



Les Verts de Loire-Atlantique

30, rue Félix Faure 44400 REZE

tél/fax : 02.51.70.06.93

E-mail : lesverts44@wanadoo.fr

Un aéroport à Notre-Dame des Landes ? Un projet inutile et nuisible !

Le CIADT (conseil interministériel d'aménagement durable du territoire) avait décidé l'inscription du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes au schéma de services collectifs pour études. Ce projet est défendu de longue date par plusieurs dirigeants politiques et économiques de notre région, notamment la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) qui gère l'aéroport et le Conseil Général de Loire-Atlantique qui est propriétaire des deux tiers des terrains sur le site. La DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) pour l'estuaire de la Loire, adoptée par le gouvernement Raffarin, considère cette décision comme acquise. Enfin, le syndicat mixte d'études pour ce projet a été récemment créé et est présidé par Michel Hunault, vice-président UMP du Conseil Régional et député de la circonscription de Châteaubriant.

Dès 1998, les Verts de Loire-Atlantique avaient pris position contre ce projet inutile et nuisible. Alors que plusieurs réunions organisées par la commission particulière du débat public ont eu lieu, les Verts tiennent à rappeler les arguments qui les conduisent à s'opposer au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Il s'agit à la fois d'une analyse globale des politiques de transports et d'un projet local de réponse aux besoins de déplacements dans l'Ouest.

Les Verts et le transport aérien

Les Verts ne sont pas hostiles au transport aérien par principe (il est même incontestablement le plus pertinent pour les longues distances, supérieures à 1000 km). Mais ce mode transport a malheureusement de nombreux inconvénients : bruit, pollution de l'air, consommations énergétiques importantes, risques d'accidents,

occupation d'espace (l'aéroport d'Orly occupe plus d'espace que l'ensemble de la ligne TGV Paris-Lyon).

C'est pourquoi les écologistes considèrent depuis toujours que le développement du transport aérien ne doit pas être une priorité en termes d'investissements publics. Les Verts prônent la juste tarification du transport aérien (aujourd'hui, les constructions des infrastructures -aéroports et accès- sont prises en charges quasiment intégralement par la collectivité et le kérosène est fortement détaxé), et le développement des alternatives (TGV et d'une manière générale transports ferroviaires efficaces).

Pour le transport des passagers sur des distances moyennes (jusqu'à 1000 kilomètres), les trains rapides et les TGV doivent être favorisés¹. Le TGV Atlantique a démontré qu'il pouvait se substituer à l'avion dans des proportions considérables. Pour un temps de parcours inférieur à 3 heures de trajet, le train est plus attractif que l'avion (prix moins élevé et desserte de centre-ville à centre-ville).

Pour le fret aussi, le transport ferroviaire doit être développé sachant que l'amélioration des qualités du transport maritime permet d'absorber

¹ Les progrès des TGV permettent d'envisager à long terme des vitesses commerciales de 400 km/h, au lieu de 300 km/h aujourd'hui. Cela reviendrait à concurrencer l'avion sur des distances plus longues, notamment grâce à l'interconnexion des réseaux européens de TGV. Le TGV méditerranée a déjà fait chuter fortement la fréquentation des avions Paris-Marseille (plus de 800 km).

le développement du transport des marchandises sur longues et très longues distances².

Le développement du transport aérien sera donc demain essentiellement dû à l'augmentation du trafic international des passagers. Les Verts ne sont pas hostiles au développement des échanges internationaux et ne souhaitent pas freiner la mobilité des personnes. Mais, si la concurrence entre compagnies de transport aérien a fait baisser les tarifs et démocratisé le tourisme international, la croissance de ce trafic reste lente et les crises du secteur sont de plus en plus fréquentes. La concurrence risque même de retomber quelque peu suite à une certaine concentration, aujourd'hui plus que jamais relancée après les faillites de nombreuses compagnies aériennes.

De même, la hausse tendancielle des prix du pétrole ne manquera pas d'affecter la croissance du trafic aérien, très sensible au coût du carburant.

L'avenir des compagnies à bas prix (les « low costs »), 5% du trafic seulement en Europe, n'est pas non plus assuré puisque leur développement repose sur des bases contestables (règles sociales à la baisse ou subvention des aéroports qui payent pour les accueillir). En proposant un encadrement législatif et fiscal beaucoup plus fort du transport aérien (contraintes environnementales pour les aéroports, taxation du kérosène comme les autres carburants, taxes contre le bruit...), les Verts ne peuvent pas être accusés d'affaiblir la position de la France en refusant la croissance du trafic aérien puisque la question des nuisances se pose de la même façon dans toute l'Europe (cf la saturation des aéroports belges, hollandais... et l'incapacité des grandes sociétés de fret international -UPS, Fedex...- à

² La part du trafic marchandises qui n'est pas absorbé par les bateaux, infime en volume, est essentiellement due aux messageries internationales (type DHL, UPS...). Celles-ci se développent (encore qu'une grève dans ce secteur aux Etats-Unis a montré l'extrême fragilité de ce système économique) et ont besoin de quelques aéroports en Europe pour concentrer leur trafic intercontinental. La réaction de la population alsacienne contre un projet d'implantation de DHL à Strasbourg montre à quel point ces compagnies ne pourront développer leurs activités que si elles respectent un certain nombre de règles pour réduire les nuisances qu'elles engendrent.

trouver des aéroports d'accueil pour des vols de nuit). De plus, les grandes compagnies aériennes accepteront de toutes façons de se plier à des contraintes que la France (et a fortiori l'Europe) imposerait car elles ne peuvent pas se priver du marché français ni capter la clientèle française à partir d'autres aéroports européens (saturation généralisée).

Ce rappel sur le contexte général est important car il structure fortement les choix à faire pour les 15 ans à venir. Le projet de Notre-Dame des Landes comme celui du troisième aéroport parisien, s'inscrit clairement dans une volonté politique de développement sans limites ni contraintes du transport aérien. En aucun cas, il ne répond à des besoins que les aéroports de l'Ouest ne pourraient pas satisfaire. Au contraire, les capacités aéroportuaires de l'Ouest sont déjà très supérieures à la demande.

Les arguments contre l'aéroport actuel sont-ils fondés ?

L'argument des nuisances liées à l'aéroport actuel

Dans l'agglomération nantaise, il n'existe qu'une ou deux associations de riverains luttant contre les nuisances dues à l'aéroport actuel. Il n'y a pas de réelle mobilisation populaire sur le sujet. Il est clair que les survols de l'agglomération et le bruit qu'ils engendrent (sans compter les peurs de crash) sont globalement mal ressentis par la population, d'autant plus qu'ils sont en augmentation.

Une enquête faite par les services de la ville de Nantes montre que cela est dû pour une part à un non-respect des plans de vol par les compagnies aériennes. Il est évident que des zones-tampon doivent être préservées à Bouguenais. Toute urbanisation autour de l'aéroport est à proscrire. Mais le transfert ne ferait que déplacer le problème.

Les Verts exigent une étude de type " Plan d'Exposition au Bruit " pour savoir si les populations qui seraient touchées par le bruit du trafic prévisible à long terme à Notre-Dame des Landes (7 à 16 millions de passagers) seraient beaucoup moins nombreuses sur le secteur. Les Verts ne peuvent pas accepter un raisonnement selon lequel les urbains se déchargent des

nuisances qu'ils engendrent sur les ruraux. Un nouvel aéroport n'engendrera-t-il pas automatiquement une urbanisation de bureaux puis d'habitations tout autour ? L'éloignement du centre-ville n'éviterait même plus les nuisances de bruit.

Après l'adoption du nouveau Plan d'Exposition au Bruit, les Verts souhaitent là comme ailleurs l'interdiction des vols de nuit qui ne sont pas tolérables pour les riverains et les habitants de Nantes actuellement survolés.

L'argument de la saturation de l'aéroport actuel

Le projet de Notre Dame des Landes fonde sa justification sur une augmentation régulière et importante du trafic sur l'aéroport actuel. En effet, si l'aéroport Nantes-Atlantique actuel tourne autour de 2 millions de passagers, l'année 2001 et surtout l'année 2002 ont connu une forte baisse (- 5%) comme dans le monde entier à la suite des attentats aux Etats Unis mais aussi du ralentissement économique déjà entamé auparavant.

Le renchérissement des coûts, les nouvelles mesures de sécurité chères à mettre en place et qui par ailleurs rallongent de fait les " temps de parcours " et le développement des alternatives ferroviaires permet de réviser complètement les prévisions de hausse de trafic, à Nantes comme ailleurs. Nantes-Atlantique est considéré comme saturé aux alentours de 4 millions de passagers : rien ne permet de penser que ce chiffre serait atteint avant 2020, sans même intégrer l'effet de la hausse du prix du pétrole ou l'effet de mesures nouvelles sur le transport aérien pour lutter contre l'effet de serre (hausse des taxes sur le kérosène).

