

Nantes-Notre-Dame-des-Landes ou la difficile acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport

40 ans de conflit autour du projet de Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Le projet de création du nouvel aéroport du Grand Ouest à Nantes-Notre-Dame-des-Landes divise. Dans ce conflit vieux de plus de 40 ans, les populations riveraines du futur site pour la plupart agriculteurs ont engagé un bras de fer juridique contre les défenseurs du projet. Leur grève de la faim qui durait depuis un mois vient de se terminer suite à la décision prise par les collectivités locales le 8 mai dernier de suspendre les expulsions des propriétaires et des exploitants des terres destinées à accueillir la nouvelle plate-forme. Les opposants au projet ont eu l'intelligence politique de limiter leurs revendications. Sans aborder la question de fond, c'est-à-dire l'arrêt des travaux, ils demandaient que les expulsions s'arrêtent le temps que tous les recours judiciaires soient épuisés. Plusieurs d'entre eux ont été déposés contre la concession accordée pour les travaux au groupe Vinci, d'autres contre les expropriations, sans oublier une QPC (question prioritaire de constitutionnalité) qui devrait être examinée le 15 juin par le Conseil constitutionnel. Les opposants au projet ont réussi à faire de leur dossier un enjeu national sur lequel les candidats à l'élection présidentielle se sont prononcés. Ils ont ainsi obtenu le soutien de François Bayrou, d'Éva Joly, de Jean-Luc Mélenchon et de Marine Le Pen. Néanmoins, les responsables locaux restent fermes sur leur décision de poursuivre le projet, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée et qui fait déjà l'objet d'un contrat de concession entre Vinci et l'État. L'objectif est donc toujours de commencer les travaux en 2013 pour une ouverture du nouvel aéroport en 2017.

La longue série des oppositions aux projets de nouveaux aéroports ou d'extensions des aéroports existants

Le cas de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit dans une longue série de conflits aéroportuaires. Depuis la déréglementation du transport aérien au début des années 90 et l'explosion du trafic à l'échelle mondiale, de tels conflits ont vu le jour entre les populations riveraines, les collectivités locale d'une part et les gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes et pouvoirs publics de l'autre. On assiste à l'opposition de deux logiques : celle du développement économique face à celle de la protection de l'environnement. La sensibilité environnementale des riverains est plus forte aujourd'hui et le seuil de tolérance aux nuisances aériennes moins élevé. Les territoires concernés, et donc les densités de population touchées, sont de plus en plus importants. Rappelons que 60% du trafic national est concentré en Ile de France, région la plus peuplée !

L'acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport est donc difficile. En France, les riverains ont réussi à empêcher l'implantation de DHL à Strasbourg (1996). Et il n'est pratiquement pas un projet d'extension (Roissy Charles-de-Gaulle, Lyon Saint-Exupéry) ou de création d'aéroports (Toulouse, Nantes, troisième aéroport parisien) qui ne suscite une forte mobilisation des opposants. Ailleurs en Europe éclatent des conflits similaires, particulièrement au Royaume-Uni (développement

d'Heathrow à Londres). La contestation des projets d'extension des aéroports, en se généralisant, est devenue l'un des facteurs déterminants de l'avenir du secteur aérien. Elle peut très bien se traduire, à terme, par l'impossibilité de mener à bien ces projets et donc par une saturation de fait, d'origine politique et environnementale, des principales plates-formes.

L'article 12 du Grenelle 1 prévoit que toute nouvelle création d'aéroport est possible pour des raisons environnementales et dans le cas de transfert d'activités. Il s'applique uniquement pour Nantes à ce jour puisque les activités de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique seront transférées sur le nouveau site de Nantes Notre Dame des Landes.

La question de transfert de certaines activités (fret tout cargo, charters, ...) se pose aussi pour Paris. A Lyon le projet d'extension de l'aéroport avec la création d'un deuxième doublet de pistes a été suspendu alors qu'à Toulouse le projet de deuxième aéroport toulousain a avorté.

Le nécessaire rééquilibrage du système aéroportuaire national et parisien défendu par les élus de Ville et Aéroport

Or, pour Ville et Aéroport, il est absolument nécessaire aujourd'hui de mettre en place une nouvelle organisation plus équilibrée de notre système aéroportuaire national et parisien. En 2008, la Cour des comptes a elle-même critiqué dans un rapport thématique l'absence de politique d'anticipation par les pouvoirs publics de la saturation des aéroports existants annoncée à l'horizon 2025 notamment à Paris. Elle a rappelé la nécessité de rouvrir le débat sur l'opportunité d'un nouvel aéroport dans le grand Bassin Parisien. Parallèlement, le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports estime que « l'Europe ne pourra pas faire l'économie de nouvelles infrastructures aéroportuaires » : elle indique que le doublement du trafic tous les dix à quatorze ans est probable et souligne que la création de nouvelles plates-formes est une condition essentielle, alors que pourtant les projets de nouveaux aéroports ont été peu nombreux (Lisbonne, Berlin, Paris).

Depuis dix ans, le choix d'une politique de gestion à saturation des aéroports existants

En France, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui mise sur l'augmentation de l'emport moyen estime qu'il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent. En même temps elle prévoit 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030 ! Sur la base d'une croissance annuelle entre 4 et 5% sur 18 ans on atteindrait le seuil de saturation des capacités à Roissy, soit entre 900 000 (limite de 120 mouvements/heure) et 1 million de mouvements annuels. Pour Orly cela reviendrait à faire sauter le plafond actuel des 200 000 mouvements pour atteindre celui de 350 000, soit un total de 1,35 million de mouvements à Paris.

En 2030 la saturation des capacités des aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale elle aura été atteinte bien avant à l'horizon 2020.

Maintenant, il est nécessaire de définir une nouvelle politique aéroportuaire française

Pour Ville et Aéroport, on ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne. Plusieurs scénarios de développement existent : l'immobilisme qui revient à optimiser le déséquilibre constaté : Roissy hypertrophié par le gigantisme et par la saturation des accès terrestres avant celle des capacités ; la fermeture d'Orly après avoir construit un nouvel aéroport au sud de Paris ; le réengagement de la réflexion

stratégique sur la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien afin d'anticiper la croissance du trafic et la saturation environnementale. Dans ce cadre, l'État pourrait faire le choix de la création ex-nihilo d'un aéroport comme le proposait le gouvernement Balladur au travers du rapport Douffiagues en 1995 à Beauvilliers ou le gouvernement Jospin en 2001 à Chaulnes. C'est le troisième aéroport qui ne peut plus être un sujet tabou. Il pourrait également faire le choix de Paris-Vatry car cet aéroport existe déjà et que ce sera moins coûteux et plus rapidement opérationnel. Mais pour que Paris-Vatry « décolle » il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel (Canada) persiste. Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori mais après une étude sans a priori. Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport de Châteauroux-Centre en matière de fret et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel. L'intermodalité air-rail sera également fortement encouragée avec la réalisation effective de Roissy-Carex.

Face au doublement annoncé du trafic aérien à l'horizon 2030, la politique aéroportuaire française doit reposer sur une vision globale à l'échelle nationale qui pourrait être un véritable atout d'aménagement du territoire et de développement économique. Une telle réorganisation plus équilibrée du réseau aéroportuaire national et parisien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. Dans le même temps, la gouvernance doit évoluer pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables. Le projet de Notre-Dame-des-Landes doit également s'inscrire dans cette nécessaire vision d'ensemble.