

40 ans de réflexion

## L'aéroport dans l'œil de la presse locale

Place Publique n° 21 - mai - juin 2010

*Imaginons un lecteur de la presse locale qui aurait en mémoire la plupart des articles consacrés à la création d'un aéroport à Notre Dame des Landes, depuis 40 ans. Comment aurait-il vu évoluer le dossier, les argumentaires, le jeu des acteurs ? Aurait-il pu se forger une opinion personnelle sur ce projet ?*

*Et que disent tous ces articles<sup>1</sup> – qui traversent les crises et les changements institutionnels des décennies passées - sur notre époque, sur notre territoire et sur sa gouvernance ?*

L'évolution du projet de Notre Dame des Landes dans la presse se lit d'abord dans la transformation progressive de son nom : *aérodrome* en 1965, *aéroport* dans les années 80 et *hub* de plus en plus cité aujourd'hui<sup>2</sup>. Témoin de la complexité du dossier, les adjectifs qui le qualifient, fluctuent encore plus : « *régional* », « *interrégional* », « *grand ouest* », « *national* », « *européen* », « *international* », « *intercontinental* ». Cette pluralité d'adjectifs témoigne d'une diversité d'échelles qui ne s'excluent pas entre elles mais qui s'emboîtent jusqu'à devenir, comme on le verra, l'un des enjeux majeurs du débat.

L'évolution du dossier, depuis son émergence en 1965, est telle que l'on peut se demander si, aujourd'hui, ses finalités ne sont pas radicalement différentes. En tout cas, ce que donnent à lire les articles de presse, c'est d'abord un effet de temporalité dans lequel le projet subit des phases d'accélération et d'oubli, de continuité et de rupture. La presse souligne ce jeu de cache-cache avec des sobriquets : « *serpent de mer* », « *Arlésienne* » ; avec de l'ironie : « *L'aéroport : un décollage ... sur papier* »<sup>3</sup>, « *Coucou, le revoilà* »<sup>4</sup> ; avec des titres ambigus : « *Aéroport intercontinental de NDDL : le rêve (re)passé* »<sup>5</sup> ; ou enfin, avec des avis de décès : « *Le projet aujourd'hui est complètement en sommeil, sinon définitivement abandonné* »<sup>6</sup>. Au-delà de l'effet-feuilleton, cette longue durée a un rôle positif sur la maturation du projet mais elle produit également des dommages collatéraux : le développement des communes concernées souffre de surfaces gelées et certains projets échouent, tel le centre d'enfouissement des déchets à Savenay<sup>7</sup>. Autre incidence du temps qui passe, les maisons acquises pour faciliter la réalisation de l'aéroport suscitent des résistances créatives : « *On a décidé de résider dans une des maisons achetées par le conseil général, par esprit militant, pour être au cœur du combat contre ce projet* »<sup>8</sup>. Enfin, au-delà de ces effets temporels, l'espace du projet change : « *Pendant les 30 ans de gestation de l'aéroport, le territoire agricole a connu le choc de l'étalement urbain et une croissance démographique de 120 %* »<sup>9</sup>. Ce point est crucial et va peser sur tout le débat. Nombreux en effet sont les articles

---

<sup>1</sup> Les articles étudiés concernent essentiellement la presse locale, de mars 1970 à février 2010. Pour faciliter la lecture, Nantes Atlantique est abrégé en NA, Notre Dame des Landes en NDDL, Ouest-France en OF et Presse-Océan en PO.

<sup>2</sup> Au-delà des effets de mode, les mots ont un sens : aérodrome ne désigne que les installations qui permettent de faire atterrir et décoller un avion ; aéroport ajoute au premier terme l'ensemble des infrastructures qui l'entourent ; hub renvoie à une simple plate-forme de correspondances et à une interconnexion de moyens de transport

<sup>3</sup> Ouest-France – 10/07/1990

<sup>4</sup> Presse-Océan – 13/12/1989

<sup>5</sup> OF – 7/12/1985

<sup>6</sup> OF – 12/10/1976

<sup>7</sup> OF – 19/01/2010

<sup>8</sup> OF – 9 et 10/01/2008

<sup>9</sup> OF – 11/02/2008

qui louent l'anticipation des responsables politiques sur ce dossier<sup>10</sup> mais, tout aussi nombreux, ils soulignent le handicap de cette longue vue : « *L'État a trop tardé. Il n'a pas écouté les élus locaux qui s'étaient accordés sur ce dossier* »<sup>11</sup> Du coup, la responsabilité de bloquer le développement des espaces concernés par l'emprise de l'aéroport a reposé sur les seules épaules des maires. Et les permis de construire ont été délivrés ... Autre conséquence : l'achat par le Conseil Général de la majorité des surfaces nécessaires au projet, bien en amont de la décision, rendra très difficile le choix d'un autre site. La gestion de la durée, qui a toujours été une composante importante du dossier, correspond aussi à un jeu tactique : les uns font tout pour accélérer les procédures et les autres – espérant que le temps qui passe renforce les résistances<sup>12</sup> – déploient des trésors d'imagination pour les ralentir. Dans la boîte à outil de ces derniers, les procédures juridiques<sup>13</sup> ont une place de choix, prouvant au passage que le Droit n'est plus seulement un instrument dans les mains du pouvoir mais aussi une arme au service de ceux qui le contestent.

