

Concertation préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

Contribution du Conseil de développement de Nantes métropole - Juillet 2019 -



Photo "Aéroport Nantes Atlantique"

Le Conseil de développement de Nantes métropole est une assemblée consultative instituée par la loi d'août 2015 sur la nouvelle organisation territoriale de la République (Loi NOTRE). Organe libre et autonome, il assure, auprès de la métropole et du pôle métropolitain Nantes – Saint Nazaire, une mission d'expression de la société civile, de propositions et d'animation du débat public.

PRÉAMBULE

Cette concertation ouverte en période estivale intervient dans un contexte encore marqué par une succession d'échecs de toute nature qui rendent son issue très incertaine. Il est important de rappeler ce contexte car il pèse lourdement sur le contenu des débats sur le réaménagement de Nantes Atlantique. On ne peut pas raisonner en faisant abstraction des dernières années.

– Le contexte de l'échec démocratique

Malgré les débats de toute nature, une consultation populaire sans équivoque, un épuisement des recours juridiques, une large convergence des collectivités locales, les processus démocratiques traditionnels n'ont pas été en mesure de traiter la question du transfert de l'aéroport vers le site de Notre Dame des Landes. Un projet de déplacement d'un équipement somme toute modeste, au regard d'autres grands projets, s'est heurté à un mouvement puissant qui a su conjuguer un rejet local traditionnel avec une opposition nationale voire internationale capable de transformer un projet local en enjeu planétaire.

Les outils de la démocratie classique n'ont pas été opérants et une opposition associant à la fois réseaux sociaux, utilisation intelligente de l'image, lutte contre le réchauffement climatique, contestation du modèle économique, appui de la jeunesse... s'est imposée. Une "forme de radicalité démocratique" s'est inventée comme nouveau modèle, celui du "zadisme", désormais consacré comme la forme contemporaine du mouvement contestataire.

Cette logique conflictuelle aboutit à la satisfaction des uns en engendrant la frustration des autres. La disparition du "commun", des solidarités territoriales à l'échelle locale rend le dossier très difficile à gérer. Comment une population qui attendait le transfert peut-elle faire confiance à un dispositif de concertation qui vient maintenant contredire ses aspirations ? Comment envisager un nouveau transfert vers un autre site sans générer les mêmes oppositions ? Comment définir la notion d'intérêt général dans des conditions où la logique du conflit, et donc de la victoire des uns sur les autres, s'est installée ? Comment effacer 50 ans de débats et repartir de zéro comme si de rien n'était ? Comment définir de nouveaux processus démocratiques dans un contexte environnemental de plus en plus contraint ?

– Le contexte de l'échec politique

La décision d'abandon du transfert à Notre Dame des Landes en janvier 2018 est venue clore un dossier pour lequel aucune stratégie alternative n'a été pensée. Probablement inévitable compte tenu du pourrissement de la situation, la décision gouvernementale acte aussi une forme d'impuissance politique en confirmant le principe selon lequel l'abandon du projet est toujours préféré au conflit insoluble par les moyens légaux.

– Le contexte de l'échec de l'aménagement du territoire

La logique de mise en débat d'un projet dont les conséquences sur le territoire sont importantes mais pour lequel aucune alternative n'est proposée, marque l'échec d'une politique d'aménagement du territoire qui ne soumet pas aux habitants des options à débattre pour le développement de leur espace de vie.

Comment passer d'une logique où il n'y avait pas d'alternative à Notre Dame des Landes à celle de Nantes Atlantique comme seule possibilité envisageable ? Le principe du scénario unique en matière d'aménagement du territoire ne fonctionne pas.

Dans le même temps, l'aéroport de Roissy va connaître un projet d'extension pour 40 millions de passagers supplémentaires, renforçant encore le poids de la région parisienne.

Mais la décision de l'abandon du transfert est aujourd'hui irréversible et le regard doit désormais être porté sur l'avenir de Nantes Atlantique et sur les meilleures conditions de son développement pour le territoire.

CONSTAT

Le dossier de concertation, tel qu'il est présenté aujourd'hui, ne présente pas vraiment de vision d'avenir, ni pour les riverains, ni pour la sécurité, ni pour le survol urbain. Il consacre plutôt la nécessité de l'aménagement de court terme et ne repose sur aucune stratégie d'ensemble pour le développement de l'aéroport à long terme et son rôle dans l'économie du territoire. Les hypothèses avancées pour le réaménagement sont d'abord liées à l'urgence. Les hypothèses de moyen terme ne sont plus envisageables aujourd'hui, compte tenu de l'urbanisation du secteur. À titre d'exemple, la solution de type "piste transversale" aurait pu constituer une solution si elle avait été étudiée... 40 ans plus tôt.

