Mar. 15 Nov.
Rechercher ok
9€ ABONNEZ VOUS ICI
CONNECTEZ-VOUS
Identifiant
Mot de passe oublié ?
LE JOURNAL MONDE FRANCE ECONOMIE CULTURE ENGLISH TAKIEDDINE LE CLUB

Sarkozy fait de la lutte contre les fraudes sociales un thème de campagne
Takieddine: son deal avec Chirac, les paiements de Hariri
L'école de demain? L'UMP la voit dans le laboratoire des Eclair
Espionnage : le jugement qui accable EDF
Françoise Vergès : «Il faut un musée des colonisations»
Patrick Viveret : «La paix et la démocratie sont menacées»
Cem Özdemir: «Il faut changer les traités européens»
Hubert Nyssen, fondateur d'Actes Sud, est mort
La Syrie sous l'offensive croisée de la Turquie et de la Ligue arabe
MediaPorte: «Respect!»
Une poignée d'«Indignés» français résiste
Fukushima: le directeur de la centrale raconte l'accident
Karl Polanyi a-t-il la solution à la crise de l'euro ?
Crise de la monnaie européenne: la solution est au FMI
La Courneuve, portraits à vif et ville multiple
Les quartiers populaires font bloc contre les «politiques paternalistes»
Quand Servier donnait des conseils en pharmacovigilance
«Il faut sortir la population italienne de la dépression»
Avec les Grecs, K.-O. debout

Notre-Dame-des-Landes, questions sur l'aéroport de la discorde

ENQUÊTE | PROLONGER | 86 COMMENTAIRES

07 NOVEMBRE 2011 | PAR JADE LINDGAARD

De notre envoyée spéciale à Notre-Dame-des-Landes

Par quel mystère, dans un pays équipé d'une quarantaine d'aéroports, fier de ses Airbus, de sa compagnie nationale Air France et de feu le Concorde, la construction d'un nouvel aéroport peut-elle susciter une controverse nationale explosive, menaçant de faire capoter l'accord de gouvernement entre socialistes et écologistes? La transformation d'un banal projet de transfert d'activité entre l'aérogare de Nantes et la zone de Notre-Dame-des-Landes est devenu un enjeu national à quelques mois de l'élection présidentielle.

A ce psychodrame collectif s'ajoute une touche historique puisque le nouvel aéroport nantais pourrait bien être le dernier construit en France : «*Oui, ce sera le dernier: vous avez vu les problèmes qu'on a sur un foncier prévu pourtant quanrante ans à l'avance?* » soupire Philippe Grosvalet, le nouveau président du conseil général de Loire-Atlantique, l'un des porteurs du projet.

Ph. Grosvalet, conseil général de Loire-Atlantique

La montée en puissance politique de la question de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes s'est faite progressivement. L'origine du projet remonte aux années 1960, mais c'est dans les années 1990 qu'il est relancé. Au départ, l'opposition est locale, paysanne et minoritaire. Les Verts en font l'une de leurs causes.

La création d'Europe Ecologie-Les Verts (EELV) lui offre une caisse de résonance plus forte. Aux élections régionales de 2010, les candidats Europe Ecologie font campagne contre l'aéroport – ce qui ne les empêche pas de sceller un accord électoral de second tour avec le PS. Depuis, ils co-gèrent la région ensemble. En août, l'université d'été du mouvement se tient à Nantes, et Cécile Duflot l'ouvre en se moquant de « *l'éléphant blanc* » qu'est l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (voir ici la vidéo de son discours).

Les élus d'Europe Ecologie à la Vache qui rit, lieu de résistance à l'aéroport, 20 août 2010 (Acipa)

Pendant ce temps, les contours du projet se précisent. A la fin de l'année 2010, la concession est accordée **à Vinci**, multinationale du BTP grande spécialiste des partenariats publics privés (PPP). En mars 2011, aux élections cantonales, écologistes et socialistes échouent à faire liste commune. Parmi les sujets de clivage, l'aéroport. « *Ce fut la bagarre dans tous les cantons* », décrit **François de Rugy**, député EELV de Loire-Atlantique. En déplacement à Nantes, Cécile Duflot déclare : « *Je le dis les yeux dans les yeux, l'accord de 2012 avec le PS, s'ils ne lâchent pas sur Notre-Dame-des-Landes, ce sera non* » **(voir ici le reportage de Stéphane Alliès)**.

