

## **Notre Dame des Landes (NDDL) : un grand projet vraiment inutile**

*On assiste aujourd'hui à l'émergence d'un mouvement d'opposition aux « Grands Projets inutiles » (GPI). Souvent, ces projets ruineux et gros consommateurs d'espace ne sont défendus que par des élus locaux aussi insensibles à la qualité de l'environnement qu'à la rentabilité économique, et surtout soucieux de marquer leur territoire : grands stades, luna-parks, centres commerciaux,... et, bien sûr, grandes infrastructures de transport. NDDL en est un exemple caractéristique que le gouvernement s'acharne à imposer, au risque de décrédibiliser toutes ses déclarations relatives à la protection de la biodiversité, à la transition énergétique et aux économies d'argent public. Mais les opposants aux GPI auraient tort de condamner tous les grands projets (voir l'éditorial).*

### **EDITO - Un gâchis environnemental et financier ?**

Une nouvelle manifestation a eu lieu fin mars, près d'Agen, contre le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, pour dénoncer un « gâchis environnemental et financier ». Un jugement sommaire !

Toulouse est, avec Nice, la seule métropole française (plus de 700 000 habitants) à se trouver à plus de 5 h de Paris par le train. Le temps de parcours Paris-Toulouse restera supérieur à 4 h après l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en 2017. La LGV Bordeaux-Toulouse permettra de gagner une heure, et non... « quelques minutes ».

Or Paris-Toulouse est un énorme marché aérien, 3 millions de passagers par an, que le TGV est susceptible de réduire au moins de moitié. Et l'avion est un gros consommateur d'énergie et émet 36 fois plus de gaz à effet de serre que le TGV par voyageur.km. En ramenant à 1 h le temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse, la LGV permettra aussi au train de concurrencer la voiture (qui émet 16 fois plus de gaz à effet de serre que le TGV).

Mais les opposants aux LGV ne s'attardent pas à ces détails. Ils dénoncent globalement tous les « grands projets inutiles » (GPI), cela évite de réfléchir, et les diabolisent au lieu de se focaliser sur les « grands projets vraiment inutiles » (GPVI).

Ils combattent indistinctement la LGV Poitiers-Limoges, un GPVI au même titre que NDDL, et la LGV Bordeaux-Toulouse ou le projet Lyon-Turin. Mais on ne les entend ni sur les projets routiers qui verraient le jour si le Lyon-Turin était abandonné, ni sur le canal Seine-Nord, pourtant un GPVI dont le coût s'est envolé et dont l'impact écologique est bien loin d'être neutre.

Un événement récent devrait pourtant les amener à se poser quelques questions : le préfet de la région Midi-Pyrénées vient de tirer un trait sur le projet de nouvel aéroport toulousain, un des arguments mis en avant étant... une prochaine desserte TGV Paris-Toulouse en 3 heures.

S'ils veulent rester crédibles dans leur opposition aux GPVI, dont NDDL est le symbole, les défenseurs de l'environnement doivent examiner les grands projets au cas par cas et avoir une vision globale de la politique des transports.

### **DOSSIER SUR NDDL – Introduction**

Dès 2001 et de manière répétée depuis cette date, la FNAUT a exprimé sans la moindre ambiguïté son opposition au projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) destiné à remplacer l'aéroport existant de Nantes-Atlantique (NA) (FNAUT Infos n°94, 114, 158, 182, 194, 200, 202, 211, 213, 214). Accusée récemment par les présidents des conseils régionaux des pays de la Loire et de Bretagne d'avoir changé d'avis sur ce sujet, elle réaffirme ici son opposition déterminée.

La FNAUT considère que NDDL est un projet bâti sur des arguments très contestables voire mensongers, sur des rêveries et sur l'ignorance de graves risques environnementaux et financiers.

Deux aspects du dossier ne sont pas abordés ici : le processus de décision, qui a peut-être respecté les procédures légales (une action précontentieuse de la Commission européenne est cependant lancée), mais au cours desquelles les citoyens n'ont jamais eu à choisir entre plusieurs alternatives étudiées avec les mêmes exigences ; l'impact sur les activités agricoles et l'environnement naturel, la FNAUT n'ayant aucune compétence dans ce domaine.

Le maintien contre tout bon sens du projet par le Premier ministre, soutenu par le Chef de l'Etat (l'Ayraultport est devenu Notre-Dame-de-Hollande), est incompréhensible. Des critiques de plus en

plus nombreuses s'expriment en effet dans des milieux très divers (voir page 4 et 5) : environnementalistes qui ne se laissent pas abuser par le verdissement du projet par ses promoteurs (« un aéroport HQE intégré dans la trame bocagère existante »), écologistes, professionnels de l'aviation, anciens hauts fonctionnaires, économistes, élus et chefs d'entreprises de la région Pays de la Loire, camarades de promotion du Chef de l'Etat, OCDE, militants du PS et, plus généralement, citoyens soucieux de l'avenir de la planète et d'une gestion rigoureuse de l'argent public.