De plus, l'organisation de la concertation à quelques mois des élections municipales ne se situe pas à la meilleure période pour un débat serein.

Dans ce contexte, aggravé aujourd'hui par les critiques formulées par l'Autorité environnementale sur le dossier soumis à la concertation, les préconisations essentielles du Conseil pour l'aménagement de Nantes Atlantique reposent d'abord sur l'urgence de la situation :

- Il faut mettre en conformité réglementaire les installations aéroportuaires : réfection de la piste actuelle, système de guidage des avions...



- Il faut aménager l'aérogare actuelle pour lui permettre d'accueillir des flux de passagers en augmentation constante
- Il y a une nécessité impérieuse d'améliorer la protection des riverains : aide à l'isolation des logements, indemnisation exemplaire, attention portée aux équipements scolaires proches, interdiction des vols sur la tranche 0h-6h du matin...
- Il faut développer une meilleure offre de parkings : la situation actuelle offre aux visiteurs une image assez négative de l'aéroport.

Ces aménagements d'urgence indispensables au maintien d'un fonctionnement "normal" de l'équipement aéroportuaire pour les années qui viennent, doivent s'accompagner d'un débat plus large et plus approfondi portant sur plusieurs points majeurs : la desserte de l'aéroport et le rôle de cet équipement dans le développement du territoire.

CE QUI MANQUE À LA CONCERTATION

- La réflexion sur la desserte de l'aéroport

Le point manquant essentiel de cette concertation concerne la desserte de l'aéroport par les transports collectifs. Toutes les solutions doivent être étudiées, qu'il s'agisse du tram (la station la plus proche se situe à la Neustrie), du train (une voie existe à proximité immédiate de l'aéroport) et de l'amélioration de la navette (pour laquelle le prix du ticket est d'ailleurs anormalement élevé).

Il est urgent de rattraper le retard pris sur cette desserte en transports collectifs. Envisager le développement d'un grand équipement sans étude d'impact sur la mobilité n'est pas cohérent.

- Le débat sur le rôle d'un aéroport dans le développement du territoire

L'idée selon laquelle un aéroport est un élément essentiel du développement économique du territoire est aujourd'hui contestée. Nous vivons sur le principe selon lequel les aéroports dessinent le développement du XXI^e siècle, comme les autoroutes l'ont fait au XX^e, les chemins de fer au XIX^e et les ports au XVIII^e. Les défenseurs de ce principe raisonnent en termes d'emploi et de développement des entreprises.

La contestation de cette idée s'opère aujourd'hui sur la base de la transition écologique et de la lutte contre le réchauffement climatique. Ses défenseurs proposent un autre modèle économique dans lequel le transport aérien n'occupe plus la même place. Des conceptions différentes de l'avenir s'affrontent aujourd'hui sur des modes assez binaires, sans logique de compromis.

Une nouvelle vision stratégique du développement du territoire et de ses accès est à élaborer à partir d'une mise à plat de l'ensemble des données du moment.

À l'échelle de la métropole, il est temps de redéfinir ce que doit représenter l'équipement aéroportuaire pour l'avenir du territoire. Le Conseil de développement avait émis l'idée d'un Grand Débat citoyen sur l'ensemble des conséquences de l'abandon du transfert sur le développement du Sud Loire. Il faut sans doute étendre cette idée de grand débat aux conséquences sur l'ensemble de la métropole et de la région, lesquelles ont axé une partie de leur développement sur le tourisme et sur la mobilité intraeuropéenne.

Faute d'orientations claires et partagées par le plus grand nombre, le dossier aéroportuaire empoisonnera la vie de la métropole pour longtemps.

– Le nouvel intérêt porté à la santé publique

La question de la santé est un élément nouveau du débat public, notamment au regard du bruit que génère le trafic aéroportuaire. L'impact du bruit sur la santé des populations a été peu évoqué jusqu'alors. La question de la "santé environnementale" est une donnée nouvelle qu'il faut prendre en compte dans les grandes infrastructures. Les habitants y seront de plus en plus sensibles dans les années qui viennent.

– Collectivités : la nécessité d'une seule voix

Le projet de réaménagement, qui sera adopté après la concertation, devra faire l'objet d'une prise de position commune des collectivités territoriales, Région, Département, Métropole, pour sa mise en oeuvre et notamment pour la desserte rail-route-transports urbains. Ce positionnement commun des collectivités est indispensable pour le bon déroulement de l'opération de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique.