

Intervention pour la session du 18 octobre 2010 Geneviève Lebouteux

Monsieur le Président, Chers collègues,

Le projet de Notre Dame des Landes est entouré de secret et de flou.
Le cahier des charges n'a pas été rendu public, ce qui est exceptionnel.
Et comment se fait-il qu'au moment de nous prononcer sur cette délibération nous ne disposions pas du contrat de concession prévu entre l'Etat et Vinci ? On nous demande de voter sur un dossier dont on ne connaît pas les tenants et aboutissants, encore moins le coût final. Nous n'avons par exemple aucune idée du plan financier. Quels seront les moyens des collectivités pour mesurer l'éventuel retour à meilleure fortune ? Ce n'est pas la création d'un syndicat mixte qui garantit une information réelle de la part de Vinci.
Que signifie l'expression « aux risques et périls du concessionnaire » ? Si l'aéroport est en déficit et que le concessionnaire décide de le fermer, nos collectivités ne seront-elles pas les premières à vouloir le renflouer ?
Ne serions-nous pas en train d'emboîter le pas à l'Etat pour faire de gros cadeaux à des multinationales, avec l'argent public, aux risques et périls des finances publiques ?

Cette démarche n'est pas surprenante de la part du gouvernement actuel. Elle est par contre totalement incompréhensible de la part de collectivités de gauche.

Sur ce projet, il n'y a pas que du secret et du flou, il y a de l'aveuglement collectif.

Je suis comme vous tous, je manque de beaucoup d'information sur ce dossier. Par contre, je connais un des secrets de départ que je vais vous dévoiler :

Nous avons déjà à Bouguenais ce que l'Etat veut construire à Notre Dame des Landes !

J'ai préparé 4 diapos sur ce sujet, il n'est pas possible de vous les passer. Vous les avez sur papier.

Diapo 1

Nous avons à Bouguenais un aéroport international, Nantes Atlantique, il dessert les grands hubs européens et plus d'une vingtaine de pays.

Il est plutôt **bien desservi**, proche du périphérique et il y aurait une intermodalité exemplaire, avec des aménagements nettement moins coûteux que ceux prévus à NDL :

- une **voie ferrée** arrive dans l'aéroport, elle le relie à la gare de Nantes. Elle sert actuellement au trafic marchandises !
- **le tramway** s'arrête à 2km (une station à ajouter).

Depuis toutes ces années, on n'a jamais investi dans ces deux aménagements. Pourquoi ? Parce que les 5700 places de parking de l'aéroport lui permettent d'éviter le déficit (21 % des recettes). Qui peut croire au tram-train dans ces conditions ?

Diapo 2

Nous avons un trafic modeste qui a la possibilité de croître (ce que nous ne souhaitons pas). Comme vous le voyez sur la courbe du bas, **le nombre d'avions stagne et a même diminué depuis 10 ans**, même si le nombre de passagers a progressé depuis 2005 par l'arrivée des low cost (courbe du haut). Les avions sont plus gros et mieux remplis (ce que mesure l'emport).

Diapo 3

Nous avons une plate-forme qui ne sera jamais saturée. Des plates-formes similaires (une seule piste) accueillent plus de 200 000 mouvements par an ! Je vous laisse méditer sur la diapo 3.

Nous avons un aéroport sûr, la DGAC et les pilotes professionnels l'affirment. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Et bien là, depuis quelques années, on veut faire peur aux Nantais et on leur dit que cet aéroport est dangereux. On exploite un incident de 2004, dû à un manque de vigilance du contrôleur aérien. Cela conforte notre demande d'arrêt des vols de nuit.

Nous avons un aéroport intégré à son environnement urbain et industriel. Sa présence n'empêche pas l'urbanisation de l'île de Nantes. Depuis le précédent plan d'exposition au bruit en 2003, les zones de bruit observé ont beaucoup reculé. Le PEB de Nantes Atlantique devrait donc être révisé. L'île de Nantes resterait constructible.

Nous avons enfin un aéroport susceptible d'évoluer.

- procédures de descentes en continu par le nord : c'est moins de bruit, encore plus de sécurité et moins de consommation de kérozène
- interdire les vols de nuit et écarter les petits avions privés type aéroclub (les plus bruyants)
- Si le trafic augmentait fortement, ce que je ne crois pas, vu le contexte, d'autres évolutions sont possibles pour réduire les nuisances :
 - 1 - mettre en réseaux plusieurs aéroports de l'Ouest
 - 2 - réorienter la piste en la plaçant Est-Ouest, le survol concernerait 20 fois moins de population

On a donc caché qu'on avait déjà un aéroport tout à fait convenable et on nous propose aujourd'hui un projet pharaonique

Diapo 4

Avec ces deux pistes, NDL a la capacité de l'aéroport d'Heathrow (72 millions de passagers, 640 000 mouvements), alors que les prévisions les plus optimistes pour NDL sont de 9 millions de passagers en 2050.

Je vous rappelle enfin que tous les projets d'extensions d'aéroports en Angleterre ont été abandonnés l'an passé. Idem à Sienna et à Lisbonne.

Quand il est arrivé à la tête du Conseil général de Corrèze, François Hollande a dit à propos du nouvel aéroport de Brives Souillac : « *Nous avons hérité du joujou d'enfants gâtés de nos prédécesseurs, il faudra faire avec* ».

Puissent tous ces éléments vous interroger. Je vous ai cité des données objectives, tangibles. Elles ont tout leur poids face à des rêves de grandeur mégalomanes et face à une méconnaissance des véritables enjeux de notre époque.