## **PREMIERE PARTIE : la position de la FNAUT**

### **Des arguments très contestables**

#### **1 – L'aéroport NA est dangereux.**

Cette affirmation franchement ridicule a été démentie par plusieurs pilotes professionnels : s'il en était ainsi, comment peut-on imaginer que la DGAC et les syndicats de pilotes ne s'en soient jamais préoccupés ?

Bien des aéroports, en France et en Europe, sont implantés à proximité immédiate de villes, et ces villes sont survolées par de nombreux avions. Il peut arriver que les mouvements d'avions soient gênés par les conditions climatiques locales, mais c'est le cas sur tous les aéroports et les techniques modernes de navigation aérienne permettent de s'en affranchir.

#### **2 – Réduire les nuisances sonores de l'aéroport NA est impossible.**

Les avions modernes sont moins bruyants que ceux de la génération précédente, et des nuisances sonores bien plus fortes qu'à Nantes sont malheureusement observées ailleurs (à Toulouse-Blagnac en particulier). On peut cependant jouer sur les procédures de vol et, si nécessaire, on pourrait étudier sérieusement une réorientation de la piste de NA.

#### **3 – L'aéroport de NA est saturé.**

Cette affirmation ne résiste pas à l'analyse : bien des aéroports équipés d'une seule piste (Genève, 14 millions de passagers par an ; Gatwick, 35 millions) assurent un trafic très supérieur à celui de NA. Et si la saturation évoquée par les promoteurs de NDDL concerne l'aérogare ou les parkings, différentes dispositions sont envisageables : extension/reconstruction de l'aérogare, accroissement du nombre de voyageurs arrivant en transport collectif, parking silo,... qui seraient tout de même plus simples et moins coûteuses que la construction d'un nouvel aéroport.

NA peut d'ailleurs être aisément desservi par la voie ferrée contiguë (tramway, tram-train ou TER) et ses parkings ainsi désengorgés.

Il est exact que le nombre de passagers utilisant NA augmente sensiblement, mais comme l'emport moyen augmente lui aussi, le nombre de mouvements d'avions varie peu : or c'est de ce paramètre que dépendent une éventuelle saturation de la piste et le bruit (la confusion entre nombre de passagers et nombre de mouvements d'avions est fréquente : à Orly, c'est le nombre de passagers et non celui des mouvements d'avions qui a été contingenté pour limiter le bruit).

#### **4 - 9 millions de passagers en 2050.**

Il faut se méfier des prévisions de trafic à long terme (3,5 millions de passagers en 2012). Elles ne tiennent pas compte du programme des LGV, en particulier de l'amélioration des liaisons prévue avec les aéroports parisiens, où l'on dispose bien souvent de vols plus variés, moins chers et plus fréquents. Elles sont basées également sur une poursuite de la croissance économique et sur une baisse continue du coût du transport aérien. Si celle-ci a été constatée avec l'irruption des compagnies à bas coût, les gains de productivité potentiels sont maintenant plus limités alors que les facteurs d'élévation de coût se font plus prégnants.

Selon l'étude réalisée en 2006 pour l'enquête d'utilité publique, le trafic de NDDL devait continuer à croître rapidement jusqu'en 2050, mais le prix du baril était supposé rester compris entre 60 et 80 dollars alors qu'il est déjà de 100 dollars et, suivant le scénario de référence de l'AIE, devrait atteindre 160 dollars à cette date. Qu'en sera-t-il du trafic réel ? Le coût du carburant représente déjà 30% du prix d'un billet d'avion Air France et 45% du prix d'un billet d'une compagnie à bas coûts.

## Des rêveries

### **6 – Le nouvel aéroport sera desservi par une ligne nouvelle Rennes-Nantes.**

Ce projet n'a aucune chance de voir le jour en raison de son coût, de l'ordre du milliard d'euros. Tout le monde sait en effet que des projets plus importants inscrits au Schéma national des infrastructures de transport devront être éliminés ou reportés aux calendes, y compris des projets d'importance nationale, et que les régions sont exsangues financièrement.

### **7 – Le nouvel aéroport ouvrira le Grand Ouest sur le monde.**

Il n'offrira jamais de vols quotidiens directs pour New-York, Pékin, Rio,... Une variété de vols internationaux ne peut être offerte que sur un hub tel que Roissy, Londres, Francfort ou Dubai.

Les responsables de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry n'ont jamais réussi à pérenniser une desserte Lyon – New-York, alors que la zone de chalandise de l'aéroport lyonnais, qui s'étend sur les régions Rhône-Alpes, Auvergne et une large partie de PACA, est bien plus peuplée que le Grand Ouest.

La tendance pour les vols longs-courriers est d'augmenter la taille des avions pour diminuer la consommation de carburant et les coûts par siège, ce qui favorise les plateformes importantes. Or NA n'est que le 10ème aéroport français alors que Lyon est le 4ème.

