

Séance du Conseil général de la Loire-Atlantique du 27 mars 2003

Intervention de M. Bernard Boucault, préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique

Monsieur le Président du Conseil général
Mesdames et messieurs les conseillers généraux

Vous avez bien voulu m'inviter à m'exprimer au cours de votre réunion consacrée au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en même temps que M. Jean Bergougnoux, président de la commission particulière du débat public, à qui revient la responsabilité d'organiser le débat et que je tiens à saluer.

Je vous remercie de l'initiative que vous avez prise qui va permettre d'enrichir un débat public déjà bien engagé et de m'y associer.

Je laisserai le soin à M. Jean BERGOUGNOUX de rappeler les modalités d'organisation de ce débat, et d'en tirer devant vous, s'il le souhaite, quelques enseignements.

Pour ma part, en ma qualité de représentant de l'État dans la région et le département, et dans le cadre des responsabilités qui sont les miennes, je voudrais rappeler la réflexion qui a été conduite par l'État sur les solutions possibles pour pallier la saturation prévisible du site aéroportuaire de Nantes Atlantique, et les propositions contenues dans le " dossier du maître d'ouvrage " qui sert de base au débat public

Le débat public est organisé en application de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Par cette loi, le Parlement a souhaité que " *le public soit associé au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (...) présentant de forts enjeux socio-économiques ou ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire* ". Le législateur a prévu que " *la participation du public peut prendre la forme d'un débat*

public ", et a créé une autorité indépendante, la Commission nationale du débat public, pour mettre en œuvre ces dispositions.

Un décret a précisé la nomenclature des équipements pour lesquels un débat devait être proposé ; les grands aéroports entrent bien entendu dans cette catégorie. La décision d'organiser un débat ne résulte donc pas – comme j'ai pu l'entendre lors de la première réunion du 9 janvier – d'une décision qui aurait été " imposée " au maître d'ouvrage par l'action de telle ou telle association, mais d'une procédure démocratique, que le ministre de l'équipement, du logement des transports du tourisme et de la mer a satisfaite en saisissant du dossier la Commission nationale du débat public.

Ce débat, nous avons eu la volonté de le préparer bien en amont pour qu'il se déroule dans les meilleures conditions. Même si juridiquement il a commencé le 15 décembre dernier, mon prédécesseur et moi-même avons eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises, depuis plus d'un an, les principaux élus et associations concernés. Ces rencontres avaient permis d'échanger sur la nature du débat et sur le projet présenté par l'Etat. Mon prédécesseur avait d'ailleurs transmis aux élus et aux associations le document de présentation du projet dès le mois de juillet 2002 dans un esprit de transparence et d'ouverture qui est nécessaire pour que le débat soit fructueux.

Quel bilan d'étape pouvons nous en dresser aujourd'hui ?

D'abord se féliciter que ce débat puisse avoir lieu. La commission particulière du débat public s'est particulièrement attachée à permettre à tous ceux qui le veulent de contribuer utilement au débat et de permettre à celui-ci d'aller au fond des choses dans un climat de tolérance et d'écoute mutuelle. Ce débat est utile pour rappeler les enjeux du projet, permettre au plus grand nombre d'en discuter, en appréhender toutes les dimensions, toutes les conséquences pour notre département, notre région, et permettre ainsi de s'assurer de la pertinence du projet proposé.

Permettez-moi toutefois de regretter que cet esprit n'ait pas inspiré tous les participants aux réunions qui se sont déroulées en Loire-Atlantique en particulier. Si on peut comprendre au début du débat l'expression forte de ceux qui se sentent, pas toujours avec raison d'ailleurs, directement concernés dans leur vie quotidienne par le projet, la persistance de comportements d'obstruction ne contribue pas à la qualité du débat et affaiblit d'ailleurs la portée des arguments de

ceux qui s'y livrent.

