

Séance du Conseil municipal, octobre 2009

"Le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, quel intérêt pour les Nantais?"

M. EVEN, Conseiller municipal –

Ce n'est un secret pour personne, l'UDB est majoritairement favorable au transfert de l'aéroport de Château-Bougon à Notre-Dame-des-Landes. J'ai d'ailleurs déjà eu l'occasion de le dire par mon vote, lors du Conseil communautaire du 27 juin 2008 et souvent dans la presse. Il s'agit pour notre part d'une conviction forte, ancrée dans notre vision de l'aménagement du territoire, mais aussi de ce que nous pensons être une écologie responsable. Cette conviction ne nous empêche pas de travailler avec ceux qui ne la partagent pas, mais nous, Maïté Pellen et moi-même, entendons la défendre.

Ceci étant, ce transfert, puisqu'il ne s'agit que d'un transfert, nous le voulons, mais pas dans n'importe quelles conditions. Il n'a de sens que si l'Etat s'engage fortement, à la fois dans le projet lui-même et dans les infrastructures ferroviaires qui doivent l'accompagner. Notre-Dame-des-Landes est donc un transfert, mais aussi une amélioration.

Le colloque Rennes-Nantes des 8 et 9 octobre derniers, a montré que la fracture entre les deux capitales historiques de la Bretagne appartenait au passé. Les mentalités ont évolué et les Rennais sont maintenant prêts, me semble-t-il, à faire de Notre-Dame-des-Landes leur aéroport, pour peu qu'on leur donne les moyens modernes d'y accéder.

Il y a un intérêt à se situer au niveau de la Bretagne toute entière. D'autres villes bretonnes se rangeront – je n'en doute pas – à cet avis. Nous ne sommes plus au temps où André Morice qui allait devenir le maire de Nantes, se battait au sein du Celib pour que la péninsule soit dotée d'une infrastructure routière digne de ce nom. Cela a donné les quatre voies que l'on connaît dans toute la Bretagne. A ce moment-là, l'avion était le seul moyen de se rendre rapidement là où se trouve le centre de décision, c'est-à-dire à Paris. Aujourd'hui, il existe des trains à grande vitesse. Ces sauts de puce et ces aéroports de poche qui avaient leur utilité sous Pompidou n'en ont plus guère aujourd'hui.

Il nous faut donc rationaliser l'espace aérien breton en le concentrant sur un aéroport international et intercontinental. C'est Notre-Dame-des-Landes, ainsi que celui de Brest-Guipavas pour des liaisons internationales, à l'extrême ouest breton, qui garde à nos yeux toute sa légitimité. Cet aéroport international et intercontinental, pour Nantes, pour Rennes, pour la Bretagne toute entière et pour la Vendée pourrait être Roissy. J'ai l'impression qu'en creux, c'est ce que suggère l'opposition à Notre-Dame-des-Landes, au nom d'une logique du « pas dans mon jardin » que nous avons toujours refusée à l'UDB.

Notre-Dame-des-Landes est aussi un outil de solidarité territoriale à l'échelle de

l'espace français tout entier. Nous savons tous ici à quel point l'hyper concentration des activités politiques, économiques et culturelles peut être stérilisante pour nos territoires, comme elle l'est d'ailleurs pour l'Île-de-France elle-même. Si nous ne devons pas nous laisser prendre au piège des discours convenus sur les régions à taille européenne, nous ne devons pas oublier que dans la compétition européenne, la bonne volonté ne suffit pas. Il faut des moyens et des outils.

Ces outils et ces moyens, la Région parisienne les a de plus en plus. Je ne vous apprendrais rien en vous disant que tandis que nous discutons du transfert de Château-Bougon à Notre-Dame-des-Landes, ADP, Aéroport de Paris a construit à Roissy un nouveau terminal, capable d'accueillir pas moins de sept millions de passagers par an, ce qui est un peu la taille de Notre-Dame-des-Landes. A cela s'ajoutent, selon la documentation que je me suis procuré, un centre commercial de cinq hectares, baptisé « Aéroville », un palais des congrès s'étendant sur trois hectares et comprenant 21 000 m² d'immeubles de bureaux, 50 000 m² de hall d'exposition, des show-rooms, en extérieur, 14 000 m² en intérieur, ainsi que trois hôtels quatre étoiles.

J'ai passé 14 mois dans la région parisienne avant de devenir conseiller municipal, mais j'habitais Nantes. Curieusement, à ma connaissance, aucun courant de protestation n'a été dressé dans la région parisienne. Il y avait pourtant matière à le faire car le gigantisme de l'aéroport parisien ne contribue pas seulement à siphonner nos ressources et nos activités, il impose aussi aux riverains des nuisances considérables. Il y a le bruit bien sûr, la pollution qu'AIRPARIF considère comme étant du même niveau que celle engendrée par le périphérique lui-même et il y a surtout la congestion permanente des routes et des transports en commun qui mènent à Roissy. A ce stade, je me posais d'ailleurs une question. Je n'ose pas trop la poser, mais je me demande maintenant si le carbone francilien serait moins nocif que le nôtre.