Le nombre de passagers est-il d'ailleurs l'indicateur pertinent ou ne faudrait-il pas plutôt considérer le nombre de décollages et d'atterrissages ? S'orientent-ils vers des avions de moins en moins remplis ou se donne-t-on les moyens politiques d'inciter à un remplissage maximal des avions pour en limiter les mouvements ? Dès aujourd'hui on constate une certaine stagnation des mouvements depuis 1996-1997.

En cas de saturation, les Verts prônent la répartition du trafic, notamment charter, sur les

aéroports existants (Rennes, Angers, Lorient voire Saint-Nazaire).

Que deviendrait l'aéroport actuel ?

La CCI de Nantes, le Conseil Général et tous ceux qui relaient le projet de Notre-Dame des Landes éludent la question du devenir de l'aéroport de Bouguenais. L'Etat a clairement affirmé dans le document préparatoire au débat public et dans chaque réunion du débat public que cet aéroport serait fermé une fois Notre Dame des Landes ouvert.

Si l'aéroport est fermé, cela signifie-t-il que les investissements régulièrement réalisés avec le concours des collectivités locales seront purement et simplement perdus ? Serait-il maintenu en service ? Qui pourra faire croire que Nantes a les moyens de "se payer" deux aéroports de grande capacité, aux frais exclusifs des collectivités locales ?

Pourtant, on sait que si l'aéroport actuel est fermé, l'Aérospatiale ne pourra y maintenir son activité. 1500 emplois sont en jeu.

Les entreprises situées à proximité de Nantes-Atlantique (zone industrielle de Saint Aignan de Grand Lieu) resteront-elles sur place ? Toutes celles qui sont liées à l'aéroport partiront. Ce sera autant d'emplois et de ressources fiscales en moins pour le sud Loire alors que le développement de l'agglomération nantaise est déjà très fortement déséquilibré en faveur du Nord Loire.

Le débat public aurait dû permettre d'obtenir des réponses précises et réalistes à ces questions. Pour le moment, ce n'est pas le cas.

Notre-Dame des Landes et l'environnement

Jusqu'à présent, il était considéré comme évident que les terrains achetés pour construire cet aéroport ne présentaient pas d'intérêt écologique majeur. Ce point doit être vérifié de façon indépendante. Ce qui est sûr, c'est que cela conduirait à sacrifier des terres agricoles et surtout à artificialiser encore les sols sur de grandes surfaces. Les aéroports sont gros consommateurs d'espace directement (pistes, bâtiments d'accueils, parkings, hôtels,

bureaux...) et indirectement (routes nouvelles pour assurer l'accès, voire d'autres infrastructures même s'il est quasiment sûr que la route sera le seul mode d'accès).

Un bilan écologique global, incluant l'impact de toutes les infrastructures nouvelles, doit être fait de façon précise et indépendante. Il sera à coup sûr négatif, compte tenu des arguments ci-dessus et surtout du fait de l'augmentation de la circulation routière que cet aéroport engendrera. Les Verts rappellent par ailleurs qu'il faut tout faire pour maîtriser la croissance du transport aérien qui est le mode de transport le plus gros consommateur d'énergie, qui produit le plus de gaz à effet de serre par passager transporté.

Enfin des simulations de Plans d'Expositions au Bruit (PEB), basées sur les estimations de trafic (de 7 à 16 millions de passagers), doivent être effectuées, et communiquées aux populations riveraines de Notre Dame des Landes. Le document de l'Etat fait d'ores et déjà apparaître une menace de disparition pure et simple pour le village de l'Epine (250 habitants).

Situé à Notre Dame des Landes, l'aéroport ne manquerait pas d'accentuer le phénomène d'étalement urbain déjà très fort dans l'agglomération nantaise. En effet, avec les nouvelles voies routières et auto-routières qui seraient aménagées pour aller à cet aéroport, l'agglomération nantaise s'étendrait fatalement encore un peu plus vers le Nord et le Nord-Ouest. Les Verts refusent cette logique d'uniformisation des territoires à la périphérie des villes au détriment d'espaces ruraux existants.

Cette urbanisation anarchique en tâche d'huile est excessivement consommatrice d'espace. Elle se révèle aussi extrêmement coûteuse, notamment en allongeant de plus en plus les déplacements qui deviennent exclusivement liés à la voiture individuelle et aux camions. C'est contraire à une politique de développement durable et détériorerait la qualité de vie dans l'agglomération nantaise.