Surtout la mise en cause, au cours de ces réunions comme en dehors de ces réunions, de la légitimité des élus ou des fonctionnaires de l'Etat, à s'exprimer en faveur d'un tel projet constitue à mes yeux une dérive préoccupante. Les élus ont la charge qui n'est pas toujours facile, d'exprimer l'intérêt général, de faire les choix de l'avenir pour leur commune, leur département, leur région, ils ont été choisis par leurs concitoyens pour le faire. Ils ont donc au moins autant le droit à s'exprimer que ceux qui le leur refusent.

Il en est de même pour les fonctionnaires représentant l'Etat dans ce débat que certains ont cru devoir mettre en cause. Je veux souligner la qualité du travail accompli par les équipes placées sous l'autorité du Directeur régional de l'Equipeement et du Directeur de l'Aviation Civile Ouest mais aussi du Directeur régional de l'Environnement, du Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt. Ils ont reçu mission de l'autorité légitime de l'Etat d'élaborer un projet, de le présenter aux élus, aux populations, de répondre aux questions, aux préoccupations qui pourront être exprimées.

Je peux vous assurer qu'ils le font avec beaucoup de conviction et de compétence, dans le respect des principes d'objectivité et d'impartialité qui sont les valeurs de notre fonction publique, animés par la seule préoccupation de servir la collectivité et donc leurs concitoyens. Ils ont donc eux aussi le droit d'être respectés et écoutés.

Concernant la nature du projet présenté par l'Etat, l'exercice est difficile dans la mesure où le projet n'est pas décidé, mais que, pour autant, un site est envisagé et que, légitimement, les populations souhaitent savoir le plus précisément possible l'impact de cet aménagement sur leur avenir. Le dossier du débat permet de resituer le contexte et le cheminement conduisant au projet. Il ne passe sous silence aucune des informations disponibles. Il a été jugé suffisamment complet par la commission nationale du débat public pour servir de base au débat.

Je souhaite rappeler à ceux qui considèrent qu'il est incomplet, qu'à côté du document de synthèse, ce sont 1500 pages d'annexes qui ont été produites au cours des dernières années et qui peuvent être consultés par tous : Ces éléments sont accessibles au siège de la commission particulière et sur son site Internet.

Je conçois toutefois qu'il soit difficile pour chacun de peser dans le détail tous ces

éléments. J'ai bien noté les 1300 questions posées lors des premières séances. C'est pourquoi j'ai demandé aux services de l'Etat de réécrire toutes ces informations de façon plus accessible. Les premiers éléments ont été remis à la commission particulière du débat public la semaine dernière. Je souhaite qu'ils puissent maintenant servir de base à des échanges fructueux pour la seconde partie du débat.

Il reste qu'il ne faut pas se tromper d'exercice : le débat public ne doit pas être confondu avec les enquêtes publiques - quand on nous demande des plans détaillés d'emprise au niveau des cartes d'état major on est déjà au stade de l'enquête parcellaire – or, si le projet est confirmé par le Gouvernement, nous aurons beaucoup de travail à accomplir, en concertation avec tous les élus concernés et en tenant compte des enseignements du présent débat, avant de présenter un projet détaillé.

* * *

Je voudrais maintenant revenir sur quelques éléments structurant le projet de l'Etat.

Je me propose, avec votre autorisation, monsieur le président de la commission particulière du débat public, de reprendre les trois thèmes que vous avez choisis pour organiser les prochaines réunions publiques :

- 1 – Faut-il un nouvel aéroport pour le grand Ouest ?
- 2 – Quel site retenir ?
- 3 – Quelles seraient les conséquences de ce choix ?

Ce sont en effet les trois questions fondamentales, pour lesquelles une expertise complémentaire a été diligentée.

Premier point, donc,

1 – Faut-il un nouvel aéroport pour le grand Ouest ?

Même si des événements dramatiques, comme les attentats du 11 septembre 2001 où la guerre en Irak, peuvent infléchir la progression du transport aérien, nous vivons dans des sociétés qui expriment des besoins de déplacements, notamment aériens, de plus en plus forts. L'Etat et les collectivités publiques se doivent de prendre en compte cette demande et d'anticiper un développement du trafic aérien que toutes les études dont nous disposons aujourd'hui prévoient.

