



NDDL : écrire un autre chapitre

Isoler le projet d'aéroport à NDDL de son contexte politico-socio-économique ne permet pas de bien saisir sa réalité. Le réduire à cet horizon non plus.

Les forces politiques dominantes ont réduit le débat à la localisation d'un objet sur un site alors qu'il s'agit fondamentalement de répondre à un besoin en définissant une réponse systémique qu'il est possible de dénommer « **mobilité durable** ».

Plus généralement, **le MNLE, réseau Homme & Nature**, propose cinq axes de réflexion-action: **se loger, se déplacer, se nourrir, s'équiper, partager** pour redéfinir un quotidien souhaité, respectueux de la nature, des hommes, de leur travail. Il s'agit bien d'un changement de paradigme : remplacer la compétition généralisée de tous contre tous et la concurrence comme moyen d'existence par l'action démocratique pour la définition d'usages tenant compte des interrelations avec le climat, la santé publique, la biodiversité et les limites des ressources foncières et naturelles. Le travail de l'homme modifie fatalement l'environnement. Il n'y a pas de travail sans énergie. Mais réduire la recherche de la soutenabilité, à des problématiques énergétiques, est une erreur fondamentale. **C'est une réponse globale socio-économique qu'il s'agit d'inventer.**

Le système « mobilité durable ou soutenable » est bien sûr dépendant d'une globalité plus large qu'il contribue à définir. Les échelles territoriales et administratives s'enchevêtrent. La tâche n'est donc pas simple. Il faut maintenir une cohérence stratégique. La pire de choses serait de rester l'arme au pied en attendant des jours meilleurs.

Ce texte esquisse le cadre et les contours d'une réponse. Dans un premier temps il exprime les grandes lignes de ce que pourrait être un système « mobilité durable-soutenable » afin de replacer le sujet NDDL dans une perspective plus large. Dans un deuxième temps il s'intéresse plus précisément au cas précis. Il ne s'agit pas de noyer le poisson mais de trouver une voie progressiste qui établit une résonance entre besoins et usages.

Un système « mobilité durable-soutenable »

Des lignes générales:

- l'utilisation raisonnable de l'avion fait partie des besoins sociaux de la mobilité des personnes et des biens
- le raisonnable n'est pas seulement un choix individuel mais fait partie de l'organisation multimodale et intermodale de la mobilité dont la cohérence doit être sous la responsabilité de la puissance publique au niveau national et européen avec des compétences reconnues aux régions et collectivités locales pour ce qui concerne les déplacements de proximité.
- L'organisation de la mobilité est résolument multimodale et intermodale afin de minorer les impacts sur la ville, le climat, la santé, les sols...

- **Doivent donc émerger des politiques publiques coordonnées sur plusieurs niveaux territoriaux et partageant la structure ferroviaire :**
 - **PDU ;**
 - **schéma d'aire urbaine (à créer) ;**
 - **schéma régional ;**
 - **dessertes nationales et internationales ;**

Il n'y a plus à proprement parler de politique de planification nationale aérienne et ferroviaire. Ce sont les opérateurs qui structurent l'offre. L'Etat a omis de jouer son rôle d'autorité organisatrice pour les trains d'équilibre du territoire pendant des années. Les suites données au rapport DURON ne sont pas satisfaisantes. L'ARAFER est chargée de veiller à une bonne expression de la concurrence sur le rail qui s'élargit aux cars. Les transports ferroviaires régionaux font exception. Jusqu'à quand?

La logique d'organisation et de planification doit être inversée.

Une mobilité durable forme un système qui englobe les différents modes, où chaque mode participe à l'organisation d'ensemble et reçoit en retour une mission élargie de coordination. Le tout magnifie les parties et permet d'atteindre une qualité nouvelle d'offres minorant les impacts et associant étroitement usagers et employés. Des émergences nouvelles peuvent s'exprimer dans les gares où la multimodalité, amenant du monde et créant un espace de rupture, amène un cadre favorable à la proposition de services et de commerces. Inversement l'existence de gares multifonctionnelles ne peut que favoriser l'organisation multimodale des déplacements.