Au tout début du mois de juillet, à la veille des résultats du second tour des primaires d'EELV, Eva Joly et Nicolas Hulot se rendent à un rassemblement **d'opposants au projet**. L'ex-animateur télé y reçoit un seau d'épluchures sur la tête. Le conseil fédéral d'EELV vote une motion d'opposition à l'aéroport. En septembre, Cécile Duflot répète que l'abandon de **l'aéroport**, « *méga-infrastructure hypercoûteuse* », est un point non négociable avec le PS. Un mois plus tard, **Eva Joly**, candidate EELV à la présidentielle, enfonce le clou, exigeant « *l'abandon de certains grands travaux devenus absurdes comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes* ».

Mais le *casus belli* n'empêche pas socialistes et écologistes de s'allier aux sénatoriales de septembre, ce qui permet à Europe Ecologie d'emporter un siège au Sénat, celui de **Ronan Dantec**, fervent opposant au projet de Notre-Dame-des-Landes mais aussi conseiller municipal de Jean-Marc Ayrault.

Cette « *hypocrisie* » a le don de mettre en rage le député socialiste et maire de Nantes : « *Quand ils négocient des places sur les listes, ils n'ont pas d'état d'âme. Il n'y a eu aucune discussion sur l'aéroport. Cela prouve qu'on peut bien s'entendre.*» Ronan Dantec le reconnaît volontiers: « *On est dans un moment de durcissement, chacun montre ses muscles, mais nous savons que socialistes et écologistes sont condamnés à s'entendre.*» De son côté, François de Rugy fustige « *l'alliance PS-UMP-PC* » qui permet le vote des financements par les collectivités publiques et la mise en œuvre du projet. Pour **Jean-Philippe Magnen**, vice-président Europe Ecologie du conseil régional des Pays de la Loire : « *C'est un combat politique, c'est une résistance. C'est un nouveau Larzac*. »

«Point dur de blocage»

Jusqu'où les écologistes sont-ils prêts à aller face au parti socialiste ? « *Pour l'instant, c'est un point dur de blocage* », dit **Denis Baupin**, adjoint au maire de Paris chargé du développement durable et l'un des négociateurs de l'accord pour les Verts. Plus dur encore que le nucléaire, sujet « *multifacette* » et propice à de subtiles gradations de positionnement. En revanche, le site de Notre-Dame-des-Landes « *se fera ou ne se fera pas, on ne construira pas une demi-piste* », explique-t-il. Mercredi 2 novembre, au début des discussions qui doivent déboucher avant le 15 novembre, le PS refusait même d'aborder le sujet.

Mais plus loin du front, les élus écolos se montrent plus ouverts aux concessions : « *On a déjà réussi à mettre le dossier en haut de la pile* », se réjouit François de Rugy. « *Il est possible que le projet d'aéroport ne se fasse pas mais ça ne se décidera pas avant la présidentielle* », analyse Jean-Philippe Magnen, qui veut croire à un moratoire ou une remise à plat.

Action contre le projet d'aéroport en 2010 (Acipa)

Côté PS, Jean-Marc Ayrault, homme fort du parti, proche de François Hollande et premier intéressé, cogne comme un sourd contre cette offensive d'Europe Ecologie : « *Cela n'aboutira à rien, jamais on ne sera d'accord là-dessus.* » Pour lui, « *polariser l'avenir de l'accord entre écologistes et socialistes sur cet aéroport est une faute politique qui ne peut conduire qu'à l'impasse. Vu la demande de démocratie et de changement qui s'exprime aujourd'hui dans le pays, j'espère que les écologistes ne seront pas prisonniers de leurs ultras. Ce projet d'aéroport est acquis et acté. C'est un peu absurde à la veille d'une présidentielle de le poser comme condition d'un accord.*» Secrétaire nationale à l'écologie, proche de Martine Aubry, Laurence Rossignol confirme « *ne pas voir de marge de manœuvre* » sur le sujet, même si on la sait personnellement pas vraiment acquise au nouvel aéroport.