## Des risques sous-estimés

### **8 – La création de NDDL permettra de libérer de l'espace, de densifier la ville et d'enrayer l'étalement urbain.**

Elle induirait directement un important trafic routier, comme le prouvent les 7 500 places de parking prévues autour de l'aéroport. Les promoteurs de NDDL oublient aussi que les nouvelles infrastructures routières provoqueraient inévitablement, outre une artificialisation accélérée des sols, un étalement urbain et une induction renforcée de trafic routier. L'expérience montre en effet que les aéroports provoquent toujours un déplacement des activités économiques dans leur voisinage : lors de sa création, l'aéroport de Roissy était entouré d'un désert économique.

### **9 – NDDL sera un aéroport de « haute qualité environnementale ».**

Cette présentation est incongrue. Aux dégâts environnementaux locaux s'ajouteraient des risques globaux. Comme cela avait été affirmé il y a quelques années par l'Institut Français de l'Environnement (IFEN) et a été confirmé récemment par Jacques Pavaux, la contribution de l'avion à l'effet de serre est deux fois plus élevée que celle due à la seule émission de CO2.

Il faut tenir compte en effet des phénomènes induits par le vol en haute altitude : émissions d'oxydes d'azote, traînées de condensation influençant la nébulosité (formation de cirrus) et émissions d'aérosols (sulfates et suies) qui modifient l'ampleur et les propriétés de la couverture nuageuse (cirrus), aussi bien dans les couloirs aériens qu'en dehors, car les aérosols se dispersent dans l'atmosphère.

### **10 - NDDL coûtera peu aux collectivités territoriales grâce au PPP.**

Le coût global annoncé de l'aéroport est sous-estimé. Il faut logiquement lui ajouter le coût des accès routiers (son accès pour les vendéens exigera à terme de lourds travaux routiers tels qu'un nouveau pont sur l'Estuaire) et d'une desserte dédiée de l'aéroport par tram-train (infrastructure, matériel roulant et subvention de fonctionnement indispensable compte tenu de la faiblesse de la fréquentation), sans oublier le coût du maintien de l'aéroport actuel.

D'autre part, afin de rembourser l'investissement, les redevances (droits aéroportuaires, péages de parkings, loyers commerciaux) à NDDL seraient plus élevés qu'à NA, d'où des surcoûts pour les usagers et une moindre attractivité pour les compagnies à bas coût qui sont à l'origine de la croissance du trafic.

### **Encadré : Fuite en avant**

Le projet, soutenu par l'Etat, deux conseils régionaux, 7 conseils généraux et 4 intercommunalités, n'a jamais été comparé sérieusement à d'autres solutions et il est bâti sur des hypothèses fausses, comme l'a montré l'étude menée en 2011 par le cabinet néerlandais CE Delft (FNAUT Infos n°202).

On ne rassemble jamais les différents coûts de l'opération : investissement (aéroport lui-même, coûts de transfert, accès routiers, accès ferroviaire et matériel roulant) et fonctionnement (les deux aéroports, le service de transport public,...) (FNAUT Infos n°211).

Arrêtons donc tout le processus pour réfléchir enfin et prendre en compte les contraintes émergentes : raréfaction des hydrocarbures, pénurie de terres agricoles, pollution de l'atmosphère, évolution climatique inquiétante.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

### **Conclusions et propositions de la FNAUT**

L'aéroport existant de NA, dont la qualité est reconnue par tous les professionnels de l'aviation civile, n'est ni dangereux ni saturé, et on peut en réduire les nuisances sonores. Son accessibilité peut être améliorée, pour un coût modeste, par une desserte par transport collectif ferré.

- Les conséquences environnementales de la construction du nouvel aéroport seraient graves : artificialisation de terres agricoles, induction d'un trafic routier important, encouragement à l'urbanisation périphérique diffuse.

- Les prévisions de trafic ne sont pas réalistes et il est illusoire d'espérer que le nouvel aéroport offre des relations intercontinentales permettant d'« ouvrir le Grand Ouest sur le monde ».

- La réalisation de NDDL implique des coûts immédiats non comptabilisés (accès routiers, desserte par car puis par tram-train) et, à plus long terme, des risques financiers pour la collectivité.

En résumé, ce gaspillage est contradictoire avec la « transition écologique » et la préservation de la biodiversité souhaitées par le gouvernement, et avec l'obligation d'économiser l'argent public et de prioriser l'amélioration des déplacements de la vie quotidienne.

Il convient donc d'abandonner ce projet, comme l'ont été, sans drame, le 3ème aéroport parisien, le nouvel aéroport du Var, le 2ème aéroport de Toulouse, les canaux Rhin-Rhône et Seine-Est, les autoroutes Grenoble-Sisteron, Ambérieu-Bourgoin et Thonon-Annemasse, le tunnel du Mercantour, la rocade nord de Grenoble,...

Mais des actions sont nécessaires pour optimiser la desserte de Nantes.

