



Audition par la Commission du dialogue le 14 mars 2013
«**Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois**»
Le livre de Jacques Auxiette, contribution à la
Commission du dialogue sur le transfert de
l'aéroport

DOSSIER DE PRESSE

- ① Communiqué de presse : un outil essentiel à l'économie du grand ouest . . .p.2
- ② Dossier de l'audition p.3 à 10
 - Un projet essentiel pour soutenir le développement du grand ouest p3
 - Un nécessaire accès aux centres de décision européens p4
 - Internationalisation des entreprises, de l'enseignement supérieur et de la recherche, et développement des investissements directs étrangers p5
 - L'aéronautique, une industrie d'avenir p6
 - Tourisme : un potentiel à valoriser p7
 - Un accélérateur de développement pour le territoire d'implantation p8
 - Une articulation évidente avec les enjeux et les objectifs de l'Union européenne p9
 - Un report éventuel qui fragiliserait le tissu économique p10
- ③ Le livre en bref p. 11
 - Extraits p.12 à 15
 - Les petites phrases p.16 et 18

CONTACTS PRESSE

Laurence Guimard : 02 28 20 60 61 – 06 83 50 10 83 - Laurence.guimard@paysdelaloire.fr

Nantes, le 14 mars 2013

Audition par la Commission du dialogue le 14 mars 2013

« Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois »

Le livre de Jacques Auxiette, contribution à la Commission du dialogue sur le transfert de l'aéroport



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Jacques Auxiette, président de la Région des Pays de la Loire et du Syndicat mixte aéroportuaire, sera entendu par la Commission du dialogue présidée par Claude Chéreau ce jeudi 14 mars 2013. C'est au travers d'un livre gratuit et téléchargeable intitulé « *Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois* » et sous-titré « *ma contribution à la Commission du dialogue sur le transfert de l'aéroport de Nantes vers Notre-Dame-des-Landes* », que Jacques Auxiette entend expliquer pourquoi c'est un projet utile, pour démêler le vrai du faux et offrir à chacun les outils de compréhension afin qu'il se forge sa propre opinion.

Au-delà des très nombreux arguments techniques déjà développés au fil des semaines par l'ensemble des personnes auditionnées, l'intervention de Jacques Auxiette, dernière personne auditionnée à Nantes par la Commission du Dialogue, portera sur le **rôle essentiel de l'aéroport pour l'emploi et l'attractivité économique des territoires de l'ouest**. Il répondra ainsi aux attentes de disposer d'éléments très concrets dans ce domaine. Jacques Auxiette sera accompagné de Christophe Clergeau, 1^{er} vice-président de la Région des Pays de la Loire, en charge de l'économie et de l'innovation.

Cette nouvelle audition fait suite à celle, commune, qui a eu lieu le 26 février dernier au cours de laquelle Jacques Auxiette était entendu aux côtés d'une dizaine de ses homologues élus locaux. Ensemble, ils ont témoigné de leur volonté de défendre une vision partagée du développement des territoires de l'ouest de la France.

Il s'agit pour Jacques Auxiette d'un acte fort dans son engagement pour la réalisation de ce nouvel équipement, qui lui permettra durant 1h 30 d'audition ainsi qu'au fil des 90 pages de son livre, de redire pourquoi il est convaincu de la nécessité de ce transfert au service de l'aménagement des territoires de l'Ouest de la France, du développement économique et de l'emploi.

Jacques Auxiette y défendra, comme il le fait comme élu local depuis plus de 30 ans, en tant que président de Région depuis 2004 et président du Syndicat mixte aéroportuaire depuis 2010, une **vision positive du développement durable**. Il insistera notamment sur la **nécessité à nous projeter positivement dans l'avenir**. Le transfert de l'aéroport de Nantes anticipe les grandes mutations de notre société et le rééquilibrage entre les territoires. Il est en effet indispensable pour positionner l'ouest comme un territoire en pointe et connecté aux dynamiques européennes pour valoriser ses atouts.

Pour Jacques Auxiette, « *le nouvel équipement est dimensionné pour faire de l'Ouest une grande région, plus ouverte sur le monde, et compenser sa position « périphérique » à l'échelle européenne. Les projections de trafic qui ont conduit à la décision de transfert sont robustes et peu sensibles aux variations de croissance ou de prix du pétrole. Les 5 millions de passagers à Nantes seront atteints quels que soient les scénarios d'ici 2030.*

Pour les décideurs de l'ouest se positionner comme un territoire laboratoire du développement durable, ce n'est pas geler tout projet face aux menaces à venir (changement climatique, érosion de la biodiversité...). C'est au contraire innover et anticiper les mutations pour faire vivre le développement durable.

Et cela ne se fait pas seul dans son coin en construisant des cabanes en bois et en cultivant son potager. L'histoire de l'humanité est là pour le montrer. Le progrès est fait d'échanges et d'innovations, pas de peur et de régressions. »



« Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois » J.Auxiette
 94 pages
 Formats Pdf et EPUB
 Téléchargeable sur iTunes
 Store et auxiette.net

CONTACTS PRESSE

Laurence Guimard : 02 28 20 60 61 – 06 83 50 10 83 - Laurence.guimard@paysdelaloire.fr

Un projet essentiel pour soutenir le développement du grand ouest

Le dossier d'enquête de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) rappelle que : « à l'heure des déplacements rapides de courte durée, quel que soit le mode utilisé, **le niveau d'accessibilité des grandes agglomérations leur confère un potentiel d'attractivité plus ou moins élevé** quant au rayonnement de leurs activités et de leurs fonctions. Vis à vis de ce critère d'accessibilité, **Nantes et les agglomérations du Grand Ouest se situent parmi les dernières catégories des villes européennes avec un faible accès direct aux autres agglomérations étrangères.** Parmi les facteurs d'accessibilité, les aéroports interagissent très fortement avec le développement des villes. Ils constituent également **un facteur de hiérarchisation entre les métropoles disposant d'une plate-forme aéroportuaire dynamique et ouverte à l'international et les autres.** »

Pourtant, le Grand Ouest connaît une dynamique propre, en termes de démographie comme de croissance économique. Ainsi, les **régions Bretagne et Pays de la Loire sont celles qui ont enregistré la croissance la plus élevée du PIB entre 1990 et 2006 (2,7% par an contre 1,8% par an pour l'ensemble de la France).** La croissance démographique très importante du grand Ouest est associée à l'un des plus bas taux de chômage de France pour les régions Pays de la Loire et Bretagne.

96,5% des dirigeants de PME soutiennent ce projet, porteur de perspectives économiques pour les entreprises locales, qui leur permettra de travailler plus facilement avec l'étranger (sondage CGPME mai 2012). Une majorité d'entre eux souligne l'intérêt du projet pour **renforcer l'attractivité du territoire, sa promotion et son ouverture internationale** comme pour **l'optimisation de leurs déplacements à l'étranger.**

L'internationalisation des échanges rend nécessaire l'amélioration des capacités logistiques de moyenne et longue distance pour les entreprises. L'ouverture internationale de l'enseignement supérieur et de la recherche comme le développement d'un campus technologique d'envergure internationale sont également essentielle dans ce contexte.

Zoom sur le campus technologique d'innovation IRT Jules Verne

Un campus de recherche, d'innovation et de formation associant entreprises, établissements de formation et de recherche. Des technologies avancées de production dans le domaine des matériaux composites, métalliques et hybrides

- 4 secteurs industriels clés visés : aéronautique, naval, transport terrestre, énergie
- un engagement de 350 M€ sur 10 ans (Etat : 115M€ - Entreprises : 120 M€ - Collectivités 100 M€)

Un objectif de **5 000 emplois nouveaux liés au pôle de compétences** (près de 2 000 emplois déjà effectifs ou prévus à court terme) et de **1 000 étudiants et chercheurs dédiés aux thématiques du pôle.**

Les premières implantations ou extensions d'activités représentent un potentiel de près de 2 000 emplois.

Les chiffres clés

PIB Pays de la Loire et Bretagne : **+2,7% par an contre 1,8% par an en France de 1990 à 2006.**

Impact pour l'emploi à l'horizon 2020 : **3 000 emplois** en lien direct avec l'aéroport, **8 000 emplois de manière indirecte.**

5 000 emplois et 1 000 étudiants au campus IRT Jules Verne sur le site de l'ancienne plateforme.