Plus généralement le système « mobilité durable-soutenable » est généré par différents usages qui expriment les besoins en tenant compte de différentes contraintes parmi lesquelles l'état et les performances des infrastructures, la voirie urbaine susceptible d'être mobilisée sans nuire au cadre de vie urbain, l'atténuation du changement climatique, la préservation de la santé publique notamment à proximité des flux routiers. Il est un des moyens essentiels de l'aménagement des territoires et du déploiement industriel et serviciel.

Les modes de déplacement ne sont pas spontanément complémentaires et peuvent être antagonistes.

C'est particulièrement vrai pour l'auto. Elle a sa place dans la multimodalité. Mais ses qualités particulières forment une menace constante pour l'ensemble. Elle a aussi des contraintes parmi lesquelles la santé publique (qui ne tient pas seulement au carburant), la préservation du cadre de vie (mais en général à d'autres endroits que ceux habités par l'automobiliste).

Il faut donc passer d'un point de vue individualiste assis sur l'aménité et les performances techniques de l'automobile (en remettant la voiture électrique à sa place) à une vision civique et solidaire motivée.

La motivation englobe les données générales sur la sobriété en foncier et en ressources.. Mais c'est d'abord une facette du vivre-ensemble. La stabilité du système n'est pas seulement liée à l'offre sur des infrastructures mais aux liens créés pour faire vivre et prospérer une entité sociale d'offres multimodales et intermodales notamment pour les déplacements pendulaires et de proximité. Elle interagit avec l'aménagement du territoire et l'offre de services publics et privés (commerces).

L'avion n'échappe pas à ces problématiques. Il est en concurrence avec le train sur des déplacements de moyennes et longues distances. **C'est un moyen de déplacement obligatoirement intermodal du fait de la desserte des aéroports. C'est le plus gourmand en énergie à service rendu égal.** L'impact sonore à proximité des aéroports doit être pris en compte. Il faut donc utiliser ce mode avec parcimonie et corriger les effets négatifs autant que possible. Il n'y a pas de substitution aux carburants fossiles carbonés dans un avenir prévisible. Le niveau de taxation du gaz carbonique en projet n'est qu'un pis-aller car sa répercussion sur le prix n'aura qu'un impact modeste sur la fréquentation des aéroports. **Il serait malgré tout nécessaire d'éclairer la comparaison entre avion et TGV sur les dessertes intérieures pour lesquelles l'Etat peut prendre des décisions.**

L'avion ne paie pas ses vraies charges. Il est même parfois subventionné alors que le ferroviaire croule sous une dette énorme et doit faire face à la remise à niveau du réseau classique longtemps délaissé. Ce n'est pas sur ces bases obscures et irrationnelles qu'il est possible de trouver une bonne place au mode aérien.

Il faudra également mieux définir les usages qu'il rend. Les échanges internationaux réguliers sont et resteront l'apanage de quelques grands aéroports capables de concentrer les usagers. Pour la France il s'agit au premier chef de Roissy et Orly, ensuite de Lyon voire de Marseille pour quelques destinations. Quel sera l'impact des nouveaux modes numériques de communication sur cette demande? Il est plus facile de faire circuler des images que des personnes. Une fraction croissante de la demande globale provient du tourisme et de l'émigration pour lesquels la valeur du temps n'est pas la même que pour l'économie.

Justifier le développement sans limite de l'aérien au nom de l'emploi est un contresens. Quelle est la durabilité d'une globalisation économique basée sur une compétition de plus en plus féroce qui appauvrit les pays les plus riches alors qu'ils doivent tirer la croissance? Quelle est la résilience d'un système basé sur la consommation de 80% d'énergies fossiles carbonées et qui donc devra se tourner vers des énergies renouvelables dont la logistique est à l'opposé? Cette question est très mal posée aujourd'hui justement parce qu'elle n'est pas envisagée dans un scénario alternatif à la globalisation économique.