1 – Améliorer le fonctionnement de l'aéroport NA afin de réduire ses nuisances : interdire les vols de nuit, renforcer les équipements (Instrument Landing System) ; éventuellement, réorienter la piste pour réduire fortement le nombre des habitants impactés. Aménager un accès par la voie ferrée qui passe à 200 m de l'aérogare, pour augmenter significativement le pourcentage de voyageurs arrivant en transport collectif et soulager les parkings, avant d'envisager des parkings silos. Agrandir ou reconstruire l'aérogare pour répondre aux besoins du court/ moyen terme prévisible, aux meilleures normes environnementales.

2 – Améliorer l'accès ferroviaire du Grand Ouest à Orly et Roissy (une proposition déjà avancée par la FNAUT en 2001), ce qui suppose une modernisation rapide de la grande ceinture parisienne entre Massy et Valenton pour fluidifier le trafic des TGV diamétraux, puis la construction d'une interconnexion sud, ligne nouvelle de 30 km environ comprenant une gare à Orly.

Le coût de cette ligne nouvelle peut être fortement réduit (le projet présenté par RFF consistant à relier Massy à Sénart pour un coût de 3 milliards d'euros, comprenant une gare-cathédrale à Orly et un tunnel de 25 km sous la forêt de Sénart, est aberrant). Dans un premier temps, mettre en place une liaison routière améliorée entre la gare de Massy TGV et Orly.

L'objectif ne doit pas être de drainer la clientèle de l'Ouest vers les aéroports parisiens, mais de supprimer les vols de rabattement sur les vols longs-courriers. De nombreuses compagnies utilisent déjà le TGV en pré- ou post-acheminement de leurs clients, voir le cas récent d'Air France sur Strasbourg-Roissy.

3 – Améliorer les relations ferroviaires entre Nantes et Rennes d'une part, les autres grandes villes françaises d'autre part, qu'il s'agisse de relations par trains classiques (Nantes-Bordeaux par exemple) ou par TGV intersecteurs (voir FNAUT Infos n°200 et le document très précis élaboré par la FNAUT Pays de la Loire : « Investir dans le ferroviaire pour réduire le nombre de vols entre Nantes et les villes françaises »).

Une politique et des investissements ciblés permettraient de réduire significativement le nombre de vols à courte et moyenne distance (jusqu'à 800 km) au profit du train, ce qui permettrait de réduire la consommation d'hydrocarbures et les pollutions, tout en desservant les territoires intermédiaires.

## **Encadrés**

### **Dialogue de sourds**

La « commission du dialogue », mise en place par le gouvernement et présidée par Claude Chéreau, a auditionné la FNAUT Pays de la Loire et bien d'autres opposants à NDDL, et reçu une contribution de la FNAUT nationale. Tout en soulignant que les coûts de réaménagement de l'aéroport existant de NA, avec ou sans réorientation de la piste, auraient dû être précisés, elle a, comme prévu, confirmé l'utilité de NDDL. Certes elle a reconnu que l'aéroport NA n'est pas saturé aujourd'hui mais, « comme le trafic va continuer à croître », elle a affirmé que NA sera saturé dans 5 ans : on se demande en vertu de quelle compétence (nous lui avons pourtant recommandé d'auditionner Jacques Pavaux).

Le comité scientifique mis en place par le gouvernement s'est montré très sévère : il a également reconnu que les opposants à NDDL ne racontent pas que des bêtises. Il n'a pas validé la méthode de compensation des dégâts environnementaux proposé par Vinci, le concessionnaire de NDDL. Il a estimé que les enjeux environnementaux ont été sous-estimés par Vinci et recommandé de nouvelles études sur l'état initial du site de NDDL. Quant à la commission agricole, elle a suggéré une réduction de l'emprise de NDDL.

Enfin le Conseil national de protection de la nature (CNPN) a demandé des inventaires complémentaires des espèces « sur au moins 2 ans ».

Cette accumulation de critiques va évidemment retarder l'ouverture des travaux. Mais il semble qu'elle n'ébranle pas les certitudes des promoteurs de NDDL, dont l'entêtement est de plus en plus incompréhensible...

### **Prévisions de trafic**

Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du Transport Aérien, a démontré que les modèles traditionnels construits sur des séries chronologiques de données passées surestiment grossièrement les trafics aériens à long terme. Une raison tient à l'évolution des habitudes de consommation et des autres facteurs socio-économiques que les modèles traditionnels sont incapables de prendre en compte. Le modèle développé par Jacques Pavaux, connu pour sa fiabilité, est basé sur l'analyse du taux de pénétration du transport aérien dans la population (pourcentage que représentent, dans cette population, les individus qui ont pris au moins une fois l'avion durant la dernière année). Ce taux évolue, en longue période, comme une fonction logistique du temps (représentée par une courbe en S).