96.5% des dirigeants de PME soutiennent ce projet.

Un nécessaire accès aux centres de décision européens

L'évolution de la composition des trafics de l'aéroport de **Nantes Atlantique** illustre bien le développement économique et social du Grand Ouest, qui s'est au fil des années transformé en **foyer de croissance à dimension européenne**.

Alors que le trafic à destination des aéroports parisiens représentait 50% des trafics en 1986, il n'est aujourd'hui que de 12% du trafic total de l'aéroport, le solde se répartissant entre des liaisons interrégionales (Nantes-Lyon, Nantes-Marseille, Nantes-Toulouse) ou européennes et internationales (Nantes Royaume Uni, Espagne, Maroc Tunisie, Turquie...). **En 2011, 54% du trafic de Nantes-Atlantique était européen ou international, contre 27% en 1986.**

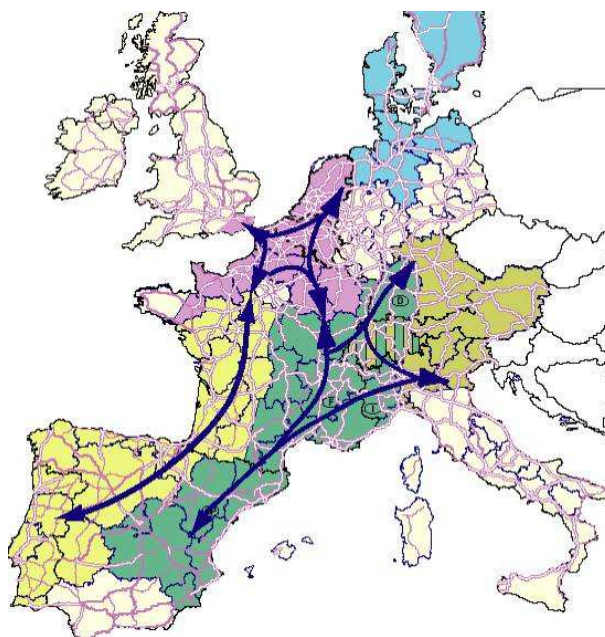
En même temps, l'ouest en général et la Bretagne en particulier restent trop à l'écart des principaux corridors d'échanges continentaux, et des grandes zones économiques centrales (zones atlantique, méditerranéenne, Manche-mer du Nord, Baltique et Europe centrale). En 15 ans, le centre de gravité s'est déplacé de 800km vers le Nord-Est.

Pour corriger cela, il est donc essentiel de tout mettre en œuvre pour mieux brancher le territoire sur l'Europe.

L'aéroport conditionne le maintien des activités décisionnelles dans le Grand Ouest, l'internationalisation des entreprises (**233 000 sur les deux régions**) et des territoires concernés, l'accueil et le maintien de cadres et de leurs familles, mais aussi de jeunes bien formés qui auront besoin de transport aérien performant à proximité de leur lieu de travail.

Les entreprises ont besoin que leurs cadres puissent faire l'aller / retour dans la journée sur des destinations variées en Europe. **Il y a actuellement seulement 25 A/R de Nantes vers l'Europe contre 33 à Bordeaux, 40 à Lyon, 43 à Toulouse et 51 à Marseille.**

Une offre plus importante en destinations et la possibilité de ne plus être obligés de passer par Paris pour se rendre dans les centre de décisions européens est un élément essentiel pour les dirigeants d'entreprises du territoire.



Les chiffres clés

25 liaisons européennes directes dans la journée pour Nantes Atlantique actuellement contre 33 à Bordeaux, 40 à Lyon, 43 à Toulouse et 51 à Marseille.

La part du trafic européen et international a doublé en 25 ans à Nantes (54% en 2011 contre 27% en 1986)

Internationalisation des entreprises, de l'enseignement supérieur et de la recherche, développement des investissements directs étrangers

Les échanges commerciaux mondiaux ont progressé deux fois plus rapidement que le PIB. La **croissance des exportations est devenue responsable d'environ 40% de la croissance du PIB**. Les flux directs étrangers ont progressé de 17% de 2010 à 2011. Cependant les régions Pays de la Loire et Bretagne en captent une part réduite.

Or, **60% du chiffre d'affaires export de la région est fait par des entreprises à capitaux étrangers**. En 2011, **27 projets d'investissement étrangers** ont été concrétisés et **1 055 emplois créés et maintenus (7^{ème} rang français)** dans les domaines de l'industrie et des services.

Pourtant le positionnement de la région Pays de la Loire à l'export reste relativement faible par rapport à ses performances économiques et cache de grandes disparités (les secteurs de pointe ont un bon positionnement à l'export). La région Pays de la Loire figure ainsi au **dixième rang du palmarès des régions françaises exportatrices** (3.9% des exportations françaises).

Des filières d'excellence et grands comptes (automobile, images & réseaux / IRT B-Com à Rennes, naval à Saint-

Nazaire, biotechnologie, matériaux / IRT Jules Verne et finances/tertiaire à Nantes, aéronautique et EMR pour le pôle Nantes-Saint Nazaire) aux bases internationales. La nécessité pour les entreprises de penser international dans leur développement et donc de consolider leurs capacités d'exportation et d'internationalisation.

La qualité des liaisons internationales arrive en 4^{ème} position des facteurs les plus importants dans l'attractivité d'une ville pour y implanter une activité. (Etude European Cities Monitor 2009, par Cushman & Wakefield). Elle est la **3^{ème} région de France utilisatrice du dispositif VIE** (81 en 2011).

L'internationalisation de l'enseignement supérieur et de la recherche est déterminante dans ce contexte. La région **Pays de la Loire est l'une des plus dynamiques dans le financement de la mobilité de ses étudiants** (Envoléo accompagne environ 4 000 étudiants ligériens par an) et de ses apprentis (2500 d'entre eux bénéficient du dispositif des parcours européens et internationaux des apprentis en hausse de 60% depuis 2007). L'Université de Nantes est en tête des universités françaises dont les étudiants partent en mobilité à l'étranger. **Le nombre d'étudiants étrangers accueilli sur le territoire a progressé d'environ 30% depuis 2005 pour atteindre 9,8% (contre 11,6% au niveau national)** tandis que la **visibilité scientifique mondiale reste inférieure à la moyenne nationale**.

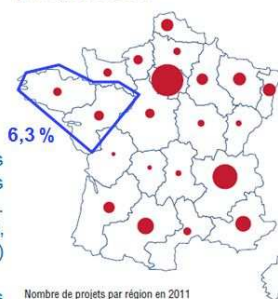
Nantes et Rennes ne sont pas les cibles privilégiées des investisseurs étrangers.

44 projets d'investissements étrangers dans les 2 régions sur l'ensemble des 698 projets de 2011

Pays de la Loire : 3,9 % des projets d'investissements étrangers décidés en 2011. (PIB = 4,9% du PIB français, 5^{ème} région)

Bretagne : 2,4% des projets d'investissement étrangers décidés en 2011. (PIB = 4,2%, 7^{ème} région)

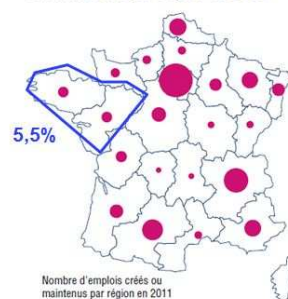
Répartition du nombre de projets par région en 2011



Nombre de projets par région en 2011



Répartition du nombre d'emplois créés ou maintenus par région en 2011



Nombre d'emplois créés ou maintenus par région en 2011



Source : ADII, rapport 2011

Les chiffres clés :

Les régions Bretagne et Pays de Loire accueillent seulement **6% des projets étrangers (contre 17% en Rhône-Alpes par exemple)**

Région Pays de la Loire, 10^{ème} région exportatrice française, en retrait par rapport à ses performances économiques.