Dans le cas de Nantes Atlantique ce développement du trafic se heurte à des

contraintes techniques et urbaines :

La **contrainte technique** principale concerne l'impossibilité de créer une seconde piste, du fait de l'enclavement de l'aéroport, alors que tous les aéroports français traitant plus de 4 millions de passagers en comptent deux.

Contrairement à ce qui a pu être dit, je souhaite préciser que c'est également le cas de la plupart des grands aéroports européens, y compris Barcelone.

A cela s'ajoute la prochaine saturation de la capacité d'accueil de l'aérogare vers 2010. Les possibilités d'extension ultime, outre un coût prohibitif, ne permettent que de gagner quelques années.

Ainsi, même si l'aérogare peut être étendue, le développement de Nantes-Atlantique butera sur une limite physique d'ores et déjà identifiée.

La **contrainte urbaine** est liée à la proximité de l'agglomération nantaise et à l'orientation de la piste qui pointe sur le cœur de Nantes. Il n'est pas possible de continuer de concilier développement aéroportuaire et développement urbain, dans une zone où vivent, à proximité immédiate, plusieurs dizaines de milliers de personnes. Ceci est d'autant plus vrai que ce sont déjà plus de 12 000 avions qui survolent le centre de Nantes chaque année.

J'observe aujourd'hui que ces éléments sont largement perçus et confirment la nécessité de créer un nouvel aéroport.

J'ajoute que la solution d'une répartition du trafic supplémentaire entre les aéroports régionaux existants m'apparaît peu crédible.

Elle nécessiterait d'abord des dépenses importantes : allonger la piste ici, construire une aérogare là (notamment à Saint-Nazaire dont l'environnement du fait de la présence de sites industriels sensibles se prête assez mal à un trafic soutenu).

Il est clair enfin que les compagnies aériennes ne peuvent créer des relations régulières supplémentaires que si elles sont sûres de pouvoir remplir correctement leurs avions : elles cherchent donc à concentrer leur offre sur des aéroports qui s'appuient sur un marché local important que seule une grande métropole peut assurer.

Il me semble utile de réaffirmer la vocation de ce projet. L'engagement de l'Etat de limiter le trafic à 9 millions de passagers à l'horizon 2050 confirme que ce n'est pas

un substitut au troisième aéroport parisien.

Il a par contre une vocation nationale, en participant au maillage de notre territoire par quelques plates-formes modernes et performantes, permettant de donner une réponse de proximité aux besoins de grandes interrégions. Il sera l'aéroport du grand Ouest car il permettra aux 6 millions de personnes habitant à moins de deux heures d'avoir accès à l'Europe sans devoir se rendre à Paris.

Il constituera également un outil de rayonnement et de développement majeur pour nos régions de la péninsule de l'Europe, riches de leurs 8 millions d'habitants et de leurs entreprises performantes. C'est une condition nécessaire à un aménagement équilibré du territoire de l'Union Européenne.

J'en viens maintenant au second point :

2 - où implanter cet aéroport ?

Il semble clair que l'aéroport doive d'abord se situer entre Nantes et Rennes. Ce sont aujourd'hui les deux poumons du développement du grand Ouest. Ils doivent tous les deux, avec leur environnement, bénéficier de la proximité d'un tel investissement.

Cette proximité se mesure en termes géographiques mais également en termes d'infrastructures. L'axe structurant que constitue la nationale 137, reliant Nantes à Rennes, est un premier repère. Pour autant les autres territoires du sud Bretagne, comme Vannes ou Lorient doivent pouvoir accéder facilement à l'aéroport en utilisant leur axe privilégié que constitue la RN 165.

