

HARO SUR L'AYRAULT-PORT



Coûteux, faussement écolo et inutile: les critiques contre l'aéroport voulu par le maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault, fument. Par Luc Le Chatelier

Avec son tram qui maille les quartiers, son Lieu unique – hyper hype –, ses Machines de l'île – doucement rétro – et ses entreprises de pointe, l'ex-capitale des ducs de Bretagne a tout bon! Avec la reconquête de ses friches industrielles et portuaires, son solde migratoire largement positif et ses ciels d'Océan à perte de vue, ce grand port construit sur le commerce triangulaire fait aujourd'hui partie des villes où il fait bon vivre. Jean-Marc Ayrault, le député-maire PS et président de Nantes Métropole, élu et réélu sans interruption depuis 1989 avec des scores à faire pâlir, peut légitimement en tirer quelque fierté.

Mais de là à penser qu'il détient la vérité en tout et par tout, il y a un pas, que le président du groupe socialiste à l'Assemblée – et possible (Premier?) ministre si Hollande l'emporte – franchit imprudemment. Envers et contre tous – ses « alliés » politiques, les recommandations du Grenelle 2, la saine gestion de sanctuarisation des espaces agricoles –, il veut son nouvel Aéroport du grand Ouest (AGO) pour 2017. Et il le fera à Notre-Dame-des-Landes, petite commune de moins de 2 000 habitants, car c'est là qu'il est prévu depuis 1964. Et tant pis si, depuis, la situation a beaucoup changé, sur la terre comme au ciel.

Chaîne humaine, en 2006, à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes.

L'Aéroport du grand Ouest devrait déloger des dizaines d'exploitants.

» Au ciel, justement, les avions ne volent pas avec du jus de betterave, mais avec du kérosène, un dérivé du pétrole de plus en plus cher. « Le carburant représente aujourd'hui 35% à 40% du prix du billet, rappelle Geneviève Lebouteux, élue régionale EELV. Si les prix s'envolent, ce sont les avions qui resteront au sol, au moins pour les moyens courriers. » Certes, l'aviation n'est pas encore condamnée, « mais la demande des compagnies aériennes concerne des appareils moins gourmands et surtout mieux remplis », insiste Thierry Masson, pilote de ligne sur Air France. Chiffres de la Direction de l'aviation civile en main, il confirme cette tendance pour Nantes-Atlantique, l'actuel aéroport, que le maire accuse de « saturation très prochaine ». « En dix ans, le nombre de passages à Nantes a effectivement été multiplié par deux, passant de 1,5 million à 3 millions ; mais le nombre de passages terrissages et décollages – est resté stable, aux alentours de 40 000 par an. Si saturation il y a un jour, ce sera des bâtiments de l'aérogare – faciles à agrandir –, et non pas de la piste : l'aéroport de Genève, avec une seule piste, absorbe chaque année trois fois plus de trafic ! »

HÉLICO ET LACRYMO

« On nous ment depuis le début », s'énervait Françoise Verchère, élue du Parti de gauche au Conseil général, démissionnaire de la vice-présidence pour cause de désaccord sur ce dossier. « Le débat public, en 2002, et l'enquête publique qui a suivi, en 2008, ont été menés sur des bases erronées. D'abord avec cette histoire de saturation. Comme elle était facile à contrer, ils ont monté en épingle des questions de sécurité liées au survol de la ville. Si l'aéroport actuel est dangereux, il faut le fermer tout de suite ! Comme il faudrait alors fermer, pour les mêmes raisons, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Bagnac, Marseille-Marignane et les trois quarts de nos aéroports urbains... » Il n'en reste pas moins qu'une bonne moitié des avions survole la ville avant d'atterrir... Cette réelle nuisance justifie-t-elle pour autant un chantier pharaonique à plus de 500 millions d'euros ?