Part d'étudiants étrangers accueillis encore inférieure à la moyenne nationale (9,8% contre 11,6%)

L'aéronautique, une industrie d'avenir

Nous croyons à l'avenir de l'aéronautique qui est actuellement un moteur principal qui tire l'économie française, et dont les potentiels d'innovation restent considérables. Ainsi, **le développement du trafic aérien s'est accompagné d'une amélioration continue de l'efficacité énergétique** : depuis 1990, les émissions de CO₂ par passager/fret-kilomètre-transportés ont diminué de 32% (source CITEPA / DGAC).

Et les Pays de la Loire sont la **2^{ème} région aéronautique de France (18 000 emplois)**. Nous voulons voir se poser à Nantes les nouveaux avions conçus et pour partie assemblés ici, notamment l'A380.

L'avenir de l'aéronautique passe par des évolutions technologiques majeures, et il est politiquement irresponsable de plaider en faveur de sa disparition future. Il est d'ailleurs significatif de voir dans les débats publics combien **l'aspiration à l'ouverture sur le monde est grande au sein des classes moyennes**.

Il est impensable d'imaginer vouloir réserver l'accès au transport aérien à une minorité de privilégiés. Nous défendons au contraire une croissance raisonnée du trafic aérien basé sur une efficacité accrue et un usage rationnelle.

Le pôle aéronautique ligérien contribue à la conception des avions du futur et participe aux nouveaux programmes aéronautiques :

- des appareils plus légers (recours aux matériaux composites pour les programmes A350, B787 Dreamliner...);
- des appareils d'une plus grande capacité d'emport (650 passagers pour l'A380);
- des réacteurs plus efficaces et moins dépendants du kérosène;
- **une réduction progressive de la consommation de carburant et d'émissions de CO₂ de 50%, d'émissions de NO_x (oxydes d'azote) de 80% et du bruit perçu de 50% à horizon 2020.**

Airbus industries a engagé 800 M€ en investissement dans ses nouveaux programmes et enregistré en 2011 une croissance de ses commandes de 17% et + 3,5% de CA s'élevant à 38,5 Md€.

Les progrès en matière de consommation de carburant sont déjà significatifs et sont à mettre en rapport avec les consommations des véhicules particuliers :

- moyenne de la flotte actuelle : 4 l/100 km/passager;
- A 380 : 3 l/100 km/passager;
- **A 350 : 2 l/100 km/passager;**
- une **voiture particulière** consomme en moyenne 6 l/100 km/1,2 passager (nombre moyen par voiture) soit **5 l/100 km/passager**

Les chiffres clés

2^{ème} région aéronautique de France (18 000 emplois)

Depuis 1990, les émissions de CO₂ par passager/fret-kilomètre-transportés ont diminué de 32%

Moyenne de la **flotte aérienne actuelle** : 4 l/100 km/passager contre **5 l/100 km/passager** pour un **véhicule individuel**.

A l'**horizon 2020**, une **réduction progressive de la consommation de carburant et d'émissions de CO₂ de 50%, d'émissions de NO_x (oxydes d'azote) de 80% et du bruit perçu de 50%**.

Tourisme : un potentiel à valoriser

Les régions **Bretagne et Pays de la Loire sont les 6^{ème} et 7^{ème} régions touristiques françaises**, mais elles comptent seulement **20% de clientèle étrangère**, chiffre à comparer avec la **moyenne nationale (37%)**.

Il y a donc une marge de progrès importante pour faire de nos territoires une terre d'accueil et de promotions d'événements culturels et sportifs à la hauteur de leurs atouts en se basant sur des acteurs particulièrement dynamiques (Festival des 3 continents, Festival Premiers Plans, Abbaye de Fontevraud, les orientales, le Cadre Noir de Saumur, le Puy du Fou, les 24h du Mans, Estuaire, Loire à Vélo, châteaux et vins de la Loire, Val de Loire patrimoine mondial...)

A ce stade, **la clientèle étrangère ne pèse que pour 14%** avec 2,7 millions de nuitées (à noter depuis quelques années une très forte baisse du nombre de touristes britannique, première clientèle étrangère). C'est **près de trois fois moins que la moyenne nationale (34%)**.

Les secteurs de l'hôtellerie, de la restauration, des loisirs et de la culture pourraient développer une nouvelle clientèle (internationalisation) et développer de nouveaux produits, l'aéroport devenant à la fois la vitrine et la porte d'entrée sur le territoire du grand ouest.

Deux axes de développement sont possibles :

- tourisme d'affaire (congrès, convention, salons...) pour lequel la présence d'un aéroport est un critère clé de sélection ;
- tourisme d'agrément (potentiel d'internationalisation de la clientèle littorale, d'augmentation de la durée des séjours et de développement de l'offre en intersaison, développement des courts séjours (*city break*) en lien avec les événements culturels d'envergure).

Or, la facilité des déplacements, le développement du *low cost*, le désir d'exotisme, la recherche de cultures différentes placent les destinations dans une compétition mondiale exacerbée qui rend d'autant plus déterminante la qualité des liaisons aériennes.

L'accessibilité renforcée de la Bretagne dans la zone de chalandise de l'aéroport permettra également d'élargir l'offre touristique en commercialisant de nouvelles destinations en combinaison avec l'offre ligérienne (Golfe du Morbihan, Mont-Saint Michel...). Par exemple la destination La Baule-Presqu'île de Guérande (13 millions de nuitées – 460 M€ de CA) estime le potentiel d'une telle offre combinée à 5 millions de nuitées supplémentaires en intersaison.

Les chiffres clés

1 milliard de touristes internationaux parcourent le monde. **3 millions** viennent en Pays de la Loire.

Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire **6e et 7e régions touristiques françaises, seulement 20% de clientèle étrangère, (moyenne nationale 37%)**.

Part de la clientèle étrangère dans l'hôtellerie en Pays de la Loire près de **3 fois inférieure à la moyenne nationale**

L'exemple du **TGV en 1989** : sur le segment affaires, **aller-retour dans la journée entre Nantes et Paris multipliés par 4 en quelques années** ; sur le segment tourisme, croissance forte des courts séjours et impact important sur les destinations terminus (littoral). Accélérateur de développement économique et touristique.

Objectif pour Nantes Events Centre : **passer de 18 manifestations à caractère international à 55 d'ici 2017**.

La Baule-Presqu'île de Guérande : passer de 13 millions de nuitées par an à 18 millions, grâce à l'aéroport.

Un accélérateur de développement pour le territoire d'implantation

Le transfert de l'aéroport sera générateur d'emplois et d'une dynamique d'activité importante.

Le site de l'ancien aéroport

Le **pôle aéronautique** et les emplois industriels localisés à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique seront maintenus sur place. Ils figurent **parmi les premiers employeurs de la région** ; Airbus emploie à lui seul un effectif de 2200 salariés.

Le maintien des grandes entreprises du secteur aérien se conjuguera au développement attendu sur le site de l'ancien aéroport, soit plus de 80 ha aptes à recevoir des implantations au cœur d'un pôle industriel innovant. Cela permettra d'accroître les capacités d'extension du pôle aéronautique et celles du nouvel IRT Jules Verne.

Le dynamisme économique du secteur permettra à l'activité de services autour de l'ancien aéroport (hôtellerie, restauration) de se poursuivre. La proximité d'Airbus représente déjà aujourd'hui une part importante de leur chiffre d'affaires.

Le nouvel aéroport

- Le chantier

La construction de l'aéroport et de ses accès mobilisera des emplois pendant toute la durée des travaux : environ **800 emplois par an pendant 3 à 4 années**, pour un total d'heures de travail estimé à 4,5 millions.

AGO a en outre pris des engagements auprès du Conseil régional quant au type d'embauches qui seront réalisées. Le concessionnaire recrutera près de **4 % de son effectif en alternance d'ici 2017** et favorisera la prise en compte de personnes en difficulté. Du personnel compétent sera ainsi formé sur le long terme.