Pourtant deux candidats malheureux à la primaire socialiste ont pris leur distance avec la ligne officielle du parti. Arnaud Montebourg **appelle** à « *tout reprendre depuis le début* » et à réaliser une « *nouvelle évaluation d'ensemble* » du projet.
Tandis que Ségolène Royal **demande** un « *moratoire* » sur la concession du projet à Vinci, et la réouverture de l'enquête publique (conclue en novembre 2006).

Localement, quelques conseillers généraux et maires socialistes se sont prononcés contre l'aéroport. Mais Martine

Je m'identifie OK Je m'abonne à partir de **1€ seulement** Newsletter

mais sans ambiguïté (dans *Le Monde*, le 17 juillet) : « *Mieux vaut construire un nouvel aéroport à Nantes* » ; « *Personne n'imagine en France que l'alternance puisse risquer de ne pas se faire à cause d'un aéroport* ».

François Bayrou à la Vache qui rit, 2 août 2010 (Acipa).

Cela lui a valu les honneurs d'une cruelle action de militants anti-aéroport qui ont fait croire aux Rennais que Veolia et Vinci sponsorisaient les primaires socialistes... (la vidéo de l'événement est **visible ici**). Sur ce coup-là, François Bayrou se montre plus **contestataire**, lui qui s'oppose à l'aéroport. Tout comme le parti de gauche (PG).

«Les actionnaires se goinfrent»

On finirait presque par oublier, dans les éclats de cette bataille politique, le projet d'aménagement du territoire et d'équipement collectif que représente cet aéroport. Or, il mérite un examen attentif. Car à y regarder de près, les conditions de ce marché et de sa mise en œuvre soulèvent de sérieuses questions sur sa validité économique pour la collectivité publique.

Aujourd'hui, sur le futur site de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (JL).

La déclaration d'utilité publique est-elle «pipeautée» ?

C'est ce qu'affirme Ronan Dantec, le tout nouveau sénateur Europe Ecologie de Loire-Atlantique : « *L'Etat a pipeauté le dossier, il y a 600 millions d'euros d'erreurs.* » Il se fonde sur le rapport que le cabinet de consultants **CE Delft**, spécialisé en environnement, vient de publier sur une analyse coûts/bénéfices du projet (voir l'onglet Prolonger).

D'après les experts, l'analyse économique globale qui accompagne l'enquête publique de 2006, et sur laquelle s'appuie la déclaration d'utilité publique de 2008, a commis une erreur d'appréciation : ses rédacteurs ont gonflé la valeur monétaire du gain de temps que le nouveau site ferait gagner aux passagers. Résultat, le nouvel aéroport apparaît générer un bénéfice pour la société, alors qu'en réalité, il produit un coût compris entre 100 et 600 millions d'euros, explique Jasper Faber, consultant chez CE Delft.

Jasper Faber, co-auteur du rapport de CE Delft.

« *Il faut abroger la déclaration d'utilité publique !* », réclame Jean-Paul Naud, le maire – sans étiquette – du village de Notre-Dame-des-Landes (2000 habitants). Selon Dorian Piette, juriste pour EELV, l'introduction de faits nouveaux devrait permettre d'appuyer un recours demandant l'abrogation de la déclaration d'utilité publique.

Les bénéfices pour le privé, les pertes pour le public ?

Le coût de Notre-Dame-des-Landes est d'environ 524 millions d'euros (selon le document de Vinci et RBC Capital Markets du 5 janvier 2011, publié en annexe du contrat de concession, dont le plan de financement indique, lui, un coût total de 538 millions d'euros – voir tous les documents sous l'onglet Prolonger). Mais selon Nicolas Notebaert, président de Vinci Airports, le contrat ne porte que sur 446 millions d'euros.