## DEUXIEME PARTIE DU DOSSIER

### Chronique de l'Ayraultport : une accumulation de critiques rationnelles

- Dans une lettre ouverte à François Hollande, son ancien condisciple à Sciences Po, Jean-Marie Ravier, PDG de l'entreprise Mécan'outil implantée à Ancenis, explique que « l'Ayraultport ne sera pas rentable » et critique au passage l'aveuglement de la CCI de Nantes, pilier historique du projet.

Selon lui, l'aéroport actuel de Nantes, totalement amorti, attire les compagnies aériennes à bas coûts grâce à ses faibles taxes aéroportuaires. Ces taxes seront bien plus élevées à NDDL, le prix des billets d'avion augmentera de 20 euros par aller-retour (pour un prix actuel de 100 euros sur Nantes-Marseille). Les compagnies iront donc s'établir à Angers ou Rennes, et le trafic annuel de NDDL redescendra à moins de 3 millions de voyageurs, d'où impossibilité de couvrir les frais d'exploitation d'un aéroport surdimensionné et de rembourser les emprunts ! Et il en résultera une perte d'attractivité pour les entreprises régionales et le tourisme.

M. Ravier constate que les avions les plus bruyants, sont peu à peu retirés du service et que, par suite, le bruit des avions modernes ne menace en rien l'urbanisation de l'île de Nantes. Il rappelle enfin qu'une desserte ferroviaire de l'aéroport de Nantes est possible en prolongeant de 1 500 m une ligne de tramway existante. Sa conclusion : l'aéroport existant est excellent, il est très compétitif et bénéficie de réserves foncières importantes.

- Après avoir été reçu par François Hollande fin janvier, Nicolas Hulot, son « envoyé spécial pour la préservation de la planète », a affirmé à l'Express que le président était « embarrassé » par le projet NDDL : « je ne suis pas certain que le président soit convaincu de la pertinence du projet, mais il ne peut pas désavouer son Premier ministre. Nous avons en France un déficit démocratique, nous ne savons pas organiser des débats publics dignes de ce nom. Les terres agricoles deviennent rares ; avant de les sacrifier, il faut analyser le bénéfice social et économique ; à NDDL, ce bénéfice est plus que discutable ».

Fureur des élus ! Jacques Auxiette, président PS du Conseil régional des Pays de la Loire : « vous n'avez pas le droit de véhiculer des contre-vérités ». Philippe Grosvalet, président PS du Conseil général de la Loire-Atlantique : « vous avez construit votre succès en montrant aux téléspectateurs la beauté de notre planète ; prétendez-vous aujourd'hui les dissuader de prendre l'avion pour découvrir ces paysages ? »

- Autre lettre ouverte à François Hollande, celle de Thierry Masson, pilote de ligne et commandant de bord depuis 10 ans chez Air France. Extraits.

« La sécurité de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique satisfait les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le ministère des Transports et la DGAC ont classé l'aéroport en catégorie A. Voici de quoi faire taire définitivement ses détracteurs, qui arguent maladroitement d'une nécessité absolue de transfert. Si dangerosité potentielle il y avait, le principe de précaution imposerait de suspendre sine die l'activité de l'aéroport.

La croissance du trafic de Nantes-Atlantique, qui atteint 3,2 millions de passagers, est certes constante. Mais c'est par le nombre de mouvements d'avions que se calcule et s'anticipe le dynamisme d'une telle plateforme. A Nantes, ce nombre est stable, avec environ 50 000 mouvements de vols commerciaux par an. L'augmentation du nombre de passagers provient d'un meilleur emport moyen (75 passagers, quand la moyenne nationale est de 90).

Il faut d'ailleurs faire un distinguo entre les lignes régulières, qui ont une croissance conforme à celle des autres aéroports régionaux de France ou des pays voisins, et les vols charters qui « tirent » vers le haut l'activité de l'aéroport seulement 6 mois par an !

Un aéroport répond toujours à un besoin mais ne génère pas ce besoin. Tous les experts indiquent qu'il y aura une croissance forte du transport aérien, mais résolument limitée à la Chine, à l'Inde et au Moyen Orient, peu ou pas sur le continent nord-américain et encore moins en Europe.

A l'heure actuelle, toutes les compagnies aériennes mettent en place des plans de réduction de leurs effectifs et leurs moyens matériels. Elles fusionnent et se recentrent sur des plateformes uniques, dans toutes les capitales européennes.

Quelle que soit l'attractivité en cours ou à venir des belles régions de l'Ouest, qui va parier sur des

vols transcontinentaux entre NDDL et Los-Angeles, Singapour, Sydney ou Dubaï ?

Il n'a jamais été constaté qu'un aéroport génère une économie nouvelle, particulièrement lorsque l'outil correspondant existe déjà et reste sous-utilisé. Une efficacité optimisée permettrait de ne pas gaspiller des ressources financières et foncières colossales.

Il est urgent de décréter un moratoire et de revisiter les demandes et perspectives du marché potentiel, les besoins et demandes des compagnies aériennes ».

- L'économiste Alain Grandjean (cabinet Carbone4) critique lui aussi le projet d'aéroport NDDL.