- L'exploitation

En saison, à Nantes-Atlantique, entre 2 000 et 2 500 personnes travaillent sur la plateforme. Le nouvel aéroport permettant d'accueillir plus de passagers, on estime que l'effectif sera porté rapidement à 2 500-3 000 personnes. **Des centaines d'emplois seront ainsi générés dès sa mise en service.**

Par la suite, plus le trafic sera important, plus la densité en emplois se renforcera. Les grands aéroports sont générateurs d'emplois pérennes selon des ratios qui s'observent de façon quasi mécanique en Europe : **chaque million de passagers crée environ 700 nouveaux emplois directs sur la plateforme.**

Création d'emplois indirects : une meilleure attractivité de la région

Ce chiffre doit être multiplié par 3 environ pour mesurer l'effet d'entraînement global sur l'emploi d'une région.

Le futur aéroport va en effet générer une dynamique de créations d'emplois grâce à l'implantation de nouveaux services et entreprises. Les retombées économiques d'un aéroport bénéficient à toute une chaîne d'acteurs.

L'aéroport permettra enfin de renforcer l'emploi dans le Grand Ouest par le biais de l'internationalisation des entreprises, de l'accueil de cadres et de jeunes bien formés. La Bretagne est la première région à former des Bac +4, mais aujourd'hui, la majorité quitte le territoire faute de sièges sociaux et d'offres d'emplois adaptées. Le nouvel aéroport contribuera à résoudre ce problème

Un exemple de projet de développement économique est la zone d'activité d'intérêt départemental Ecospace à Héric / Grandchamp-des-Fontaines qui permettra d'amplifier l'effet d'entraînement de l'aéroport sur l'économie locale et sur l'emploi et d'accueillir les grands projets industriels justifiant la proximité de l'aéroport : **110 hectares et entre 3 300 et 3 900 emplois créés.**

Les chiffres clés :

2 000 emplois directs et indirects créés par million de passagers supplémentaires.

ZA Ecospace Héric : 110 hectares - **entre 3 300 et 3 900 emplois créés.**

Une articulation évidente avec les enjeux et les objectifs de l'Union européenne

La réalisation de l'aéroport du grand ouest est une condition importante pour **l'amélioration de la connectivité européenne** des régions Pays de la Loire et Bretagne.

Au-delà d'être une infrastructure de transport, il s'agit d'élargir le **droit à la mobilité de tous les citoyens** en améliorant l'accessibilité de l'Ouest de la France avec les autres territoires européens.

Le lobbying de la Région et de Nantes Métropole en faveur de **l'inclusion de Nantes-Saint Nazaire en tant que nœud urbain du réseau trans-européen des transports (RTE-T)**, dont l'inclusion de l'aéroport au réseau central, a franchi un premier pas important lors du vote en Commission Transports du Parlement européen le 18 décembre dernier.

La réalisation de l'aéroport du grand ouest est ainsi un **outil au service de la cohésion territoriale et sociale**, au cœur des objectifs de l'Union européenne et des politiques en faveur de l'emploi, de la croissance et du développement régional.

La réalisation de la plateforme aéroportuaire en elle-même n'est sans pas doute éligible au **FEDER** mais la politique d'accompagnement des territoires d'évidence oui.

En tant que chef de file avec l'Etat de la future politique régionale 2014-2020, la Région Pays de la Loire **proposera l'inscription des projets des territoires de proximité, des territoires impactés par le transfert de Nantes Atlantique.**

Au-delà de la cohésion territoriale et sociale, la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est aussi en pleine **cohérence avec les objectifs de l'Union européenne par son impact sur les politiques d'innovation** grâce au la création de l'IRT (enjeu pour la filière aéronautique, ESR) **d'environnement** avec la fin du survol de la réserve naturelle de Grand Lieu et le développement urbain à l'intérieur du périphérique.

Un report éventuel qui fragiliserait le tissu économique

Reporter le projet d'aéroport du Grand Ouest serait un signal très négatif envoyé aux acteurs du territoire qui construisent son avenir. **Cela risquerait de briser leurs projets de développement en remettant en cause leur confiance**, notamment pour les entrepreneurs qui ont investi dans le Grand Ouest depuis 20 à 30 ans.

Ce serait plus globalement un signal très négatif donné sur notre capacité à maîtriser notre destin et à préparer l'avenir.

De façon plus immédiate, alors que les secteurs du BTP et de la construction, comme les artisans, sont durement frappés par la crise, reporter le projet reviendrait à les priver de cette bulle d'oxygène que constitue l'activité induite par le chantier, au moment où ils en ont le plus besoin.

Toutes les conditions de sous-traitance maximum entre le donneur d'ordre choisi et les PME des deux Régions Bretagne Pays de la Loire sont réunies pour constituer sur une période de 3 ans un grand moment de challenge économique. Travaux de pointe technologique en matière d'habitat écologique, chantier de pointe en matière de mise en application de matériaux de l'avenir, **chantier école pour autant de jeunes en formation** qui pourront bénéficier de cet exemple comme point d'appui d'un apprentissage aux métiers de l'environnement...

Demain se décide aujourd'hui : préparer les Pays de la Loire de 2040

Soutenir plus que jamais le transfert de l'aéroport Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes s'explique d'abord par notre histoire économique dont il faut ne jamais oublier **qu'il y a moins de 30 ans plus personne ne faisait le pari d'un développement économique dans cette zone retirée qu'était l'Ouest** et qui nous a valu de n'être pas toujours les mieux servis en matière d'infrastructures (autoroutes, TGV, Haut débit...).

Dans le contexte de l'époque, **il faut savoir reconnaître à nos aînés acteurs locaux des années 70 (élus, entrepreneurs...), d'avoir osé relever le défi** de notre mise à l'écart par abandon des pouvoirs nationaux au profit de l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille. Ils ont **fait le pari du redressement** en « pensant » désenclavement économique géographique de l'Ouest et rebond industriel à vocation internationale et ils l'ont réussi.

Ils ont construit une vision de l'avenir souhaitable de nos territoires qui fonde aujourd'hui leur attractivité.

Avoir ce gage de confiance est essentiel pour permettre d'envisager plus sereinement les prises de risque que constituent les décisions d'investissement et le choix de leur localisation. C'est sur cette base que peut se prendre la décision que l'avenir de certaines entreprises, et donc de leurs salariés, se construit et continuera de se construire ici.

Sans cette vision de retour à un dynamisme qu'aujourd'hui bien des régions françaises nous envient, nous n'aurions pas vu se générer une dynamique territoriale si forte qui démontre en ce moment même que la crise est d'autant plus surmontable que nos aînés ont eu cette capacité d'anticipation de projet.

Nous avons maintenant à **en prendre le relais pour que les générations qui vont nous suivre puissent, elles aussi, profiter de l'attractivité du Grand Ouest.**

Il n'est pas question de laisser à nos enfants un territoire économique dominé par des forces ou des organisations dont les centres de décision seraient totalement éloignés des préoccupations locales finalement tout aussi éloignés des préoccupations environnementales locales mises en avant par les opposants.

Un retard supplémentaire provoquerait une crise de confiance des acteurs locaux qui n'aboutirait qu'à une crise plus aiguë de l'emploi. Moins confrontées au chômage que d'autres régions, Bretagne et Pays de la Loire offrent encore un visage d'espoir et d'optimisme parce qu'elles ont su porter de grands projets dont les rayonnements vont servir d'appuis à l'attractivité de nos 2 territoires : IRT Jules Verne, Arronax... L'aéroport du Grand Ouest se situe dans cette logique d'ouverture à l'innovation (chercheurs, ingénieurs...) et d'internationalisation de nos PME.

Nantes, le 14 mars 2013

Un livre gratuit, disponible en téléchargement

« Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois » : le livre de Jacques Auxiette

Diffusé sous forme d'e-book et disponible gratuitement sur le blog de Jacques Auxiette (www.auxiette.net) et via l' iTunes store, ce livre permet d'éclairer le débat en présentant le point de vue du président de Région et est donc mis gratuitement à disposition des citoyens qui souhaitent compléter ou alimenter leur information sur ce projet.