Si l'on se base sur le document financier **du 5 janvier 2011**, le projet est financé pour un quart par des subventions (Etat et collectivités locales), et pour le reste par des fonds privés (fonds propres, emprunts). Sa construction et son exploitation ont été concédées à Vinci, la multinationale du BTP, mais entrent dans le cadre beaucoup plus vaste d'un partenariat public privé (PPP) qui porte sur pas moins de trois aéroports : Saint-Nazaire-Montoir, Nantes Atlantique et

Je m'identifie OK Je m'abonne à partir de **1€ seulement** Newsletter

du Grand Ouest (AGO), dont elle est l'actionnaire majoritaire, la société est chargée de l'exploitation des deux premiers, dont le revenu doit servir à financer en partie le nouveau site.

Comme toujours avec les PPP, le diable est dans les détails. Or la lecture du plan de financement nous apprend une information très intéressante, la rémunération que les actionnaires d'AGO ont prévu de s'accorder : 12% des 93 millions d'euros d'apport en compte courant, soit environ 11 millions d'euros par an. C'est beaucoup plus que le taux d'intérêt du prêt relais mis en place pendant la durée de la construction (entre 4 et 4,5%), que l'apport de fonds propre doit compenser. C'est surtout à peu près l'équivalent de la trésorerie que la société escompte dégager annuellement pendant la période 2011-2017 par l'exploitation des trois aéroports concédés : 83,5 millions d'euros, soit environ 12 millions par an.

Or, les collectivités locales (conseils régional et général de Loire-Atlantique, conseil régional de Bretagne, communauté d'agglomération nantaise) sont censées recevoir une redevance sur les bénéfices des sites. Le problème, c'est qu'il risque de ne pas leur rester grand-chose si ces profits sont redistribués aux actionnaires avant de passer par la case recettes publiques. « *Il n'y a rien d'illégal, mais les actionnaires se goinfrent !* », commente Jean-Pierre Le Voguer de l'Alliance écologiste indépendante.

Et d'ailleurs, dans le tableau de modèle financier (**à lire en cliquant ici**) qui court jusqu'en 2067, la rubrique « *redevance en cas de meilleure fortune* » n'est pas renseignée. La ligne de redevance sur le chiffre d'affaires est par contre bien présente. Par ailleurs, les fonds apportés par l'Etat et les collectivités locales sont toujours appelés « *subventions* » dans les documents financiers du PPP, alors que les élus locaux les considèrent comme des « *avances* ». Pour Nicolas Notebaert, président de Vinci Airports, le nouvel aéroport du Grand Ouest ne représente que 70 millions d'euros par an, une broutille pour le groupe.

En cas de dérapages budgétaires, qui paiera ? Le concessionnaire, assure Benoît Brunot, directeur de la construction pour AGO : « *Nous sommes titulaires d'une mission de service public. Nous sommes concessionnaires à nos risques et périls : s'il y a un dérapage des coûts, c'est à notre charge.* » La société a d'ores et déjà sérieusement revu à la baisse la taille du projet : alors que la zone réservée à l'origine pour les travaux s'étendait sur environ 1650 hectares, AGO a annoncé le 27 octobre dernier, lors d'une réunion publique à Nantes, que l'aéroport n'en consommera finalement que 730.

Jean-Paul Naud, maire de Notre-Dame-des-Landes

« *C'est un gros travail, on propose un aéroport qui consomme moins de ressources* », tente d'expliquer Benoît Bruno à une assemblée d'opposants. Un rétrécissement qui permet à l'opérateur de réduire d'autant les coûts induits par les mesures compensatoires que lui imposent les réglementations environnementales (recréation des zones humides, déplacements d'espèces animales et végétales...). « *Ce n'est pas un dossier facile* », reconnaît le responsable d'AGO.