« 561 millions, exactement, précise Jean-Marc Ayrault (voilà, monsieur le député-maire-président : « Ce n'est pas cher pour un aéroport neuf et durable ! ») D'autant moins que l'ancien aéroport libérerait 600 hectares de bonne terre à construire juste aux portes de sa ville. Et tant pis si, en contrepartie, 1 430 hectares de terres agricoles passent à la trappe ? Notre-Dame-des-Landes, à 15 kilomètres au nord de Nantes. Dès que l'on quitte la N137 qui file vers Rennes, la route, étroite et champêtre, s'enfonce dans le bocage. Ici, sur ce plateau, l'Etat avait prévu dès 1964 de construire un aéroport relais pour le Concorde, juste au débouché de l'Océan. Mais le bel oiseau n'a pas connu la carrière com-

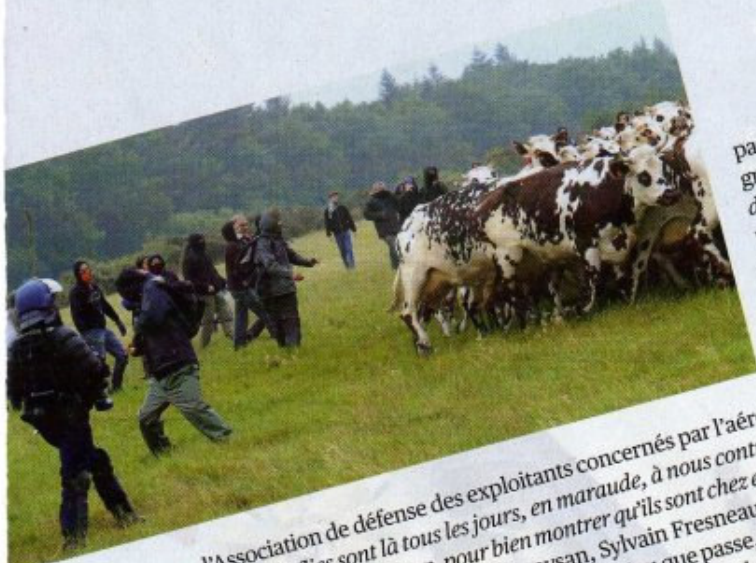


merciale attendue, et le projet est resté dans les limbes. En attendant des jours meilleurs, le Conseil général de Loire-Atlantique, bon petit soldat de l'administration, a continué à acheter les terres qui se libéraient. Il en possède aujourd'hui plus de 850 hectares, qu'il loue à des agriculteurs. Résultat : la précarité des baux et le projet larvé d'aéroport ont paradoxalement profité à ce coin de campagne. Ici, il n'y a pas eu de remembrement. Pas de lotissement à l'horizon. Les parcelles bordées de haies sont restées ce qu'elles étaient depuis des générations. On y pratique toujours l'élevage laitier associé à de la polyculture et à un peu de maraîchage. Les exploitations ne sont pas grandes, mais on y vit bien, car on pratique volontiers l'entraide et la mutualisation des moyens. Le premier employeur de la commune, avec sept salariés, c'est la Cuma, la Coopérative d'utilisation du matériel agricole, qui permet à une cinquantaine de paysans de partager tracteurs et moissonneuses...

De loin en loin, quelques vieux chênes ponctuent les haies d'aubépine derrière lesquelles paraissent des troupeaux. Paisibles, en ce jour froid de février. Il y a quelques semaines, c'était plutôt la panique quand les géomètres sont venus sonder le terrain à l'emplacement de la future tour de contrôle avec... trois cents gendarmes et quarante-sept véhicules ! Sans compter l'hélico qui tournait dans le ciel. Les habitants qui manifestaient n'ont pas aimé, les vaches non plus – particulièrement les grenades lacrymogènes. « Et ce n'était pas la première fois, peste Sylvain Fresneau, moustache à la José Bové, éleveur, président de l'Adeca, »

« Les flics sont là tous les jours, en maraude, à tout bout de champ. Mais on ne partira pas ! » – Sylvain Fresneau, éleveur

BASE
www.lesbases.org



» L'Association de défense des exploitants concernés par l'aéroport. Les flics sont là tous les jours, en maraude, à nous contrôler à tout bout de champ, pour bien montrer qu'ils sont chez eux. Mais on ne partira pas ! » Fils de paysan, Sylvain Fresneau est né là, dans cette ferme sur laquelle il est prévu que passe, pile au milieu, l'une des deux pistes de l'aéroport. Plus de mafson ! Mais plus de terres non plus, comme il l'explique depuis son balcon : « Là-bas, il y aura l'aérogare pour 4 millions de voyageurs, derrière, 7 000 places de parking, et, tout autour du site, un périmètre de sécurité grillagé... Ajoutez-y la ligne de tram-train "barreau routier" de deux fois deux voies sur douze kilomètres et deux échangeurs... » En tout, deux cent vingt-cinq propriétaires fonciers seront touchés et quarante-deux exploitations. Parmi elles, quinze vont disparaître.