Le tourisme fascine les décideurs locaux. L'avion doit partout apporter des devises. L'aéroport devient très souvent un hochet appelé à séduire un emploi de plus en plus hypothétique. Il est temps de mettre le territoire en valeur parce qu'il détient des richesses renouvelables. Il est temps également de réduire le temps de travail. Les lois MACRON et EL KHOMRI montrent que nous n'en prenons pas encore le chemin.

Le cas de NDDL

Le cas nantais s'inscrit dans ce contexte. La communauté nantaise n'est pas en retard dans le développement des transports de proximité. Malgré tout l'automobile conserve une place importante dans les déplacements pendulaires dans l'agglomération. Il faut encore faire plus pour motiver les choix des transports alternatifs à l'automobile. **Il n'y a pas lieu d'offrir de nouvelles occasions de prendre sa voiture pour aller travailler, étudier ou débiter un voyage.**

Or c'est manifestement le cas avec le déplacement de l'aéroport à NDDL. L'accès à cet équipement est basé sur l'automobile.

L'impact sur les besoins en déplacements pendulaires et sur les infrastructures doit être pris en compte.

Le tram-train, si tant est qu'il soit le bon, n'est pas programmé. C'est un leurre. C'est aussi une grave erreur politique de ne pas intégrer l'implantation d'un tel équipement dans la planification des déplacements. Ce manque n'est qu'une première indication de l'insuffisance voire de l'absence d'une approche globale. Le projet d'aéroport a été posé en pleine campagne il y a quelques décennies. Ses promoteurs s'accrochent à cette vieille décision sans bien prendre en compte les exigences ni les possibilités nouvelles.

C'est particulièrement le cas pour les questions de sécurité aérienne. Les techniques sont en pleine évolution. Le guidage satellitaire permet non seulement une approche désaxée de la piste en sécurité mais pourrait également réduire l'impact sonore sur les zones les plus peuplées. Non seulement l'aéroport actuel de Nantes Atlantique n'a pas une mauvaise réputation, mais l'avis très majoritaire des professionnels de l'aérien rejoint celui de la population qui, dans le référendum, n'a pas donné une grande importance à cette question. La peur du danger a été trop souvent mobilisée comme argument au détriment de l'étude du risque.

Il est acquis qu'une seule piste suffit pour écouler un trafic environ trois fois supérieur à l'actuel, que l'aéroport nantais ne peut pas jouer un rôle de hub régional et qu'il faudra laisser la piste de Nantes Atlantique en activité, que la protection de la biodiversité est plutôt mieux assurée avec l'implantation actuelle de l'aéroport. **Le rapport d'avril 2016 du MEDDE a donné des informations utiles d'où il ressort que 20% du trafic est pris en compte par des charters, 40% par des vols low cost, 40% par Air France.**

Les relations avec correspondance à ROISSY et ORLY sont nécessaires mais peu nombreuses avec avec PARIS du fait du TGV. Les liaisons transversales nationales et européennes dominent. Des liaisons à vocation touristique se sont développées. Les charters et le low cost sont à la base de l'augmentation du trafic. L'aéroport actuel assure son rôle de soutien à l'économie, les liaisons à grande distance se faisant avec ROISSY, voire ORLY. Ce qui est normal. Le tourisme a tendance à exporter une clientèle vers des destinations à bas coût.

De toute façon le choix d'un site ne dépend pas de l'activité aérienne puisqu'une seule piste suffit très largement pour assurer un quasi triplement du trafic injustifié et injustifiable.

L'optimisation des liaisons est à trouver dans une organisation multimodale au niveau national et européen. L'offre ferroviaire est compétitive pour des durées de transport de 3 heures. Mais comme l'indique le rapport précité du MEDDE : **« la libéralisation du transport limite les moyens disponibles pour orienter l'usager vers tel ou tel mode »**. C'est bien une des questions principales avec les biais introduits dans la compétition intermodale par le low-cost aérien d'une part et la dette de la SNCF d'autre part. En outre, la libéralisation des transports aériens est censée être encadrée par une taxation des émissions sonores et de gaz carbonique.

