

Après le communiqué commun FNE, Amis de la Terre, FNAUT concernant Notre-Dame-des-Landes

Mise au point d'Hubert Rouaud et Yves Egal, co-auteurs du rapport de 2007 :
«Analyse des alternatives à la construction d'un 3^{ème} aéroport dans le Bassin parisien»

MM. Jacques Auxiette et Pierrick Massiot, présidents des Conseils régionaux des Pays de la Loire et de Bretagne, n'ont pas « menti » en disant que la FNAUT avait, « en 2007, pris position en faveur de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes », mais ils ont été victimes de l'ambiguïté de la position des trois fédérations partagées entre leur opposition au 3^{ème} aéroport "parisien" et les associations locales qui considéraient d'une manière différente l'avenir du transport aérien dans leur région.

C'est ainsi que la FNE, en 2001, s'est opposée au projet de 3^{ème} aéroport parisien contre l'avis de sa fédération d'Ile de France. En 2007, M. Sivardière, président de la FNAUT et M. Dubromel, président de FNE reçoivent notre rapport deux semaines avant sa présentation. Le premier qui avait fait connaître des 2003 son opposition à NDDL, co-préside la conférence de presse relative à ce rapport, sans émettre officiellement de réserve sur son contenu. Le second n'émet aucune objection.

Concernant la rédaction du rapport, la vérité est quelque peu différente de ce qu'affirment aujourd'hui les associations.

Alors adhérents l'un aux Amis de la Terre, l'autre à la FNAUT, nous avons travaillé, avec un correspondant FNE, sous le pilotage des Amis de la Terre à qui les deux autres associations avaient confié la responsabilité de cette tâche.

Au sein des Amis de la Terre tous les textes ont été examinés, soigneusement pesés, et parfois revus dans le cadre de ce pilotage. Ce fut en particulier le cas de la page consacrée à NDDL, sujet déjà sensible à l'époque. Et pour lever encore toute ambiguïté sur la position des Amis de la Terre à l'époque, rappelons que cette association demanda, arguments à l'appui, au Réseau Action Climat, qui s'appêtait à s'opposer au projet de NDDL, de revenir sur sa position, ce qu'il fit aussitôt.

Si la FNAUT avait, dès le départ, émis des doutes sur les possibilités de transfert de trafic de CDG vers des aéroports de province, nous considérons qu'elle a tort aujourd'hui de ne voir dans NDDL qu'une réponse au développement du transport aérien, alors que l'enjeu urbain local est également important.

Mais au-delà de cet épisode regrettable, c'est la question de la cohérence des positions des associations, et de certains partis politiques, qui est posée.

Quand il s'agissait, lors du débat public de 2001, de trouver un site pour un 3^{ème} aéroport « parisien », les trois fédérations s'y opposaient avec le parti des Verts.

Puis, il fallut proposer des solutions pour que la saturation même lointaine de CDG n'oblige pas les autorités à décider quand même un jour de la construction d'un 3^{ème} aéroport.

On ne peut refuser le 3^{ème} aéroport et rester les bras croisés devant l'augmentation du trafic à Paris.

Notre étude a donc préconisé le développement d'aéroports de province éloignés de Paris pour soulager le trafic de CDG, en s'appuyant sur des plates-formes qui soient en mesure, en dehors de la clientèle purement locale, d'attirer une clientèle régionale, parfois en correspondance (de préférence par le train) pour la rapprocher de sa destination finale. Nantes servirait par exemple de point de départ de vols intercontinentaux vers l'Afrique ou les Amériques, et les moyens de transport l'alimentant éviteraient aux passagers du Grand Ouest de faire un vol vers Paris et de refaire le trajet inverse pour se rendre par exemple aux Etats-Unis, Marseille jouant ce rôle vers le Sud, etc... Cela économiserait jusqu'à 1600 km de vol AR pour certains passagers (800 pour ceux qui feraient les deux trajets entre Nantes et Paris en TGV).

Notre étude rejoignait le projet de territoire de Nantes, visant à déplacer l'aéroport de Nantes-Atlantique, dont le plan d'exposition au bruit, au cas où serait créée une nouvelle piste à l'emplacement actuel, concernerait encore plus de 10 000 personnes. Alors que pour le site de NDDL, le PEB ne touchera à terme que 2700 personnes.

Dans ces conditions, nous avons pensé que NDDL se justifiait écologiquement de deux manières : à court terme, en assurant plus de confort aux habitants du centre-ville de Nantes (si on souhaite que les gens continuent à habiter au centre ce qui économise de l'énergie, il faut leur éviter les nuisances d'un survol); à long terme, en contribuant au remodelage de l'organisation aéroportuaire française dans le sens d'une moindre consommation d'énergie par passager.

L'opposition à NDDL s'appuie sur le déni de trois vérités aisément vérifiables:

- la poursuite de la croissance du trafic aérien en France, en particulier par un trafic intercontinental inévitable;
- l'utilité du transport aérien pour l'économie;
- le non-épuisement des ressources pétrolières avant un siècle;

et sur un discours caricatural des « atteintes » à l'environnement.

Car seulement 150 hectares seront imperméabilisés, à l'intérieur de l'emprise et 190 à l'extérieur pour les accès routiers, l'équivalent d'une centaine de km d'autoroute.

Et les terres agricoles réellement perdues, c'est à dire ne faisant pas l'objet de compensations (dont beaucoup resteront végétalisées) représentent beaucoup moins que ce qui est artificialisé chaque année dans chaque département français. Cette perte pourra d'ailleurs être compensée par toutes les terres épargnées grâce à une densification intelligente de la ville, et la biodiversité y gagnera autour de l'aéroport grâce aux compensations environnementales.

Nous insistons sur le fait que notre étude ne visait pas à favoriser le développement du transport aérien, mais à trouver le mieux-disant écologique en rationalisant les déplacements « air-route-fer », aussi bien à l'échelle du pays (économie de bruit et d'énergie), qu'au niveau de l'agglomération nantaise (économie globale d'espaces artificialisés).

Enfin nous rappelons que la "transition écologique" consiste à faire des économies d'énergies fossiles là où elles sont les moins coûteuses à réaliser (principe du protocole de Kyoto), et non pas à empêcher un projet, dont le rapport croissance / émissions de GES est très positif, et qui peut s'inscrire dans un meilleur équilibre de l'aménagement aéroportuaire national.

Hubert Rouaud

Yves Egal