« Dans l'étude de 2006 réalisée pour l'enquête d'utilité publique, le trafic de NDDL est supposé croissant jusqu'en 2050, le PIB croissant dans une fourchette 1,9%-2,4%, le prix du baril se tenant dans une fourchette 60-80 dollars alors qu'il est déjà de 100 dollars !

S'il faut investir aujourd'hui, c'est dans les économies d'énergie, pour réduire notre dépendance au pétrole. Or un nouvel aéroport n'a de sens que si le trafic aérien croît.

Plus de 2000 ha de terrains agricoles et de zones humides vont être sacrifiés au bitume et au béton, alors que nous devons en finir avec l'érosion de la biodiversité et l'artificialisation des sols. L'avenir est à l'agriculture maraîchère de qualité et de proximité. »

- Jean Gadrey, professeur émérite d'économie à l'université de Lille, est aussi sévère : « tout est à jeter dans ce projet démesuré et destructeur, qui est né en 1963, à l'époque du Concorde. Un projet auquel Jean-Marc Ayrault veut, depuis les années 1990, voir son nom attaché. Veut-il entrer dans l'histoire à reculons en imposant un projet largement rejeté ? Il existe d'autres façons de marquer son temps. Ce sera, dit-on, un aéroport écologique : cela me fait penser à Rama Yade, alors secrétaire d'État aux sports, qui voulait promouvoir un circuit de Formule 1 vert... ».

- Gérard Lahellec, vice-président du Conseil régional de Bretagne, affirme que « le grand projet structurant de la décennie est celui de la réalisation du plan ferroviaire breton consistant à mettre la pointe bretonne à 3 heures de Paris et à diffuser la modernité liée à cette réalisation à tout le territoire régional et à toute la population ». Il vante la virgule de Sablé (sans citer la FNAUT qui en a eu l'idée). Jusqu'ici, tout va bien. Mais, selon lui, le désenclavement du Grand Ouest, « qui s'est transformé peu à peu en foyer de croissance de dimension européenne », passe aussi par la réalisation de NDDL et de la LGV Rennes-NDDL-Nantes (dont il n'explique pas comment elle pourrait être financée).

M. Lahellec manque de cohérence : dès lors que la LGV Le Mans-Rennes doit être mise en service en 2016, « l'ouverture du Grand Ouest sur le monde » passe par un meilleur accès à Orly et Roissy, où le voyageur peut trouver une panoplie de vols intercontinentaux que n'offrira jamais NDDL, donc par la modernisation, prévue depuis des années, de la ligne francilienne Massy-Valenton qui fiabiliserait la circulation des TGV diamétraux.

- Henri-Michel Comet, préfet de région, prend position sur un projet de transfert d'un aéroport profondément enclavé dans une agglomération en pleine croissance démographique :

« de nombreuses études ont été menées entre 2000 et 2006, mais de nouveaux éléments doivent être pris en compte ; le trafic de l'aéroport existant est passé de 5 en 2001 à 7 millions de passagers, mais l'empont s'est accru de 61 à 83 d'où un nombre de mouvements moins importants que prévu ; on a restreint les vols de nuit et les avions de nouvelle génération ont de meilleures performances acoustiques ; enfin le projet de LGV se poursuit normalement ».

Au total, conclut le préfet de région, « aucune relance d'une réflexion sur un nouveau site aéroportuaire n'est aujourd'hui justifiée ».

Il est préfet de la région Midi-Pyrénées et l'aéroport existant dont il parle est celui de Toulouse-Blagnac...

- Quant à Pierre Bousquet de Florian, préfet de la région Languedoc-Roussillon, il affirme, à propos de l'aéroport de Montpellier : « le fait que l'aéroport ne soit pas dans le périmètre de l'agglomération est une faiblesse, à la fois pour l'aéroport et pour l'agglomération » (la Lettre de M).

- Alain Juppé, maire de Bordeaux, a annoncé fin mars que la ligne A du tramway sera prolongée

jusqu'à l'aéroport de Mérignac. Le projet d'une liaison directe entre le centre de Bordeaux et l'aéroport de Mérignac faisait partie des sujets de discussion des décideurs depuis des années dans l'agglomération. L'ancien préfet de la Gironde Patrick Stefanini avait relancé ce débat au début de l'année 2012. « Cela me paraît absolument indispensable ; je réclame depuis longtemps la continuation de la ligne A du tram jusqu'à l'aéroport. Il y a moins de 2km à faire cela me paraît tout à fait possible » disait déjà Alain Juppé, qui soulevait également une autre hypothèse, « l'activation de la ligne de chemin de fer de ceinture, qui pourrait permettre d'avoir une liaison plus directe ».