561 MILLIONS D'EUROS

Coût annoncé du nouvel aéroport, 561 millions d'euros, dont :

- 315 millions d'euros apportés par l'opérateur, Vinci, qui obtient en contrepartie la gestion de l'aéroport pendant 55 ans.
- 130,5 millions d'euros des collectivités territoriales (Régions Pays de la Loire et Bretagne, département de la Loire-Atlantique, et 17 millions d'euros pour Nantes Métropole).

Ce coût ne comprend pas la construction d'un tram-train vers Nantes, ni la liaison TER express via Rennes.

être saisie par les habitants, risque de ne pas apprécier leur altération. Comme elle n'avait pas aimé non plus, en 2009, le projet « absolument indispensable » d'extension du port de Nantes-Saint-Nazaire à Donges-Est : pour mieux accueillir les vraquiers et « garantir l'avenir de la filière agroalimentaire », nos élus – les mêmes ! – avaient imaginé de bétonner 50 hectares de roselières. Finalement, le projet a capoté. Et le port a trouvé une autre solution, plus responsable, aussi efficace. Pour l'aéroport, il y a une alternative économe, raisonnable, et qui ne touche pas ce bien de plus en plus rare et précieux qu'est la terre nourricière : il suffit d'améliorer l'actuelle plate-forme de Nantes-Atlantique, qui ne fonctionne

pas si mal puisqu'elle a reçu le label décerné par les compagnies aériennes de « meilleur aéroport européen 2011 en terme d'accueil des passagers ». A peu de frais, on pourrait déjà commencer par le connecter enfin au tram qui s'arrête, Dieu sait pourquoi, à moins d'un kilomètre ; et puis agrandir l'aérogare, faire des parkings en étages plutôt que ces nappes de goudron ; revoir les procédures d'approche des avions, plus en altitude, ou imaginer – c'est plus cher – une nouvelle piste orientée est-ouest pour éviter le survol de la ville... Mis à part Ayrault et une poignée d'élus socialistes qui lui doivent beaucoup, la droite locale et le patron de la chambre de commerce, tout le monde s'interroge sur la pertinence de cet « Ayrault-port », comme l'appelle joliment *Le Canard enchaîné* : Eva Joly et Cécile Duflot, évidemment, qui sont venues symboliquement planter un chêne sur les pistes futures, François Bayrou aussi, en fervent adepte du ferroviaire, ou encore Mélenchon, qui demande un moratoire. Même au bureau national du PS, on soupire. « Mais Jean-Marc y tient tellement... » aurait dit Martine Aubry. Au risque d'un « Larzac » pour François Hollande ?

LE BÉTON, ÇA LE BOTTE

Droit dans ses bottes de bétonneur, Ayrault balaie la critique. Dans une tribune du Monde (15/2/2011), il s'en prenait déjà à « ces partisans de l'immobilisme » qui préconisent « un modèle social basé sur le refus de toute forme de progrès et le repli sur soi ! ». Dans son bureau de l'Assemblée, il se drape dans sa légitimité démocratique : « Il y a eu des élections. Les opposants au projet ont fait 18 %. L'êlu, c'est moi. Il est de ma responsabilité de penser à l'avenir de mon territoire. » Un ange passe. « Je crois que je ne me trompe pas. » Il est bien le seul à L'équivalent, en surface naturelle, d'un département français disparaît du fait de l'urbanisation tous les dix ans ; la Loire-Atlantique, avec 2 400 hectares qui partent chaque année, se classe parmi les plus bétonneurs.



En haut : grenades lacrymogènes contre les habitants... et les vaches !
Ci-dessus : image de synthèse de l'entrée du futur aéroport.

BASF