La seule réponse aux dégâts engendrés par cette hyper concentration est de répartir équitablement les activités et les moyens sur l'ensemble du territoire français, dans un esprit républicain. C'est de cette logique d'ailleurs que procède, selon nous, le projet de Notre-Dame-des-Landes. Il nous permettra de nous dégager de l'emprise parisienne et de muscler non seulement notre économie, mais aussi celle de nos proches voisins, Angevins, Vendéens et Poitevins, en offrant tout simplement ce dont nous avons besoin : une plus grande ouverture sur le monde grâce à la dimension internationale et intercontinentale de l'outil qu'est Notre-Dame-des-Landes.

Notre-Dame-des-Landes, c'est un outil commercial. Son succès dépend donc de la taille de sa zone de chalandise, zone de chalandise que nous pouvons appeler « ouest ». Cette zone de chalandise, Monsieur le Maire, je souhaite qu'elle soit la plus grande possible.

Concentrer l'activité aéroportuaire bretonne et angevine à Notre-Dame-des-Landes nous permettra de fermer aussi de nombreux aéroports locaux et d'éviter des sauts de puce coûteux et surtout polluants vers Roissy ou Orly. Comme nous le savons tous, c'est bien à l'atterrissage et au décollage qu'un avion consomme et donc pollue le plus.

Cela nous permettra également de libérer graduellement des terrains dans d'autres villes bretonnes, comme Rennes dont j'ai parlé tout à l'heure, Saint-Brieuc ou Lorient, mais aussi dans l'agglomération nantaise. Ces terrains pourront être consacrés à l'habitat, au développement économique et pourquoi pas rendus à la nature.

A Château-Bougon, ne pouvons-nous pas imaginer un parc des industries du futur que nous pourrions construire autour de ce qui existe déjà ?

Nous avons fait le choix de soutenir le projet de Notre-Dame-des-Landes. Ce n'est pas un soutien aveugle. Ce projet n'a de sens qu'associé à un véritable plan de dessertes ferroviaires qui permettra à tous les habitants de la Bretagne et de la zone de chalandise de l'ouest de se rendre au nouvel aéroport en un temps raisonnable.

On doit repérer que ce n'est pas le cas aujourd'hui. Tous ceux qui ont voyagé en train de Rennes à Nantes ou de Vannes à Nantes seront d'accord avec moi. Cela dit, des projets sont en cours. Ils nous permettront de donner toute son ampleur au nouvel outil.

Il y a d'abord le renouveau des liaisons ferroviaires locales, comme le tram-train qui reliera Nantes à Châteaubriant via Treillières et la Chapelle. Nous souhaitons aussi d'autres voies pour faire un maillage départemental. Cela peut passer par exemple par la construction d'une nouvelle ligne pour desservir Blain.

Il y a aussi la ligne à grande vitesse Nantes-Rennes via Notre-Dame-des-Landes, qui est à notre sens, indissociable du projet du nouvel aéroport et qui permettra également de surmonter la déchirure historique entre les deux capitales. Le colloque Nantes-Rennes des 6 et 7 octobre nous a permis de mesurer l'ampleur des synergies qui seront induites par ce rapprochement. Je profite d'ailleurs de l'occasion qui m'est donnée pour exprimer ma satisfaction de voir ce projet aboutir.

Nous avons toujours insisté pour faire de ce projet de Notre-Dame-des-Landes un projet de qualité sur le plan de l'accessibilité, sur le plan de l'accueil, des économies d'énergie et du respect de l'environnement. Nous avons refusé un projet au rabais et ce n'est pas un projet au rabais, tout comme nous refusons que soient répétées à Nantes les erreurs parisiennes. Les installations devront être conviviales et offrir aux usagers et aux employés les moyens d'en profiter pleinement, notamment grâce aux transports en commun.

Nous sommes soucieux, nous, à l'UDB, des grands équilibres de notre territoire, régional comme national. Nous avons toujours insisté sur la nécessité de réinstaller convenablement les agriculteurs impactés. Les intéressés – on le voit – bénéficieront de mesures compensatrices légitimes. L'Etat a prévu pour ce faire une enveloppe de 41 M€. Je n'insiste pas. Ma voisine me dit que j'ai dépassé largement les cinq minutes.

En conclusion, nous soutenons le projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes. Les engagements de l'Etat, la mise en place de liaisons ferroviaires et la convivialité de l'outil feront l'objet de notre vigilance politique.