- Jean-Paul Bachy, président PS du Conseil Régional de Champagne-Ardenne : « j'ai du mal à comprendre, alors qu'il faut faire des économies, qu'on dépense des centaines de millions d'euros et qu'on mette une région à feu et à sang pour construire en Pays de la Loire un aéroport de déconcentration de l'Ile-de-France alors qu'il existe à 170 km de Paris un aéroport ultramoderne pour le fret et les passagers, Vatry, dont c'est la vocation ».

- Arnaud Montebourg, ministre du Redressement productif : « cet aéroport de NDDL, tout le monde s'en fout ».

- FR3 Pays-de-Loire, société largement financée par la région, prend ouvertement parti pour les pro-NDDL.

- Pour Dominique Voynet : « NDDL est une sottise et ne se fera pas ».

- Selon le WWF, NDDL est «une offense à la biodiversité nationale ». L'ONG souligne « le risque d'inondation que peut entraîner le projet sur les villages alentours » et demande des études complémentaires.

- Dans sa récente étude économique sur la France, l'OCDE affirme que "des projets prestigieux, stades ou aéroports régionaux, risquent de représenter une charge pour les générations futures".

- Selon Laure Pascarel et Nicolas Pagnier, membres du Conseil national du PS, ainsi que Fabienne Bidou et Denis Vichérat, membres du mouvement socialiste Utopia : « NDDL est désormais le symbole de la résistance à un modèle de développement que beaucoup jugent inadapté aux enjeux actuels ; affirmer que la population locale serait pour ce projet sous prétexte qu'une majorité des élus régionaux le sont n'est que pure spéculation ; à l'intérieur même du PS et encore plus particulièrement en Loire-Atlantique, règne une omerta sur NDDL ; évoquer le sujet, vouloir en débattre, suscite immédiatement la suspicion, ce sujet est tabou ; les porteurs du projet en sont réduits à recruter des lobbyistes et à acheter des pages de publicité dans la presse où les opposants sont caricaturés comme menant une lutte idéologique contre le progrès, le développement et la croissance de nos territoires ».

- La FNAUT Pays-de-la-Loire : « comment peut-on faire croire que l'on va limiter l'étalement urbain en expédiant à la campagne un aéroport dont les voyageurs et les employés sont actuellement en majorité proches, et qui est d'accès très facile depuis l'agglomération et les départements voisins ? »

- Gaël Slimane, directeur général adjoint de l'institut BVA-Opinions : « NDDL est une sacrée épine dans le pied du gouvernement ; c'est un non-sujet pour l'immense majorité des Français mais l'autorité de l'Etat est en cause ; si les occupants du site ne sont pas expulsés, le gouvernement sera accusé de faiblesse et s'ils sont expulsés, il se fâchera avec ses alliés écologistes et une partie de l'opinion ».

- Selon Laurence Rossignol, secrétaire à l'environnement du PS : « la crise est celle d'un modèle à bout de souffle qui épuise les ressources de la Planète ». Mais elle ne répond rien quand on l'interroge sur NDDL.

- Un internaute : « sans liaison directe avec les USA et la Chine, NDDL ne servira à rien, allons à Roissy en TGV ; seules quelques destinations nouvelles soleil ou low-cost sont susceptibles d'ouvrir à



NDDL ; si on veut créer des emplois, on peut choisir la rénovation urbaine ou l'isolation des logements, quels emplois a-t-on créé à Angers ou Tours par un bel aéroport tout neuf ? »

- Patrick Warin, camarade de promotion de François Hollande à l'ENA :

« ce sont les opposants à NDDL qui incarnent la modernité et l'ouverture au 21<sup>ème</sup> siècle. Qui peut croire que les opérateurs aériens vont desservir le Grand Ouest alors que leur modèle économique est de ramener les passagers vers quelques hubs majeurs soit par des avions qui rallient Nantes à Orly, Roissy, Francfort, Londres, Amsterdam ou Madrid ? A partir de ces plateformes, ils visent un remplissage maximum de très gros porteurs économes en carburant.

Sauf à souffrir d'une mégalomanie ridicule, qui peut croire qu'un Grand Ouest aujourd'hui déjà bien relié par TGV aux plateformes parisiennes a besoin d'un équipement nouveau, coûteux, détruisant des hectares de terres agricoles et déracinant paysages et hommes attachés à leur territoire ?

Nantes a déjà deux aéroports qui figurent dans les codes internationaux de l'IATA : NA dont le trafic croît sans que cela justifie un transfert coûteux et... la gare SNCF, utilisée dans la tarification aérienne pour acheminer par TGV les passagers vers Orly et Roissy ».

- Selon les opposants à NDDL, les observations des scientifiques et du CNPN vont beaucoup intéresser la Commission Européenne. Celle-ci s'est auto-saisie du dossier de l'aéroport, qui pourrait présenter plusieurs violations des directives européennes.

- Le Collectif d'Elus opposés au projet d'aéroport (<http://aeroportnddl.fr>), qui a financé l'étude de CE Delft, critique la note de la DGAC justifiant le montant des bénéfices économiques attendus de NDDL (911 millions d'euros sur 30 ans) liés aux gains de temps obtenus en évitant des correspondances aériennes à Paris grâce à l'enrichissement de l'offre sur NDDL.

### **Sondage**

Que souhaitent les Bretons en matière de grands chantiers ? Selon un sondage BVA sur les travaux publics, c'est une LGV les rapprochant de Paris qui arrive en première position (projet cité par 85% des sondés et jugé essentiel par 17% d'entre eux), devant le parc éolien marin en baie de Saint-Brieuc (80%, 13%), le passage à 2x2 voies de la RN164 (75%, 8%), la 2<sup>ème</sup> ligne de métro de Rennes (72%, 6%). Bon dernier, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (47%, 4%).

Page 8 du bulletin (nouvelles des régions) - Deux petits articles sur Nantes

### **Une 2<sup>ème</sup> gare à Nantes ?**

La préservation des emprises ferroviaires urbaines inutilisées est d'un intérêt crucial pour l'avenir, mais on ne l'a pas encore compris à Nantes (comme à Paris où les possibilités offertes par la Petite ceinture sont ignorées, voir FNAUT Infos n°213).

Il existe à Nantes deux grandes gares (voir la carte) : la gare centrale, en service, située sur la rive nord de la Loire et dénommée Gare d'Orléans (elle appartenait à l'ancien réseau du Paris Orléans), et la Gare de Nantes État, située sur l'Ile de Nantes (elle appartenait au réseau concurrent de l'État). Cette dernière a été fermée au trafic voyageurs en 1959, et ses voies servent aujourd'hui pour le fret et les manœuvres des trains de voyageurs desservant Nantes Orléans.

La FNAUT Pays de la Loire s'inquiète des projets de réaménagement de l'Ile de Nantes, présentés sans débat par les urbanistes, la Samoa (société d'aménagement de l'Ile) et Nantes Métropole, car ils prévoient imprudemment la disparition des infrastructures ferroviaires existantes au profit de la construction immobilière.

Pour la FNAUT, non seulement ces infrastructures doivent être préservées car elles sont indispensables au trafic de fret, mais une réflexion sérieuse doit être lancée sur leur utilisation pour des services voyageurs dans le cadre d'une utilisation optimale de l'étoile ferroviaire nantaise. La FNAUT propose leur prolongement sur 500 m par une traversée de la Loire jusqu'à la gare de Chantenay, située plus en aval sur la rive droite. On pourrait ainsi se prémunir d'une prochaine saturation de la gare centrale, bien desservir un secteur où l'on veut implanter des services à rayonnement régional (CHU), et obtenir un itinéraire-bis : toute intervention ou accident dans le tunnel de Chantenay,

construit dans les années 50 à la suite du comblement de certains bras de la Loire, pourrait interrompre le trafic entre Nantes et Saint-Nazaire.

<http://bit.ly/106m7TO>

### **Nantes-Châteaubriant : pas de vision interrégionale**

Un tram-train circulera mi 2013 sur les 64 km de la ligne Nantes-Châteaubriant, partie reconstruite et électrifiée de l'ancienne ligne Nantes-Rennes toujours exploitée de Châteaubriant à Rennes. Fréquente jusqu'à Nort-sur-Erdre à 30 km de Nantes, la desserte a été conçue d'abord comme périurbaine, d'où le choix du tram-train. Si la fréquence est plus réduite mais suffisante au-delà de Nort-sur-Erdre, le temps de trajet, plus de 1h de Nantes à Châteaubriant, sera peu attractif, la vitesse du tram-train étant limitée à 100 km/h. Le tram-train est utilisé ici au-delà de son domaine de pertinence ; c'est une bonne solution jusqu'à Sucé (17 km) mais ensuite les interstations sont égales ou supérieures à la dizaine de km et le TER serait nécessaire.

Les relations intervalles n'ont pas été prises en compte : il y aurait seulement 5 TER Rennes-Châteaubriant par jour, pour 7 tram-trains Châteaubriant-Nantes, les deux tronçons de la ligne étant isolés par des butoirs ! Une desserte interrégionale directe par Châteaubriant intéresserait pourtant les nombreux banlieusards du Nord-Est de Nantes et du Sud-Est de Rennes qui n'ont pas intérêt à passer par les gares centrales des deux villes pour prendre des trains Nantes-Rennes via Redon.

Les Régions vont-elles enfin se parler, mettre en place des correspondances systématiques et rapides à Châteaubriant, puis améliorer les relations Nantes-Rennes par cet itinéraire court (125 km contre 152 km par Redon) ?

Dominique Romann

Alors que l'emprise de la ligne est large, tout a été fait pour bloquer la création éventuelle d'une deuxième voie, qu'il s'agisse de l'implantation de la voie unique au centre de la plateforme ou du positionnement des quais et des pylones de la caténaire. Manifestement on a voulu interdire toute circulation de TER entre Nantes et Rennes, et pousser à la création d'une nouvelle ligne desservant NDDL au passage.

Aymeric Gillaizeau