Mais les élus écologistes font remarquer que la facture ne s'arrête pas là : pour acheminer les passagers à l'aéroport, à une vingtaine de kilomètres de Nantes, il est aussi prévu de construire un barreau routier, une ligne de tram-train, de dévier des routes départementales. Voire de relancer le projet d'une ligne de train à grande vitesse entre Nantes et Rennes. D'où le chiffrage maximaliste donné par Cécile Duflot de 4 milliards d'euros **(voir ici)**. Mode de comptabilité qui exaspère Jean-Marc Ayrault : « *C'est n'importe quoi !* »

Il n'empêche, les élus d'Europe Ecologie ont attaqué devant le Conseil d'Etat le décret approuvant le contrat de concession au nom du respect de l'équilibre financier de l'accord. Le dossier est en cours d'instruction.

Un meilleur aéroport ?

Eclairé à l'aide de panneaux photovoltaïques, doté d'un toit végétalisé, le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes vise un bilan carbone positif. « *Un aéroport durable* », sourit Philippe Grosvalet, le président du conseil général. « *Un aéroport "grenello"- compatible* », avait déclaré Jean-Louis Borloo alors qu'il était ministre de l'écologie.

Mais qu'en pensent les professionnels de l'aviation ? Pour faire tenir les équipements dans un espace réduit (voir page précédente), les deux pistes d'atterrissage et de décollage ont été elles aussi revues à la baisse, et ne mesurent plus que 2900 et 2750 mètres. Insuffisant pour accueillir les très gros porteurs, critique le collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport (le CéDpa), l'association d'opposants qui a commandé le rapport de CE Delft, dont certains moquent le « *mini-aéroport pour mini-gens* ».

Les gros porteurs atterriront à Notre-Dame-des-Landes, leur rétorque AGO. Pas si simple, considère à son tour Thierry Masson, pilote de moyen-courriers, et à ce titre fréquent usager de l'actuel site de Nantes Atlantique. Selon lui, les pistes de Notre-Dame-des-Landes seront trop courtes et trop étroites pour permettre aux avions de faire demi-tour. Et les plus gros porteurs ne pourront y opérer que partiellement vides, par manque de place. « *Notre-Dame-des-Landes ne sera pas fonctionnel* », assure-t-il. Il a fondé le collectif des pilotes qui doutent du projet et assurent que la majorité des commandants de bord y sont opposés.

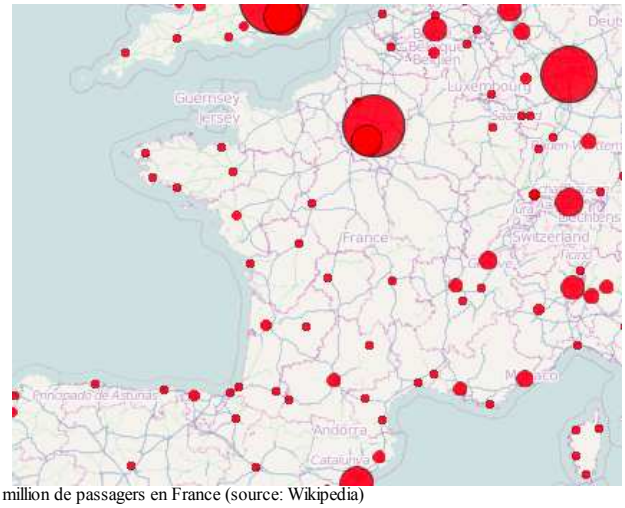
Un moteur de développement régional ?

Je m'identifie OK Je m'abonne à partir de **1€ seulement** Newsletter

entreprises en partent. » Pourtant, en presque une heure et demie d'entretien, il est impossible de lui faire expliquer par quels mécanismes le déplacement de l'actuel site vers le nouveau générerait du développement. Et quelles entreprises menacent de quitter Nantes si Notre-Dame-des-Landes n'ouvre pas.

Pour Nicolas Notbaert, président de Vinci Airports, « *c'est la région la plus dynamique de France en croissance démographique et économique* », et donc le parfait territoire en théorie où implanter un plus gros aéroport. Aujourd'hui, environ 3 millions de passagers passent chaque année à Nantes Atlantique, il en espère 4 millions à Notre-Dame-des-Landes en 2017. En 2010, le trafic de Nantes Atlantique a augmenté de 14% et sur les neuf premiers mois de 2011, il progresse de 6% par rapport à la même période l'année dernière, selon Vinci, qui exploite le site.