Pour ce dernier le rapport précité indique qu'il faut s'attendre à une baisse du trafic de 1,7% pour une tonne de CO2 à 40€ intégralement répercutée dans le prix. Une misère... D'une part le transport aérien ne paie pas ce qu'il doit et d'autre part le verdissement taxé de l'économie est un leurre, voire une farce, un prétexte afin de faire disparaître les services publics et la cohérence opérationnelle qu'ils peuvent apporter si la puissance publique exerce bien son rôle.

Il ne faut pas s'étonner de ce que les COP reste lettres mortes. C'est le substrat politique qui est en cause...

La controverse sur le site est finalement un piège car elle cache l'essentiel. Le projet NDDL est un relent d'un passé révolu qui peut ressasser la nostalgie d'un troisième aéroport international associé au hub ROISSY- ORLY. Il révèle une incapacité à se situer en dehors du modèle socio-économique dominant, à envisager des réponses alternatives à une crise générale, sans dissoudre les problématique liées à l'organisation des déplacements dans une discussion générale, dans un horizon lointain et très hypothétique.

Il faut une stratégie globale et une prise en compte spécifique des déplacements de toute nature dans le cadre esquissé plus haut.

Il ne s'agit pas de revendiquer abstraitement des mesures antilibérales ni de se placer dans une recherche d'emploi à tout prix pour répondre au cancer du chômage. La réminiscence des politiques des grands travaux napoléoniens voire mitterrandiens ne peut pas fournir les réponses sociales et environnementales nécessaires.

Ecrire un autre chapitre

Refuser le transfert de l'aéroport, ce n'est pas seulement accepter l'actuel aéroport pour des raisons inhérentes à l'aérien.

C'est aussi se placer résolument dans la recherche d'alternatives à la compétition généralisée de tous contre tous, à la grande lessive de la concurrence à tout va, donc dans la construction d'un modèle socio-économique basé sur une satisfaction des besoins sans autres a priori que le respect de la nature, de l'homme et de son travail. Ce qui implique ipso-facto d'autres façons de produire, consommer, distribuer, d'autres rapports entre les hommes, entre les hommes, la nature et le territoire, une maîtrise collective et individuelle nouvelle sur les ressources humaines et naturelles, sur les échanges culturels et économiques. Ce ne se fera que progressivement même si le changement de paradigme doit être immédiat. Le pouvoir de transformation est la démocratie élargie à la sphère de la production et de la consommation

C'est dans ce contexte stratégique que doit être mené de manière cohérente le débat public sur l'organisation des déplacements de toute nature. Il est clair que la décision échappe pour une part aux compétences locales et régionales et s'exprime dans des politiques de services publics aux niveaux national, européen et mondial. Mais il est non moins clair que le fonctionnement d'un aéroport dépend avant tout de ses dessertes par les transports collectifs alternatifs à l'automobile, même si cette dernière conserve un rôle dans le chevelu de la multimodalité. Il est encore plus clair que son stationnement est une dimension essentielle des problématiques foncières et environnementales.

Il s'agit donc d'intégrer de manière précise l'aéroport dans la planification des transports collectifs sur l'agglomération, le département et la région dans un effort généralisé pour bien répondre aux besoins des salariés et des usagers, dans une réponse globale où notamment l'utilisation des sols et la préservation de la biodiversité, de la santé publique, l'atténuation du changement climatique, prennent toute leurs places dans les décisions et la capacité à les faire comprendre et vivre.

La consultation et son résultat ne peuvent pas être utilisés comme un argument d'autorité pour faire cesser un débat qui ne s'est pas suffisamment déployé. Le rapport du MEDDE d'avril 2016 en est une preuve parmi d'autres.

Le 9 août 2016