Un livre pour expliquer où l'on va et d'où l'on vient

Dans ce livre, Jacques Auxiette exprime son opinion sur le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes. Chacun l'aura deviné : le président de la Région Pays de la Loire soutient pleinement ce projet. Mais il ne se contente pas simplement d'exposer un avis, il revient sur les 40 années d'une histoire mouvementée qui a vu émerger ce projet en 1974. Il y détaille les raisons de son choix en faveur de l'aéroport du Grand Ouest et y explique pourquoi « *la situation s'est embourbée au point de devenir quasiment ingérable.* »

Jacques Auxiette revient également sur les nombreux éléments faussés régulièrement repris par les opposants et parfois les médias, afin de rétablir la véracité des faits et l'exactitude des chiffres, car « *le constat est là : de tracts en pétitions, des réseaux sociaux à tout Internet, puis dans de nombreux médias, que de choses sont dites sans être vérifiées ! Les opposants utilisent des chiffres biaisés et des affirmations péremptoires pour induire les citoyens et les journalistes en erreur, en tentant de leur faire accroire que leurs conclusions sont des positions de bon sens plutôt que des postures idéologiques.* »

Enfin, si l'objet de ce livre est avant tout d'expliquer le bien-fondé du projet d'aéroport du Grand Ouest, Jacques Auxiette prend le temps de dénoncer certains excès érigés en modes d'action politique :

« *Ces excès ouvrent parfois un accès facile au journal de 20 heures, par exemple lorsque des élus de la République occupent illégalement une maison vouée à la démolition. Je les condamne. Mais d'autres excès sont plus graves encore et conduisent à l'instauration d'une zone de non-droit à Notre-Dame-des-Landes, imposée par une minorité d'activistes à des citoyens qui n'ont rien demandé à personne.* »

En guise de conclusion, le président de la Région Pays de la Loire présente une vision des territoires et de l'Ouest résolument tournés vers l'avenir et la capacité humaine à concevoir des avancées planétaires positives et maîtrisées :

« *Ma conviction renvoie en vérité à la réalité des territoires et des gens de l'Ouest. Avec les élus de Bretagne et des Pays de la Loire qui soutiennent le projet, nous portons une vision du progrès qui est conforme aux aspirations des habitants d'un Ouest dynamique qui se projette vers l'avenir. De tous temps, Bretons et Ligériens se sont tournés, qui vers le fleuve, qui vers l'océan et la mer. Ouverts au monde, voyageurs, mais aussi accueillants et solidaires. Inventeurs du mutualisme, qu'il soit social ou agricole, acteurs d'une synthèse unique entre la démocratie chrétienne et le syndicalisme ouvrier, fiers de leur territoire. Ainsi vont les gens de l'Ouest. Nous sommes fiers aussi de la qualité de vie qui est celle de nos départements et de nos communes. Fiers d'un environnement préservé que nous contribuons tous les jours à protéger, mais aussi à faire connaître, en France, en Europe et dans le monde.* »



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Titre : Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois
 Auteur : Jacques Auxiette, président de la Région Pays de la Loire
 94 pages
 Formats disponibles : PDF et EPUB
 Distribution : iTunes Store et www.auxiette.net
 Copyright : Creative Commons CC-BY-NC-ND

CONTACTS PRESSE

Laurence Guimard : 02 28 20 60 61 – 06 83 50 10 83 - Laurence.guimard@paysdelaloire.fr

« Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois »

Extraits...

L'aéroport du Grand Ouest : un symbole pour deux visions du monde (p9-10)

Ce qui occupe beaucoup (trop) de temps dans mes journées et mes soirées en ce moment, c'est toute cette pagaille autour de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. A en croire les opposants au projet, je suis passé du statut de président de Région écolo-compatible à celui d'affreux bétonneur qui aurait pour seule préoccupation de saccager la nature et de sacrifier l'intérêt général au profit privé ! (...)

Oui, nos régions ont besoin d'un accès rapide et efficace aux centres de décisions européens sans avoir à passer par Paris. Oui, nous croyons encore à l'avenir de l'aéronautique, qui est d'ailleurs actuellement le moteur principal qui tire l'économie française et dont les potentiels d'innovation restent considérables.

Non, nos concitoyens ne vont pas s'arrêter du jour au lendemain de prendre l'avion au prétexte d'un oukase, formulé par certains privilégiés qui en sont eux-mêmes de grands consommateurs.



La genèse de l'aéroport du Grand Ouest (p14 et p18)

Les personnes favorables au projet de nouvel aéroport du Grand Ouest n'ont pas nécessairement un appétit féroce pour l'acier et le goudron. L'idée de construire de nouvelles infrastructures aéroportuaires au milieu de terres agricoles n'est pas apparue un matin entre deux gorgées de café. Ce projet est le fruit d'une histoire, indépendante des acteurs publics d'aujourd'hui, mais qu'il convient de connaître afin de mieux comprendre les tenants et les aboutissants d'un débat trop souvent caricaturé. (...)

C'est le gouvernement de Lionel Jospin qui a lancé un nouveau projet d'aéroport lors du comité interministériel du 26 octobre 2000, en reprenant la zone de Notre-Dame-des-Landes comme celle devant accueillir les nouvelles infrastructures aéroportuaires, en remplacement de Nantes-Atlantique, afin de valoriser la dimension internationale et européenne des échanges dans l'Ouest atlantique. A l'époque, Dominique Voynet était ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement... et elle était parfaitement favorable au projet. Elle déclarait ainsi devant l'Assemblée nationale, lors de la séance du 30 octobre 2001 : «Vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que nous avons un effort particulier à réaliser en faveur du rééquilibrage de la localisation des équipements vers l'ouest de notre pays. C'est pourquoi il a semblé nécessaire, compte tenu des nuisances qui pesaient sur les habitants de Nantes, de déplacer l'aéroport actuel sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, à une douzaine de kilomètres au nord de la ville. »



Le débat public de 2002-2003 (p19-21)

N'en déplaise à certains, le rapport reconnaissant l'utilité d'un nouvel aéroport ne sort pas de nulle part. Tout d'abord, un débat public fut organisé en 2002-2003. Prévu initialement du 15 décembre 2002 au 15 avril 2003, il a été prolongé d'un mois et demi jusqu'au 28 mai 2003, soit 5 mois et demi au total, pour permettre la réalisation d'une expertise complémentaire, rendue publique et débattue au cours de 3 réunions thématiques supplémentaires pour que chacun s'exprime.

Certes, la discussion a été un peu chahutée et assez difficile dans les premiers temps à cause d'opposants empêchant un débat serein. Mais le président de la commission de débat Jean Bergougnoux a fait un travail remarquable pour construire un dialogue apaisé. L'ensemble a été enrichi par une expertise complémentaire indépendante et impartiale, qui a contribué à l'amélioration du dossier. (...)

Notons au passage qu'à l'heure où se déroulent les auditions de la commission du dialogue voulues par le Gouvernement, quatre décisions du Conseil d'Etat, portant sur un arrêté ministériel, la DUP ou le contrat de concession ont rejeté les recours des opposants. Il en a été de même pour de très nombreuses saisines antérieures devant les tribunaux administratifs, ou encore devant la Cour européenne des Droits de l'Homme. Contrairement aux affirmations des opposants, les seules procédures encore pendantes visent l'avancée des travaux ou les questions foncières. Il n'y a aujourd'hui plus aucun recours juridique contre le projet d'aéroport. Tous ont été perdus. Dans un Etat de droit, ça compte !



Les raisons d'y croire (p25-26)

Alors, fallait-il, oui ou non, décider de la construction de cet aéroport ? De manière constante, les responsables politiques de l'Ouest ont toujours répondu par l'affirmative. Avec de nombreux élus, nous avons soutenu ce projet dans des contextes variés qui traduisent, non pas un entêtement comme les opposants, y compris nos alliés écologistes, voudraient le faire croire, mais une conviction pour le développement de l'ouest de la France.

A titre personnel, j'ai voté en faveur de ce projet en 2003, alors que j'étais conseiller régional d'opposition dans une Région dirigée par François Fillon. J'ai confirmé ce choix en 2008, au cours de mon premier mandat comme président de Région, à la tête d'une majorité comprenant déjà de nombreux écologistes. Et j'ai réitéré ce choix en octobre 2010, en même temps que Jean-Marc Ayrault, qui présidait alors Nantes Métropole, et Patrick Mareschal, alors président du Conseil général de Loire-Atlantique, au cours d'une journée particulière puisque nos trois collectivités votèrent ensemble leur participation financière au projet. (...)

