus de 100 implantations sur le territoire national, la plupart construits dans les années d'après guerre et qui sont maintenant dans un environnement fortement urbanisé (LYON, STRASBOURG, MULHOUSE, LILLE, BORDEAUX, MARSEILLE, NANTES) ou complètement dans la ville (CDG ,ORLY, TOULOUSE, CANNES, NICE). Ainsi, notre pays est l'un des pays le plus équipé au monde, avec un mode d'exploitation des aéroports souvent lié à la politique régionale.

En ce moment, une mission parlementaire planche sur l'avenir du transport aérien Français et la politique aéroportuaire (problème du troisième aéroport entre autres et du délestage sur les aéroports de province).

Sur ce dernier point, on sait déjà qu' il est illusoire d'imaginer transférer la croissance à venir de Paris vers la Province, puisque c'est oublier que c'est la demande qui crée l'offre et non l'inverse.

Assurer la croissance par le développement de Hubs provinciaux sur Lyon, Toulouse et Nantes, peut à priori paraître une « *une solution alternative et équilibrée* », pour assurer la croissance. Cette idée semble également séduisante sur le plan environnemental et conforme aux objectifs de décentralisation. Mais aujourd'hui, ce ne sont plus les planificateurs de l'état qui dessinent les réseaux, mais les compagnies aériennes, qui se doivent de suivre les marchés, si elles ne veulent pas aller à la faillite.

Economiquement cette solution n'est pas viable, aucune province Française disposant d'une zone de chalandise suffisante pour assurer des vols long courriers et problématique pour un développement important sur l'intra européen. : Quand on est comptable des deniers publics, on ne crée pas de l'offre là où il n'y a pas de marché. Faute d'atteindre une masse critique locale, les Hubs de Province ne peuvent espérer capter une forte clientèle internationale en correspondance.

On constate également que ce processus se met en place dans un environnement aéronautique bouleversé par le contexte mondial , les faillites à répétition des compagnies aériennes et l'émergence des compagnies à bas coût qui s'octroient des parts de marché de plus en plus importantes (35% au USA). Ces dernières réalisent en ce moment une forte progression en métropole, profitant des nombreuses défaillances. Cette nouvelle « donne » est d'importance et remet en question la logique du transport aérien, dans la mesure où cette activité se développe surtout à partir d'aéroports secondaires, contribuant à la dilution du trafic.

### **Quelle est la situation dans les différentes régions Françaises ?**

#### **Région Ile de France :**

Rare sont les mois où il n'y a pas de manifestations de riverains excédés par le bruit dont environ 300000 personnes se plaignent. Concernant le troisième aéroport, Gilles de Robien a enterré le projet, de Chaulnes, (Somme) qui venait d'être décidé par le précédent gouvernement de gauche, qui avait lui même

annulé la décision prise par Alain Juppé (droite) en 1996, retenant le site de Beauvilliers (Eure-et-Loir). En tant que député de la Somme, il estime que, « la concertation a été mal menée, le bien-fondé discutable et aurait entraîné une gabegie d'argent public ».

Le plafonnement du trafic de CDG et Orly serait à l'avenir déterminé par un seuil de bruit maximal à ne pas dépasser, qui correspondrait à un total admissible de 85 millions de passagers, alors que les capacités d'accueil sont évaluées à au moins à 140 millions de passagers.

« Les contraintes environnementales, qu'il revient au pouvoir politique de fixer, pourraient limiter beaucoup plus tôt leur développement et rendre plus urgente la création d'un nouvel aéroport ». souligne la cour des comptes en Février 2003.

### **Région Midi Pyrénées :**

A Toulouse se prépare le débat public pour l'aéroport du « Grand Sud Ouest ». Blagnac pose un problème d'environnement, mais n'est pas saturé étant à la moitié de sa capacité d'accueil comme à Nantes. Ce site sera également conservé compte tenu de l'activité du constructeur EADS.

Trois alternatives à l'étude :

le choix entre huit sites positionnés au delà de quarante kilomètres de la ville, une complémentarité avec l'aérodrome de Muret Lherm qui modifié pourrait traiter à l'aide d'une seule piste 12 millions de passagers selon Aéroport de Paris Ingénierie, et enfin une implantation commune à Bordeaux et Toulouse située à mi distance des deux villes, projet soutenu par Mr Malvy président PS du conseil régional qui y voit l'aéroport du « Grand Sud ouest » et là on réfléchit sur six sites.

Soulignons ici, la position du maire (UMP) de Toulouse, Mr Douste Blazy « L'environnemental est prépondérant dans ce choix et l'état, afin d'éviter les erreurs du passé a préféré prendre les devants en engageant un débat qui sera soumis à la commission Nationale de Débat Public », et qui sera selon les maîtres mots de la préfecture un « modèle de concertation, dialogue et transparence ».....

### **Région, Provence Alpes Côte d'Azur :**

La plate forme de Nice sera saturée dans dix ans et l'aéroport situé en pleine ville, devient d'un point de vue environnemental ingérable comme à Marseille et Toulon. La région étudie une localisation pour un aéroport commun au centre de gravité et avec un maître mot : un « bilan environnemental surtout positif ». Dès sa mise en service cette infrastructure pourrait devenir la première plate forme régionale à assurer des vols longs courriers, grâce à la forte densité et la richesse de sa zone de chalandise.