Dans ses projections, la multinationale table sur la « *métropolisation* » de Nantes, qui devrait aller de pair avec son autonomisation aérienne : en 2011 des lignes directes vers l'Allemagne, la Belgique et l'Europe centrale se sont ouvertes.



Carte des aéroports de plus d'un million de passagers en France (source: Wikipedia)

Mais le sort de l'usine d'Airbus au Bouguenais, la commune de l'aéroport Nantes-Atlantique, n'est pas réglé. L'activité du site de production (et ses 2000 salariés) est aujourd'hui intrinsèquement liée à la proximité de la piste existante. « *Si la piste doit disparaître, il ne faut pas que cela nuise à Airbus. Si Airbus en a besoin, l'entreprise doit le dire et payer* », annonce Philippe Grosvalet. De toute façon, « *la décision de fermer Nantes Atlantique n'est pas encore prise, ce sera à l'autorité publique de le faire* », précise Benoît Bruno d'AGO.
Par ailleurs, si l'association du transport aérien international (Iata), estime que le développement des voyages en avion est corrélé à la croissance économique, il faut que le PIB national augmente au moins de 2% par an. Or la prévision de croissance française pour 2011 est aujourd'hui inférieure à 1%.

Un champ sur la zone réservée pour le nouvel aéroport de Nantes (JL).

Sur les 1700 hectares, environ, réservés pour les travaux, cohabitent des paysans retraités, quelques agriculteurs encore en activité, des travailleurs précaires, et des urbains aisés qui y profitent d'une résidence secondaire. Le conseil général possède environ la moitié de la zone, selon les calculs de Julien Durand de l'Acipa. Le reste appartient à des particuliers. Au 27 septembre, 52 propriétaires avaient vendu leurs parcelles, sur un total de... 577 bénéficiaires de terrains toujours pas échangés.

Parmi eux, 30 personnes ont décidé de se faire expropriées plutôt que de céder leurs biens à l'amiable à Vinci. Ces propriétaires possèdent les parcelles qui doivent servir à construire l'aérogare, la piste nord et la piste sud, ainsi que les deux branchements du barreau routier. La procédure pourrait prendre un an. En attendant, ils veulent attaquer la

Je m'identifie OK Je m'abonne à partir de **1€ seulement** Newsletter

ceux qui se sentent résignés qu'on peut encore gagner », veut croire Julien Durand. A partir du 6 novembre, ils ont décidé de monter à Paris en caravane de tracteurs et de vélos, le « *tracto-vélo* » (voir ici).

Annuler le contrat de concession ? L'idée laisse presque sans voix le président de Vinci Airports : « *Mais annuler un contrat... c'est impossible !*» Quarante ans après l'esquisse du projet, le dialogue de sourds entre opposants et porteurs du projet continue.

France Aéroport Climat Ecologie élection présidentielle 2012 énergie environnement Europe Ecologie Les Verts Grenelle de l'environnement Jean-Marc Ayrault parti socialiste transport Vinci Enquête

Je suis depuis plusieurs années déjà le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (en 2008, j'avais publié un reportage sur les "NiNa", "ni ici, ni ailleurs", qui s'opposent aux gros projets d'infrastructures – à retrouver ici). Et en 2009, j'avais suivi le Camp action climat qui protestait notamment contre ce projet. Pour sortir du débat maintenant ancien entre partisans et opposants de l'aéroport, j'ai cherché avec cette enquête à analyser la dimension industrielle et financière du projet. Ce qui m'a permis de découvrir quelques surprises dans le PPP signé entre Vinci et l'Etat. Les interviews citées dans cet article ont été réalisées à Nantes et aux alentours entre le 26 et le 28 octobre, et par téléphone entre le 24 octobre et le 3 novembre. Un deuxième volet accompagne cette enquête, cette fois-ci un reportage sur le mouvement d'occupation de la zone réservée à l'aéroport.

Mentions légales | Charte éditoriale | CGV | Mediapart.fr est réalisé avec Drupal

Je m'identifie OK Je m'abonne à partir de **1€ seulement** Newsletter