Pour les décideurs de l'Ouest, positionner notre territoire comme un laboratoire du développement durable ne consiste pas à geler tout projet face aux menaces à venir (changement climatique, érosion de la biodiversité...). Au contraire, il faut innover et anticiper les mutations pour faire vivre le développement durable. Et cela ne se fait pas tout seul dans son coin, en construisant des cabanes en bois et en cultivant son potager. L'histoire de l'humanité est là pour le montrer : le progrès est fait d'échanges et d'innovations, pas de peur et de régressions.



Une opération réaliste et raisonnable (p32-33)

Ne cherchons pas à masquer les chiffres : le coût du transfert dépasse 560 millions d'euros. Ce n'est pas rien, j'en conviens, mais il faut comparer ce qui est comparable. Une telle somme correspond à la construction de 30 kilomètres d'une ligne à grande vitesse, mais aura un impact bien supérieur sur l'économie et l'emploi de la région et des 6 collectivités contributrices. Par ailleurs, il s'agit d'un projet « simple » (construction de pistes, d'un terminal, de parkings) et sans difficulté technique majeure. Il est réalisé sur un site favorable : pas de dénivelé, ni de marais, ni de colline à déplacer, peu d'urbanisation, un foncier acquis depuis 30 ans...

Sur la période 2011-2016, la contribution de Nantes Métropole à ce transfert représentera 17,5 millions d'euros, soit un coût de 1,50 € par contribuable par an. Pour la Région Pays de la Loire, les 40,4 millions d'euros engagés correspondent à 1,6% de nos dépenses d'investissement sur la même période (notre « programmation pluriannuelle d'investissements » atteint sur 5 ans 2,5 milliards d'euros). Et cette somme est à mettre en regard d'autres investissements plus conséquents, la Région allouant par exemple un budget de 75 millions d'euros à la construction du nouveau lycée de l'île de Nantes.



Deux erreurs historiques qu'il faut bien avouer (p39)

Première erreur : la façon même dont a été construit l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique. Lorsque la piste en herbe a été remplacée par une piste bétonnée en 1939, cette dernière a été construite dans l'axe Est-Ouest, ce qui était exactement l'acte de construction de l'agglomération nantaise. Même sans avoir une boule de cristal sous la main, on pouvait tout de même présager que cela poserait problème un jour.

Deuxième erreur : l'urbanisation effectuée à proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique. En installant des maisons et des entreprises sur les terrains juxtant celui de l'aéroport, on a hypothéqué l'avenir (ainsi qu'un éventuel agrandissement à venir) en cas d'une forte hausse du trafic aérien. Et c'est le cas aujourd'hui : avec une capacité d'accueil maximale de 3,5 millions de passagers par an, l'aéroport de Nantes-Atlantique comptait déjà 3 246 226 usagers en 2011, lorsqu'il a reçu le trophée ERA Award 2011-2012 du meilleur aéroport européen. Mais le seuil a été franchi en 2012 avec 3 631 000 passagers dans l'année.

Néanmoins, une fois que l'on a reconnu ces erreurs qu'il serait bien difficile de nier, faut-il s'asseoir sur le bord de la route pour saisir sa tête entre ses mains et se contenter de pleurer ? L'immobilisme pour demain est-il la seule réponse face aux égarements d'hier ? Je ne le crois pas, et j'ambitionne même de prouver le contraire : l'avenir est à construire plutôt qu'à prédire et c'est en se retroussant les manches pour imaginer des solutions nouvelles que nous inventerons le monde que nous léguerons à nos enfants et petits-enfants.



Une situation devenue ingérable (p53)

Ce n'est pas un mystère : je soutiens pleinement le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes. Je vous ai expliqué pourquoi, je vous ai expliqué comment. Pour autant, et c'est bien la moindre des choses en démocratie, je

respecte tout à fait l'opinion de ceux qui ne partagent pas mon point de vue. J'accepte le débat, j'accepte la confrontation d'idées, et je n'ai aucun problème pour changer d'avis si l'on me prouve que j'ai tort. Mais pour l'instant, personne ne l'a fait en ce qui concerne l'aéroport du Grand Ouest...

J'ai bien entendu des choses, comme tout le monde. J'ai donc pris le temps de vérifier, comme moins de monde... Et le constat est là : de tracts en pétitions, des réseaux sociaux à tout Internet, puis dans de nombreux médias, que de choses sont dites sans être vérifiées ! Les opposants utilisent des chiffres biaisés et des affirmations péremptoires pour induire les citoyens et les journalistes en erreur, en tentant de leur faire accroire que leurs conclusions sont des positions de bon sens plutôt que des postures idéologiques.

L'arrivée de Jean-Marc Ayrault à Matignon, que d'aucuns auraient pu croire une aubaine pour accélérer le projet, s'est avérée un boomerang. Quelle injustice pour cet homme qui incarnait, et incarnera toujours pour les Nantais, le renouveau de Nantes « la belle endormie ». Ses choix visionnaires se sont tous avérés justes : tramway avant tous les autres, la culture comme moteur d'une attractivité jamais démentie, la qualité de vie érigée en pilier de l'action publique. Bon sang ! Nantes a été élue capitale verte européenne pour 2013 ! Et vous croyez que si cet aéroport était le bétonnage dénoncé, le massacre écologique affiché, l'aberration pharaonique vilipendée, tel aurait été le cas ?



L'aéroport actuel pourrait accueillir tout le trafic futur ? C'est faux ! (p57)

Au-delà de ces considérations techniques, toutes étayées d'études nombreuses, je vous donne un avis plus personnel et pour une part subjectif. Utilisateur régulier de l'aéroport de Nantes-Atlantique, je vois et je vis les moments de saturation des infrastructures actuelles. Mais je ne suis pas le seul. Les personnels des compagnies le disent. Ils ont l'expérience d'autres sites. La situation sur place ne pourra pas durer infiniment.

La réelle saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique est aussi environnementale. La réalité du survol à basse altitude du centre-ville de Nantes et des communes de Rezé et Bouguenais (en atterrissage face au sud) n'est pas contestable. Le nord de Nantes est survolé à 550 mètres, le cœur de ville à moins de 400 mètres, l'île de Nantes à moins de 300 mètres, les communes de Rezé et Bouguenais entre 100 et 150 mètres d'altitude. Au sud de l'aéroport, le Lac de Grand-Lieu, classé en zone Natura 2000, est survolé à 300 mètres en son centre.

Le projet de nouvel aéroport vise donc à changer les conditions de vie d'environ 40 000 personnes soumises à un niveau de bruit aérien significatif selon les normes européennes et nationales (le nombre de personnes soumises au même niveau de bruit sera de 900 à l'ouverture du nouvel aéroport). Compte tenu de la hausse attendue du trafic dans les années et décennies à venir, ce sont donc les habitants de l'agglomération nantaise qui exigeraient une limitation empêchant d'absorber la croissance du trafic, bridant alors l'offre de transport et le potentiel économique et en emplois de la région.



Le projet gaspillerait des terres agricoles ? C'est faux ! (p65-66)

Avant toute chose, il faut savoir que c'est le projet d'aéroport qui a permis que les terres agricoles de Notre-Dame-des-Landes soient toujours exploitées. En effet, la mise en place de la zone d'aménagement différée destinée à la réalisation du premier projet d'aéroport en 1974 a évité l'urbanisation de ces espaces naturels et agricoles. En dehors de cette zone, 2 000 hectares de terres sont consommés chaque année en Loire-Atlantique pour le développement des activités humaines.

En comparaison, la consommation d'espaces agricoles pour le transfert de l'aéroport sera faible et ne concernera que 736 hectares. En parallèle, au sud de Nantes à proximité de l'actuel aéroport, 540 hectares seront libérés des contraintes d'urbanisation et permettront d'accueillir 15 000 habitants à l'intérieur du périphérique nantais. Face à la pression démographique nantaise, cette opportunité formidable est à mettre en balance avec les 5 000 hectares de terres agricoles en zone périurbaine qui seraient un jour utilisés pour ces logements.