**Région , Champagne Ardennes** : Ici pas de problèmes de nuisances avec 7 habitants au km<sup>2</sup>

Mais avec Vatry, on touche le fond de l'absurde avec une **gabegie d'argent public** : En construisant à grands frais (152 millions d'euros d'investissement public, fin 2000) un aéroport international, dont on avait même pas étudié l'utilité ! Il ne sert à rien, car le fret ne vise que Roissy (80% du tout cargo) à l'exemple de FedEx et la liaison avec Paris est trop longue et inadaptée pour attirer du trafic passager (130kms). On parle également de couloirs aériens non compatibles...

### **Région Bretagne Pays de Loire : Débat public et impasse sur l'environnement !**

Le débat public en cours concerne un projet sur un site péri urbain retenu en urgence, il y a plus de trente cinq ans pour aider le programme « Concorde ». Beaucoup de temps et d'encre plus tard et après avoir attribué au site de nombreuses potentialités, comme cette présentation en octobre 1994 à l'hôtel George 5 à Paris : « *Le troisième Aéroport national, la solution est dans l'Ouest* », on débat avec passion....

Mais le cadre de ce débat rentre t'il toujours dans celui des Schémas Multimodaux de Transport Collectifs présenté en Novembre 2000 par le gouvernement Jospin, dans lequel s'inscrit (entre autres) le projet de NDDL et la construction du troisième aéroport Parisien ? La réponse est donnée par le gouvernement qui remet tout à plat : avec un constat simple, le paysage aéroportuaire Français n'est pas saturé au sens occupation des pistes, il l'est d'un point de vue environnemental !

Nantes s'inscrit dans ce cadre avec en 2002, 1850000 passagers, pour une capacité de pistes de 4.500000 passagers selon le dossier public.

Or comment dans ce contexte, la problématique locale qui est identique à celle de tout l'hexagone devrait être traitée à part ?

La discussion autour du débat public de l'aéroport du Grand Ouest fait apparaître au grand jour un dossier hors du temps et des exigences actuelles, contraint et cintré dans un environnement limité à une ZAD. Ce projet apparaît, de manière évidente, plus comme un simple déménagement qui essaye de passer pour un grand projet fédérateur de régions avec des déclarations de nos politiques toutes plus fortes les unes que les autres, comme celle de l'abandon de la part de l'état de tout l'Ouest en cas de refus !!

Ainsi que le souligne, l'inspecteur général de l'aviation civile CHAPERT Jean: « La capacité d'un site aéroportuaire ne dépend pas seulement des emprises au sol. Sa valeur opérationnelle dépend aussi, et davantage des dégagements aux abords de la plate forme . Ceux ci sont en principe protégés par des plans de servitude, et il faut souhaiter que leur application soit rigoureuse. Il est en effet impératif de réserver pour le lointain avenir la capacité opérationnelle de nos aéroports .

Les exigences exceptionnelles des aéroports en matière de dégagements ne sont pas toujours facile à faire percevoir par les non spécialistes, comme le sont les municipalités qui détiennent les clefs de l'urbanisme, il y a là, un problème très sérieux qu'il appartient à l'état de prendre en charge ».

Ici, l'état (STBA) et les décideurs locaux qui ont retenus ce site il y a des lustres, n'ont pris aucune mesure de précaution urbanistique.

Le trafic charter important de NA et l'importance moyenne du bassin de chalandise, constituent des critères qui laissent le temps à la réflexion pour le choix d'un site plus adapté en cas de besoin confirmé. On peut conclure sur cette déclaration de Mme Voynet, ancien ministre de l'aménagement du territoire (1999).

« L'actuel aéroport de Nantes n'est pas saturé, et présente de large réserves de capacité. Il serait dès maintenant en mesure d'accueillir des liaisons intercontinentales . Mais il est la cause de survols fréquents de la ville de Nantes, qui gênent les habitants aussi il est l'une de ces quelques villes de province dont l'importance en terme d'aménagement du territoire justifiera une nouvelle plate forme ».

Pour toutes ces raisons, **prenons le temps, puisque nous l'avons** de poser correctement le problème dans un souci de respect des contraintes environnementales, comme c'est le cas pour les autres régions . Comme le souligne Mr Douste Blazy : « ne recommençons pas les erreurs du passé ». Il y a un problème d'environnement, il faudra impérativement le résoudre sans en créer d' autres.

C'est pourquoi, le débat doit s'inscrire dans le cadre de la réflexion en cours au niveau national avec les mêmes principes de précaution pris dans les autres régions, et ce aussi bien au sujet de l'environnement que l'aspect développement durable s'inscrivant dans les perspectives d'évolutions futures du transport aérien.

Un aéroport est un projet qui doit être structurant pour au moins un siècle. Il faut faire preuve d'imagination et d'audace pour établir une projection et se mettre en phase avec les besoins du futur. De nombreux éléments sont là pour nous permettre de mener à bien ce travail, ne les négligeons pas.... Faisons honneur à notre illustre ancêtre Nantais « Jules Verne » qui trouverait sûrement le projet qui nous est proposé « bien timoré à bien des égards » !!!

**KNOCKAERT Camille. Le Temple de Bretagne. (7 Mars 2003)**