De même le choix du site doit permettre au sud Loire – Vendée et Poitou Charente de continuer de bénéficier d'un grand aéroport à proximité. Enfin, les principaux flux venant de l'Est de la région utilisent l'autoroute Le Mans – Angers – Nantes. Le site retenu devra être facilement accessible depuis cette autoroute.

Tous ces éléments militent pour un site proche du Nord de Nantes. Le secteur de Notre-Dame-des-Landes semble remplir ces conditions, 30 ans après avoir été retenu une première fois.

C'est d'ailleurs la qualité de ce site qui avait à l'époque conduit le Conseil général à s'assurer de la maîtrise des terrains. Ainsi, le Nord de Nantes a effectivement connu sa part de développement mais dans une moindre mesure que le reste de l'agglomération. La ZAD, seule mesure d'urbanisme applicable en l'absence de décision définitive de réalisation, a contribué à limiter l'urbanisation et à entretenir

la mémoire du projet dans ce secteur.

Certes il existe d'autres sites qui se situent dans la même zone géographique et qui peuvent également présenter des atouts pour accueillir cette nouvelle plate-forme. Ils ont fait l'objet d'études qui avaient placé le site de Notre Dame des Landes en tête mais il est légitime que la question soit à nouveau abordée au cours de ce débat afin de valider ou corriger l'approche multicritères qui avait été utilisée alors.

Je souhaite maintenant en venir au troisième point du débat :

3 – Quelles seraient les conséquences du projet pour les territoires voisins et leurs habitants ?

Nous avons tous entendus, depuis plusieurs mois, des opposants affirmer que les nuisances sonores concernaient 80 000 habitants alors que l'Etat n'en dénombrait que quelques centaines. Ces arguments ont été martelés avec une telle assurance que nombreux sont ceux qui sont aujourd'hui tentés de rejeter, a priori, l'analyse du maître d'ouvrage.

Je précise que le chiffre de 80 000 correspond au nombre d'habitants se situant dans un rectangle de 60kmx10 km autour du projet. Ce rectangle s'inspire d'une analyse conduite pour choisir le site d'un troisième aéroport parisien. Cette méthode avait pour objet de comparer à grands traits les populations pouvant être concernées sur des sites très différents les uns des autres et pour un aéroport d'une capacité beaucoup plus importante que celle du projet présenté.

D'ailleurs, je tiens à souligner pour conclure sur ce point que le même rectangle appliqué à Nantes-Atlantique englobe près de 500 000 personnes et qu'il montrerait que La Chapelle sur Erdre, Orvault ou Machecoul sont concernées par les nuisances de l'aéroport actuel ce qui en surprendrait beaucoup. Cette méthode définie pour comparer des sites susceptibles d'accueillir le 3^{ème} aéroport parisien peut difficilement s'appliquer à un projet plus élaboré comme celui soumis au débat.

L'approche de l'Etat s'appuie sur la législation actuelle. Elle consiste à déterminer les populations se situant dans les zones où le niveau sonore est compris dans les fourchettes prévues par le droit en vigueur. Cette approche permet de constater que quelques centaines de personnes seraient concernées par le plan de gêne

sonore à l'ouverture de l'aéroport. Pour mémoire, à la même échéance, 7 000 personnes seraient dans la même situation autour de Nantes Atlantique.

Au-delà des nuisances sonores qui concerneront directement ces quelques centaines de personnes, d'autres pourraient être concernées par les infrastructures d'accès. A ce sujet, j'ai demandé aux services de l'Etat de répondre à une demande des participants au débat public, relayée par le président de la commission particulière. Des exemples précis d'implantation des accès et des équipements aéroportuaires viennent d'être réalisés et seront présentés au cours de la seconde phase du débat qui commence.

Ces éléments permettront, je l'espère, de répondre aux attentes des populations et de leurs élus avec toutefois une remarque importante : Il ne s'agit que d'exemples pour montrer une façon de concilier les contraintes techniques et les attentes des populations et non de plans définitifs. Une concertation approfondie devra être engagée sur ces points si la décision de réaliser l'aéroport est prise.