Avec les élus du Département de Loire-Atlantique, nous avons défendu cette analyse devant la commission mise en place spécifiquement sur le sujet par le ministre de l'Agriculture. Nous avons bon espoir d'avoir été entendus. Il y a aujourd'hui globalement un enjeu de préservation des terres agricoles, et de nombreuses mesures existent pour y faire face. Elles sont d'ailleurs bien connues car négociées avec les représentants du monde agricole. Elles peuvent sans doute être améliorées. Mais faire de ce projet d'aéroport un symbole d'une lutte mondialisée pour la gestion des terres nourricières est une hypocrisie que je conteste.



Le retour de l'impôt révolutionnaire (p71)

Cessons les comparaisons bucoliques qui fleurent bon la nostalgie post-soixante-huitarde : les occupants de la zone de construction prévue pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'ont rien des pacifistes du Larzac. Alors que le mouvement de désobéissance civile non-violente qui dura une décennie dans le Massif central visait à organiser une vie collective en autarcie, les squatters de tous bords qui peuplent les terrains à construire n'hésitent pas à user et abuser de menaces et de violences pour assurer leur ravitaillement.

Les témoignages sont nombreux. Commerçants volés et insultés, riverains cambriolés, potagers pillés... Il est même arrivé que des parents d'élèves soient rackettés à la sortie d'une école. La dialectique est simple : ces braves racketteurs se battent pour préserver le site donc les habitants doivent mettre la main au portefeuille pour participer à l'effort de guerre. Sinon quoi ? Vous imaginez la situation face à un groupe menaçant ?



La tentation de la pause et la tentation de la pose (p82-83)

De fait, dans un contexte mondial instable et dans un climat pessimiste réel, un discours volontariste sur le progrès passe mal. Le réchauffement climatique, la fin des énergies fossiles, la finitude du monde... Il est parfois si simple de baisser les bras pour surfer sur une ambiance mortifère. Je m'y refuse. Pour autant, mon propos n'est pas incantatoire. Il ne s'agit pas d'investir pour investir, d'inventer pour inventer, d'innover pour innover, cela n'aurait pas beaucoup de sens. Je crois toujours au progrès. Au sens défini par les penseurs, humanistes et parfois socialistes, du 19ème et du début du 20ème siècle. Demain reste à construire plutôt qu'à prévoir et c'est à nous qu'il incombe d'agir pour inventer l'avenir. Ce qui était vrai hier l'est encore aujourd'hui. Ne croyez pas que tout ce dont nous disposons maintenant soit le produit du hasard ! Rien de tout cela n'existait il y a 30 ans et de nombreux responsables politiques et industriels se sont battus pour le bâtir. Même s'ils ont quitté notre monde depuis, ils se projetaient et projetaient leurs actions vers l'avenir. Il me semble donc logique de poursuivre l'aventure et de nous battre maintenant pour les générations qui vont suivre.

Disant cela, j'entends l'argument qui veut que ce dont nous disposons aujourd'hui est largement suffisant et qu'on peut s'en contenter. C'est un point de vue... que je ne partage pas. Je ne crois pas que le statu quo soit le moteur du monde. Si tel était le cas, nous en serions encore à l'âge de pierre et personne ne pourrait bénéficier des joies d'une séance de cinéma, d'une visite au musée ou d'une promenade à vélo. Pour garder cette image : quelle que soit la vitesse que l'on peut atteindre en vélo, si on arrête de pédaler, il y a bien un moment où l'on chute ! La tentation de la pause me semble être une chimère plutôt qu'une option durable.



La conclusion : pour sortir de la crise, il faut préparer l'avenir (p88-90)

Je suis en colère de voir ce projet, qui n'est ni celui d'un parti politique ni celui d'une ville, et encore moins celui d'un seul homme, érigé en symbole d'une lutte idéologique contre le progrès, le développement et la croissance de nos territoires. Aujourd'hui, dans l'Ouest, l'aéroport. Et demain, ailleurs, à qui le tour ? Qu'advient-il des projets d'infrastructures ferroviaires, routières ou d'autres équipements publics ? Quelle minorité active peut décréter que des projets légalement préparés et démocratiquement validés sont d'un coup « inutiles » ?

Je ne veux pas que l'on nous dicte l'avenir de nos territoires. Nous avons fait un choix moderne, raisonnable et audacieux. Je le revendique pour nos concitoyens, et demain pour nos enfants. (...)

Dans la construction d'une grande infrastructure comme celle-ci, il faut un temps pour tout. La consultation et la concertation, la décision, la préparation. Les événements ont décidé de l'invention d'une étape supplémentaire de dialogue. Je formule le vœu qu'elle permette une meilleure compréhension du sens réel de ce projet et mette un terme à de vilaines polémiques. Je doute qu'elle entraîne la conviction des opposants les plus radicaux. Mais au moins, ceux qui auront accepté de s'exprimer, auront été écoutés. Peut-être sur certains points seront-ils d'ailleurs entendus. Et s'il faut améliorer tel ou tel aspect du projet, si les collectivités en ont la compétence, elles répondront présentes.

Mais bien vite, une autre étape doit s'ouvrir. Gardons l'esprit grand ouvert, mais dans l'intérêt de nos concitoyens, et dans l'intérêt des habitants des communes concernées, faisons vite place à l'action et débutons la construction de l'aéroport du Grand Ouest.

« Aéroport du Grand Ouest : pourquoi j'y crois »

Petites phrases

Je ne vois pas où se dresseraient, dans le modèle rétrograde proposé par les occupants de la ZAD (la fameuse zone d'aménagement différé de l'aéroport devenue « zone à défendre » !) à base de cabanes en bois, d'ateliers de construction de lance-pierres, d'arcs ou de flèches et de champs de rutabagas, les perspectives radieuses « des chemins pour un avenir partagé » défendues par quelques intellectuels sans aucune connaissance des réalités du dossier et du territoire. (p11)



Si je voulais enfoncer le clou, je pourrais faire remarquer que la candidate à l'élection présidentielle Eva Joly n'est arrivée qu'en sixième position sur les territoires concernés, avec seulement 5,89% des suffrages à Notre-Dame-des-Landes et 2,46% dans la circonscription un peu plus tard ravie à la droite par Yves Daniel, candidat socialiste, agriculteur et membre de la Confédération paysanne, favorable à l'aéroport.

En partant de ces constats, chacun admettra de bonne foi que le débat public a eu lieu et que la décision de faire cet aéroport est une décision démocratique ; la tentative de démontrer le contraire est une imposture politique. Il n'est pas acceptable de remettre en cause les fondements de l'action publique et les règles d'un Etat de droit au motif que l'on est minoritaire et que l'on a perdu le débat ! Soyons sérieux : on ne peut pas utiliser les règles de droit quand ça arrange, et les contester quand elles donnent tort. (p23)



Certes, la bataille pour l'accession au pouvoir n'est jamais totalement exempte de petites vacheries ou de jolis coups fourrés, mais tout de même, il y a des règles, il y a des lois. Il n'était donc pas aberrant de penser que des citoyens, si critiques envers la probité de leurs élus, se rangeraient du côté de la loi une fois que le droit serait dit. Mais l'histoire montre que ceux qui veulent faire valoir leurs droits ont finalement bien du mal à respecter celui de la République qui les protège. (...)

