

## **AEROPORT : SORTIR DU PSYCHODRAME ?**

On ne peut aujourd'hui parler de la création d'une infrastructure lourde de transport sans situer le problème dans son époque et ses choix de société. Une plate-forme aéroportuaire -internationale ou pas- qui prendrait son envol vers 2020, serait destinée à couvrir les besoins régionaux de ce XXI<sup>e</sup> siècle et atteindrait sa vitesse de croisière quelque part autour de 2050 ! Tout laisse à penser que ce premier quart de siècle sera marqué par une redistribution profonde géopolitique et économique : d'où un remodelage des transports aériens en destinations, comme en volume, et le besoin de temporiser -au moins sur les 3 prochaines années- pour lever les incertitudes fondamentales permettant de prendre des décisions importantes et définitives en vue du bien commun.

De plus, quelles que soient les solutions trouvées en France (et en EUROPE) pour la sauvegarde de nos régimes sociaux, elles nécessiteront que les gouvernants -et les politiques qui les soutiennent quelles que soient leurs couleurs politiques- adoptent une charte de bonne gouvernance, en particulier pour une répartition vigilante de ressources limitées entre des besoins nombreux, identifiés et hiérarchisés tant au plan national que des collectivités régionales .

15 ans d'atermolements pour le transfert, pendant lesquels N.A.\* n'a pas cessé de croître et de se moderniser en injectant des sommes très importantes, font que le projet actuel vient ou trop tard ou trop tôt. Le Débat a eu le mérite de démontrer que le dernier atout des porteurs du projet résidait dans la possession d'un terrain ! Est-ce suffisant quand le principe de précaution, tant au plan humain, environnemental et financier, qu'à celui des incertitudes sur la date de saturation de N.A. et la mission effective du futur aéroport, devrait pousser le M.O.\* à rechercher rapidement des sites alternatifs -barycentre du G.O.\*- au développement encore maîtrisable ?

Le Débat a aussi permis de découvrir l'incroyable complexité du trafic de N.A. qui va du transport des éléments de tronçons d'AIRBUS de l'Aérospatiale voisine, aux vols charter intercontinentaux, en passant par l'activité aéroclub, l'aviation d'affaire, les liaisons intérieure et européennes ...chacune de ces composantes obéissant à des logiques, des intérêts, des gestions différentes. Nous sommes au cœur du psychodrame actuel : les responsables politiques et les services de l'Etat (la secteur Public), se sont reposés sur le gestionnaire, entité de la C.C.I.\*; cette dernière se trouve de ce fait dans une situation de juge (représentant des besoins du secteur privé) et de partie (gestionnaire d'intérêts divers).

Les chambres consulaires tiennent à leurs « pouvoirs » actuels de gestionnaire d'aéroport contestés par une directive européenne de mise en concurrence: faut-il y voir l'origine du gonflement des prévisions de trafic -et donc d'un leadership précipité du nouvel aéroport- sans analyse sérieuse de valeur, comme de sélection, des activités qui contribuent fondamentalement au développement économique, ainsi que de leurs modalités de fonctionnement ? Les analystes des associations (société civile) concluent, à partir d'argumentations étayées, qu'il n'y a pas de fatalité quant à la date de saturation de N.A., où à la croissance des nuisances sonores .

La longue histoire de la « mise au point » du dossier de transfert, témoigne de procédures dépassées, où chacun travaille cloisonné : la CCI a-t-elle réellement fait participer (et envie de faire participer) les autres aéroports et CCI de l'OUEST à son projet pour assurer des complémentarités, des transferts de délestage de trop plein de trafics, éviter les sous utilisation comme les doublons, faire de la prospective sur les axes de communication des différents centres d'excellence régionaux ? N'a t-on pas vu pendant 30 ans des services de l'Etat, appartenant tous au même Ministère : Aviation Civile et Equipements Terrestres, travailler sur les aménagements du site de NDDL\*, alors que le service voisin de l'Urbanisme attestait, par milliers, la conformité de permis d'aménagement de lotissement ou de construction d'habitations ? Prépare t-on un nouveau partenariat par le marchandage : vous aurez votre TGV, vous nous laissez les mains libres sur notre aéroport ? A quand un vrai travail en réseau sur le transport aérien entre les villes de la première et deuxième couronnes du G.O. ?

Dans l'attente des conclusion de l'expertise demandée par la Commission Particulière du Débat Public, peut-être pouvons-nous tirer profit du livre de J.-F. RISCHARD de la Banque Mondiale\*\* : *Le secteur public, le secteur privé et la société civile doivent imaginer des modes de collaboration pour régler les problèmes les plus complexes et les plus confondants. Si insolites que ces partenariats tripartites d'un nouveau genre paraissent au départ (ils exigent une attitude complètement différente de celle qui prévaut aujourd'hui), tout laisse à penser qu'ils vont se multiplier au cours des vingt prochaines années, et ce à tous les niveaux, aussi bien mondial que régional ou local ?*

\* N.A. : NANTES ATLANTIQUE / M.O. : Maître d'Ouvrage (l'Etat) / C.C.I. : Chambres de Commerce et d'Industrie / NDDL : Notre-Dame-des-landes - \*\* « 20 défis pour la planète et 20 ans pour y faire face » p. :62

**AEROPORT : SORTIR DU PSYCHODRAME ?**

Certains pensent qu'il n'est pas réaliste de penser, que l'Aérospatiale survivra longtemps à BOUGENNAIS avec le coût d'une piste de l'importance de N.A. enclavée dans une promotion immobilière, même partagée avec l'aviation d'affaire.!