Un projet fondé sur trois illusions

Première illusion : *N.-D. des Landes serait un aéroport international pour le grand Ouest.*

Cette hypothèse repose sur un mauvais calcul qui date des années 60 et qui table sur un développement exponentiel du transport aérien (n'oublions jamais que ce projet est né d'une mission parlementaire aux Etats-Unis conduite par le sénateur Michel Chauty, qui transposait le modèle américain en France).

La population du Grand Ouest est trop dispersée pour qu'une telle dynamique puisse se créer autour de Notre-Dame des Landes. Les lignes de train et le réseau routier ne s'y prêtent pas du tout. Enfin, chaque agglomération de l'Ouest a déjà développé son propre aéroport. Les documents de l'Etat parlent de 9 millions de passagers (le projet de DTA allait jusqu'à 16 millions de passagers !) Comment arriver à de tels chiffres ? Croissance ininterrompue du transport aérien (auquel les Verts ne se résignent pas) ou assèchement des autres aéroports de l'Ouest (Rennes, Angers, Lorient, voire Brest) ? Ce serait totalement contraire à une politique de développement équilibré du territoire telle que la défendent les Verts.

Deuxième illusion : *N.-D. des Landes serait le troisième aéroport parisien.*

Même si cet argument a été utilisé par le passé, les promoteurs du projet de Notre-Dame des Landes ont reconnu ces derniers mois que ce n'était pas réaliste. Il était de toutes façons impensable de faire un aéroport pour l'Ile de France à plus de 400 kilomètres de l'Ile de France.

Pourtant, le Ministre de l'Equipement et des Transports, qui a décidé d'annuler le projet de troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie continue à citer Notre Dame des Landes comme alternative.

Troisième illusion : *N.-D. des Landes serait un aéroport Nantes-Rennes.*

C'est d'abord une illusion géographique. Notre-Dame des Landes est à 17 kilomètres de Nantes et à plus de 80 kilomètres de Rennes. C'est aussi une illusion politique. Rennes a encore tout récemment décidé des investissements importants pour son aéroport et ne souhaite pas voir toutes les lignes régulières se déplacer à Nantes. Rennes veut garder son aéroport et s'en donnera les moyens.

Enfin, c'est une illusion fondée sur le tout-automobile, puisque aucune ligne ferroviaire ne dessert Notre-Dame des Landes.

L'Etat reconnaît lui-même que l'Etat n'aura pas les moyens de financer une nouvelle infrastructure ferroviaire. Les collectivités locales n'ont pas non plus les capacités d'investissements nécessaires à un tel projet.

La complémentarité avec le train : des promesses intenables

Certains promoteurs du projet de Notre-Dame des Landes veulent faire croire que l'aéroport s'intégrerait dans une stratégie multimodale d'aménagement du territoire pour donner une coloration "écologique" à leur projet. Ainsi est avancé un projet de TGV qui relierait par une même ligne Nantes et Rennes à Paris, la bifurcation se faisant à Notre-Dame des Landes.

Ce type de projet est géographiquement fantaisiste et n'a jamais fait l'objet de la moindre étude approfondie. Il est de plus évident que les investissements publics ne permettront jamais de financer et un nouvel aéroport et une nouvelle ligne TGV. L'Etat a d'ailleurs privilégié une nouvelle ligne à grande vitesse entre le Mans et Rennes pour desservir la Bretagne par le Nord.

Les premières évaluations pour Notre-Dame des Landes font état de plus de 500 millions d'euros d'investissement pour l'aéroport lui-même et les raccordements routiers minimaux. Rien n'est prévue pour une ligne ferroviaire.

Autre promesse plus modeste mais tout aussi intenable : la construction d'une ligne de train entièrement nouvelle entre Nantes et Rennes uniquement pour desservir cet aéroport. Quels moyens seraient donnés à Réseau Ferré de France (RFF) pour cela ? L'ancien ministre des transports indiquait clairement que c'est aux collectivités locales d'apporter les financements nécessaires. Cela a été confirmé dans le débat public par les représentants de l'Etat. Comment les collectivités locales le feraient-elles alors qu'elles ont déjà du mal à assumer pleinement leurs compétences ? La Communauté Urbaine de Nantes va devoir faire des choix difficiles pour réaliser son propre réseau de transports en commun. La Région se plaint de ne pas avoir les moyens de la régionalisation des transports ferroviaires. Quant au Conseil Général, il a toujours considéré que ni le transport urbain, ni le transport régional ne relevaient de sa compétence. Son président a d'ailleurs déclaré

dans la presse qu'il y aurait au mieux une navette de bus avec la gare de Savenay, où il n'y a pas de liaisons de train régulières et cadencées avec Nantes, Saint-Nazaire ou Rennes.