Les recours juridiques étant épuisés, il devenait légitime de penser que les travaux allaient pouvoir commencer. Mais c'était sans compter sur les nombreuses opérations de désobéissance civile, la récupération politique par des élus en manque de visibilité et un traitement journalistique largement biaisé par les contraintes de l'audimat et l'absence d'un travail d'enquête objectif et impartial. (p40-41)



Il serait trop long de détailler ici l'historique de la convention par laquelle le Conseil régional des Pays de la Loire versera des aides à la station régionale de France 3 pour couvrir quelques événements de notre région. Sachez simplement que les premiers échanges sur le sujet remontent à la présidence de Patrick de Carolis et que les sujets traités n'ont strictement rien à voir avec l'aéroport ni d'autre investissement public d'ailleurs. Un calendrier malicieux, et malheureux, aura voulu que cette convention soit prête en pleine polémique sur l'aéroport. Et si chacun était de bonne foi, il aurait aussi été dit que cette convention protège de façon très explicite l'indépendance éditoriale de la rédaction. (p44)



Les protestations des journalistes de France Bleu Loire Océan lors de la diffusion d'un spot publicitaire en faveur de l'aéroport sont d'une autre nature. Et je les crois d'autant plus de bonne foi qu'elles sont partagées par des femmes et des hommes qui ont très vraisemblablement des opinions personnelles diverses sur le projet. Le point clef de leur adresse concerne leurs conditions de travail, et même leur sécurité, si l'antenne de FBLO apparaissait comme soutenant le projet. Cette réaction appelle deux commentaires. Le premier est un peu lapidaire : un spot de « pub », quel qu'il soit, n'engage bien sûr en rien les rédactions. Et s'il est conforme au cahier des charges de la station - tel était le cas -, il n'y a pas de raison de ne pas l'accepter. C'est ce que nous a confirmé la direction de Radio France. Le second commentaire porte sur le contexte de pressions et de violences qui entoure ce projet. A bien lire certaines proses, les collectivités seraient illégitimes à communiquer en faveur du projet. Et leur communication constituerait une oppression insupportable. A bien lire le communiqué des journalistes de FBLO, ils craignent pour leur intégrité physique sur le site de la ZAD... Est-ce acceptable ? Qui dénonce les violences ? Les matériels endommagés ? Les accès refusés ? Pourquoi cette réalité ne transparait-elle pas dans les reportages in situ ? Et si souvent complaisants... La liberté de la presse, ce n'est pas un spot de « pub » qui la met en danger.

Et pour conclure sur ce point, je m'interroge sur ce qu'il convient de penser des donneurs de leçons, parés de la vertu supposée du petit David contre le grand Goliath, mais néanmoins responsables politiques élus, qui se sont permis d'appeler directement FBLO pour exiger la non-diffusion du spot ? Au nom de quoi ? De la démocratie ? Celle qui fait qu'eux seuls auraient le droit de s'exprimer ? Qu'ils évitent dorénavant toute leçon en la matière. (p44-45)



Il faut bien admettre que je n'ai pas un caractère facile, et que si je suis toujours pragmatique lorsqu'il s'agit d'adapter une politique régionale à une situation concrète pour aider une commune, une association ou une entreprise, je reste ferme sur quelques principes politiques. Et il faut bien dire que la volatilité des prises de position écologistes ces dernières années m'exaspère !

Certaines années, les voici tout miel pour profiter d'accords électoraux avec les socialistes. Les voilà députés ou sénateurs. En Pays de la Loire notamment. En Loire-Atlantique en particulier. D'autres années - mode de scrutin oblige ? -, voilà qu'ils voudraient dénoncer les mêmes accords afin de prendre un peu d'autonomie... Et manger la laine sur le dos du mouton socialiste ? Moi je veux bien, mais tout de même... En France, l'élection présidentielle est l'élection majeure. Le score d'Eva Joly en 2012 devrait inciter à un peu de modestie, non ? Je le rappelle : 2,31%. Et je me répète : moins de 6% à... Notre-Dame-des-Landes !

Par ailleurs, Dominique Voynet aurait pu faire l'économie d'une polémique désagréable et éviter de me qualifier de menteur dans un communiqué de presse en novembre 2012. Ce n'est pas en accusant les autres de tricheries que l'on parvient à convaincre que l'on a raison, surtout quand on a tort. J'aurais donc menti en soutenant que lorsque Madame Voynet était ministre, elle soutenait le projet de transfert de l'aéroport de Nantes ? Une simple recherche sur le site de l'Assemblée nationale permet pourtant d'en faire la démonstration... (p45-46)



Refuser ce débat pour s'accrocher à des symboles, voilà une bien mauvaise manière de faire de la politique. Surtout quand on participe au quotidien aux travaux de majorités locales. Cela m'amène d'ailleurs à faire le constat qu'il n'y a guère de reconnaissance en politique. Car le moins qu'on puisse dire, c'est que les principaux élus écologistes de Loire-Atlantique qui viennent tacler Jean-Marc Ayrault dans ce dossier n'existent que parce que l'intéressé a eu la volonté politique de porter avec eux certains enjeux écologiques. Et parce qu'il leur a confié des places sur la scène institutionnelle nantaise (et même française lorsque Nantes faisait figure de ville pionnière en la matière). Aucun d'entre eux n'a été élu à Nantes sur son nom. Tous l'ont été sur des listes socialistes ou investis par le Parti socialiste. (p69)



Pensez-vous qu'il y a eu une réaction unanime pour condamner cette agression, de la part des opposants ? Pas du tout ! L'Acipa (principale association d'opposants) a certes signalé qu'elle « ne peut cautionner ce genre d'agissements extrêmement violents et inadmissibles » mais a cru bon de suggérer qu'il s'agissait d'un coup monté pour discréditer l'opposition au projet de nouvel aéroport. Et dans cette veine-là, nombreux sont les propos ahurissants qui ont été tenus. Dans la sélection de réactions qui m'a été présentée, j'en ai retenu une. Pas la plus violente, elle est dans la moyenne. On la trouve sur le site Reporterre, dans un billet daté du 14 novembre 2012 : « Un flic est un flic, merde alors ! [...] Et les flics, fussent-ils privés, ne veulent pas recevoir de coups. Qu'ils changent donc de métier ! [...] S'il est un responsable de ce qui est arrivé au vigile, c'est bien vous, monsieur l'Immense Premier Ministre. Vous ! »

Quant aux condamnations des élus opposés au projet, réelles et parfois sincères (surtout lorsque les violences ont aussi visé leurs propres locaux et permanences), elles souffrent d'un point faible : il est difficile de condamner des actions illégales quand on fait le tri. Un élu de la République ne peut pas trouver certaines actions illégales condamnables, et d'autres justifiées. (p74-75)



Or quel est cet exemple que donnent tous ces élus d'Europe Ecologie qui font une descente à la quincaillerie du coin avant de venir « réquisitionner » un bâtiment qui est une propriété privée ? Quelle pantalonnade : Jean-Vincent Placé (dont le premier mandat date de 1995), Eva Joly (députée européenne depuis 2009) ou Ronan Dantec (qui doit tout son parcours politique à Jean-Marc Ayrault), voilà une ribambelle de notables de la République qui se découvrent soudainement une passion pour le bricolage ! Et pour faire valoir leur opinion, ils préfèrent le pied-de-biche et le tournevis cruciforme, sans doute plus légers qu'un code pénal ou un dossier réglementaire européen...

Mais derrière ce carnaval d'écharpes tricolores, il y a un acte illégal ! Théoriser la désobéissance civile quand on est soi-même un représentant de la souveraineté nationale, voilà qui relève d'un drôle d'exercice de schizophrénie. Si les élus qui participent à ce type d'action sont mal à l'aise avec les assemblées dans lesquelles ils siègent et qu'ils pensent que leur place est dans le maquis (ou dans le bocage plus précisément), libre à eux de démissionner pour aller fabriquer des arcs et construire des cabanes dans les arbres... (p76)



Pour schématiser sans caricaturer, en matière d'écologie politique, il y a deux écoles de pensée : celle du développement durable et celle de la décroissance. Si je demeure un fervent partisan du développement durable sous tous ses aspects, le concept de la

décroissance me semble aberrant. Et pour tout dire d'un égoïsme suicidaire, d'un point de vue national ou européen, et plus encore à l'échelle mondiale. Comment allez-vous expliquer à un ouvrier vietnamien qui peine à nourrir sa famille que sa mobylette pollue et qu'il serait bien gentil d'utiliser un vélo ? Qui envisage sérieusement de demander à un patriarche africain de parcourir à pieds les 5km qui le séparent d'un puits parce que sa voiture émet trop de CO2 ?

Par ailleurs, je sais bien que personne n'est exempt de contradictions, mais tout de même, ces joyeux pacifistes promoteurs d'une vie paléontologique connaissent-ils seulement l'empreinte écologique des outils dont ils usent et abusent pour faire de l'agit-prop sur Internet et ailleurs, et dont ils voudraient priver les habitants du Tiers-Monde ? Les notions d'égalité et de solidarité internationale ont parfois tendance à disparaître, dès lors qu'on menace les petites habitudes des grands théoriciens d'une planète sans progrès technologique. (p83-84)