Pour ce qui concerne le développement économique du secteur je rappellerai un chiffre et deux principes.

Le chiffre tout d'abord : A Roissy, une croissance d'un million de passagers se traduit par la création de 1000 emplois. Cet ordre de grandeur se retrouve dans toutes les analyses de création d'emploi autour des aéroports français. Ce seraient donc plusieurs milliers d'emplois qui seraient générés et qui contribueraient à la richesse et au développement des territoires riverains.

Ce développement devrait, à mon sens, respecter deux principes :

Premier principe : Dans une France décentralisée, c'est aux collectivités qu'il appartient d'organiser finement le territoire. Cette organisation est concrètement mise en œuvre par les schémas de cohérence territoriale. C'est aux collectivités locales de prévoir l'implantation des logements, des emplois, des équipements dans un souci de cohérence et de réponse aux attentes des populations. Elles pourront organiser le développement de l'habitat en dehors des zones de bruit identifiées et privilégier, par exemple, les terres agricoles ou le boisement dans ces zones de bruit.

Second principe : En Loire-Atlantique, une vision d'ensemble de l'aménagement de l'estuaire se dessine avec les orientations de la directive territoriale

d'aménagement. Celle-ci vise à maîtriser l'étalement urbain en organisant le territoire autour d'un réseau de pôles d'équilibre dont Blain, Nort-sur-Erdre et Savenay sont les plus proches. Ces pôles devront se développer en cohérence avec l'agglomération nantaise et avec les territoires intermédiaires.

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les conseillers généraux, ce sont donc ces éléments que l'Etat apportera au cours de la seconde phase du débat.

Pour être complet je me dois en terminant, pour répondre aux questions voire aux inquiétudes qui ont été exprimées, dire quelques mots de ce qui se passerait pour les riverains si le ministre décidait de réaliser le projet que j'ai présenté.

1 – Une phase de concertation serait engagée pour positionner précisément l'aéroport et les infrastructures annexes. A cet égard, j'ai bien noté la demande des élus de privilégier un projet se situant dans la ZAD. Une proposition en ce sens sera faite et servira de base pour caler une implantation limitant au maximum les impacts sonores pour les populations. Cette concertation sera également l'occasion de préciser les trajectoires aériennes dans le même objectif de limitation des impacts sonores.

2 – Ensuite, un dialogue personnalisé serait engagé avec les agriculteurs et les habitants les plus concernés. Ce dialogue serait conduit en partenariat avec les élus.

Il permettrait de trouver des solutions individualisées pour les 37 exploitations agricoles ayant des terres situées dans la Z.A.D. : des structures foncières équivalentes leur seraient proposées et leurs droits à produire conservés.

Pour les habitants concernés, un droit de délaissement serait mis en place.

Les personnes les plus concernées pourraient ainsi choisir, au vu de la gêne réellement constatée après la mise en service, soit d'insonoriser leur logement avec de fortes subventions, soit de le quitter. Ils pourraient alors vendre leurs biens à l'Etat qui devrait les acheter sans tenir compte de la dévalorisation éventuelle liée à la décision d'implanter l'aéroport.

Voici, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, les réflexions que m'inspire la première phase du débat et les engagements que je prends devant vous pour la suite du débat et, éventuellement, du projet.

Pour ma part, je souhaite la plus grande participation des citoyens, des élus et des différents acteurs économiques, sociaux et associatifs à la suite du débat dans une attitude d'écoute et de tolérance mutuelle permettant notamment aux principales populations concernées d'obtenir toutes les réponses à leurs questions légitimes. Faut-il le redire ? Aucune décision n'est prise et je resterai bien entendu attentif aux questions et propositions des personnes intéressées par ce projet. La qualité de celui-ci ne peut que gagner à un débat approfondi.

Je vous remercie de votre attention et je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions avec l'appui des services de l'Etat, représentés ici par Jean Paul OURLIAC, directeur régional et départemental de l'Equipement et Eric SESBOUE, Directeur de l'aviation civile Ouest