Plus généralement, il n'existe pas en France d'exemple d'aéroport régional desservi par une liaison ferroviaire rapide et cadencée vers les centre-villes. Même pour Orly et Roissy, ou plus récemment Milan, on se contente d'abord d'une liaison routière, avant d'essayer après coup de greffer une desserte ferroviaire.

Il faut savoir que les parkings représentant une forte recette pour les CCI qui gèrent les aéroports, celles-ci n'auront jamais intérêt à voir une liaison ferroviaire se réaliser.

Qui financera la construction de ce nouvel aéroport ?

Il est évident que la Chambre de Commerce et d'Industrie ne pourra pas en assurer seule le financement. Déjà, le moindre investissement pour l'actuel aéroport fait appel à l'aide publique. De toutes façons, toutes les infrastructures liées seront à la charge des seules collectivités locales avec, peut-être, l'aide de l'Etat. Il s'agit dans l'hypothèse minimale d'un investissement de plus de 500 millions d'euros, l'Etat reconnaissant qu'il ne pourra pas tout payer (bien que ce soit à lui que revient la décision !).

Pour les Verts, les priorités d'investissement public sont ailleurs. Tant pour des raisons écologiques qu'économiques les Verts privilégient l'utilisation optimisée des infrastructures existantes plutôt que la construction d'infrastructures supplémentaires. Les Verts s'opposent à cette logique productiviste qui constitue un gaspillage de l'argent public.

Les propositions des Verts

Pour les Verts, d'autres voies de développement existent. Elles sont moins coûteuses, plus écologiques et mieux adaptées à la demande de transports du Grand Ouest :

- des mesures nationales et internationales de rééquilibrage économique et fiscal entre les différents modes de transport

(route et air sous-tarifés, fer sur-tarifé) doivent être prises (taxation du kérosène au même niveau que les autres carburants).

- une mise en réseau des aéroports existants dans l'Ouest (Nantes, Rennes, Angers, Lorient, Brest et éventuellement Saint-Nazaire), déjà effective par la route, doit être envisagée par la modernisation du réseau ferroviaire : il y aura déconcentration des trafics et donc des nuisances. Cela est faisable pour tous les vols vacances ou charters. En effet le développement des compagnies à bas coûts a montré que la clientèle était prête à aller prendre l'avion dans des plus petits aéroports.
- Dans le cadre de la coopération Nantes-Saint-Nazaire, un partage du trafic entre les deux aéroports doit être étudié, notamment en connectant l'aéroport de Saint-Nazaire au réseau de transport en commun. Saint-Nazaire dispose en effet d'un aéroport permettant l'atterrissage et le décollage d'avions de grande capacité mais il n'est pas aujourd'hui utilisé pour des vols commerciaux (pas de véritable aérogare). Les contraintes liées aux industries proches doivent être évaluées de façon indépendante.
- Il faut moderniser et remettre à niveau le réseau ferroviaire de l'Ouest pour réduire les temps de parcours (Nantes-Rennes en moins d'une heure, Paris-Brest en moins de 3 heures, Nantes-Brest et Nantes-Bordeaux en 2 heures) et accueillir du fret, notamment en provenance du Port de Nantes - Saint-Nazaire. Pour les Verts, les sommes considérables prévues pour la construction de Notre Dame des Landes seraient plus utilement investies dans la modernisation du réseau ferré. Un réseau ferré de qualité (en terme de vitesse et de confort) entre grandes agglomérations régionales pourrait concurrencer et remplacer les liaisons aériennes sur certaines destinations intérieures.

saturation de l'aéroport actuel. Les responsables de l'aviation civile ont dû aussi reconnaître que rien ne s'oppose à la répartition du trafic entre les aéroports existants dans l'Ouest.

Pour les Verts, cela confirme l'idée que ce projet est fondé sur une croissance exponentielle du trafic aérien, irréaliste et nuisible, et sur une vision dépassée de l'aménagement du territoire, qui conduit à la concentration du développement autour de quelques pôles dotés de grands équipements.

Pour les Verts, il est clair que les premières réunions du débat public ont montré que les promoteurs du projet n'avaient pas de réponses crédibles à apporter aux questions sur la