Au cours de ses 40 ans de gestation, le projet réapparaît au gré d'une actualité marquée par les thèmes de la catastrophe<sup>14</sup> ou, à l'inverse, il s'évanouit sous les effets des crises qui menacent l'essor du transport aérien. La première de ces crises, celle du pétrole, mettra d'ailleurs un terme à la première dimension du nouvel aéroport, « *très liée aux vols intercontinentaux du Concorde* »<sup>15</sup>. La seconde évolution apportée au projet initial viendra du débat public. Si « *la population n'a pas été consultée* »<sup>16</sup> à sa mise au point, plusieurs niveaux de concertation se sont ensuite développés et, en premier lieu, le dispositif conduit en 2003 par la commission consultative du débat public. Cette démarche, présidée par Jean Bergougnoux, a duré plus de 6 mois, réuni près de 7 500 personnes sur 17 conférences et recueilli 1840 interventions écrites. Conclusion du président : « *Globalement et malgré les oppositions locales et celles des écologistes, un fort courant se dessine en faveur d'un nouvel aéroport pour le grand Ouest* »<sup>17</sup>. A première vue, ce résumé conforte les a priori des opposants qui n'ont eu de cesse de dénoncer un débat simulacre<sup>18</sup> mais cette impression ne résiste pas à l'analyse. Tout d'abord, cette conclusion laisse non seulement ouverte la localisation de l'équipement sur NDDL mais surtout, la commission va proposer le site concurrent de Guéméné-Penfao qui fera couler beaucoup d'encre. Ensuite, dans la logique d'un débat abondamment couvert par la presse (près de 400 articles), la base des opposants va s'élargir et déborder le consensus institutionnel. Enfin et surtout, la nature des argumentaires va changer ; alors que, depuis l'origine du projet, ses porteurs mettent en avant la saturation prochaine de NA, une expertise complémentaire démontrera la faiblesse de cet argument. Mais cette expertise n'en conclura pas moins à la nécessité d'un nouvel aéroport : « *Il apparaît que le transfert de NA se justifie plus en terme de nuisances sonores et de contraintes urbanistiques qu'en terme de saturation du trafic* »<sup>19</sup>. Et la presse explique alors

<sup>10</sup> « *Pour une fois que nous avons un projet largement anticipé* » OF – 14/07/2003

<sup>11</sup> Déclaration du Maire de Rezé – OF 3/02/2003

<sup>12</sup> « *le doute gagne, tandis que l'unanimité politique se fissure* » - Le Monde 11/08/2009

<sup>13</sup> « *Nous l'avons vu pour le projet d'extension de Donges-Est, la route des recours peut-être très longue* »  
Déclaration de G Denigot, conseiller général Vert – OF 3/08/2009

<sup>14</sup> En 1995, suite aux « *cabrioles d'un airbus roumain sur la banlieue parisienne* » JM Ayrault demande la relance du dossier OF- 3/01/1995 - Accident du Concorde en 2000 – « *Le survol à basse altitude de Nantes* » d'un Mac Douglas 83 de la Luxor Air – PO – 31/03/2004

<sup>15</sup> OF – 14/07/2003

<sup>16</sup> « *Dégage ! ... On aménage* » - J de Legge et R Leguen – Le Cercle d'Or – 1976. Ce livre volontiers polémique est un repère pour les opposants qui continuent d'y puiser des expressions et des arguments repris par la presse.

<sup>17</sup> L'Hebdo des entreprises – 18/07/2003

<sup>18</sup> « *Une entreprise de communication habilement conduite autour du dossier de la DDE et de l'Aviation civile* » - OF – 9/01/2003

<sup>19</sup> PO 28/03/2003

que le Plan d'Exposition au Bruit doit être revu en tenant compte de la législation européenne et des prévisions d'augmentation du nombre des passagers; résultat : « *Un tel PEB interdirait toute construction nouvelle dans un périmètre allant jusqu'à la gare de Nantes et les nuisances toucheraient plus de 70 000 personnes* ». Il ne fait guère de doute que cet élément crucial allait accélérer la prise en main du dossier par le Maire de Nantes et Président de la communauté urbaine<sup>20</sup>. Parallèlement, le débat public sera à l'origine d'une évolution symétrique de l'argumentaire des opposants qui, prenant acte d'un consensus qui les menace, proposeront une deuxième piste sur NA – argument qui troublera durablement un dossier qui paraissait ficelé.

La troisième évolution du dossier sera tout aussi spectaculaire et trouvera son origine dans le Grenelle de l'environnement. Après l'émoi provoqué par les déclaration de JL Borloo annonçant « *le gel des capacités aéroportuaires de la France*<sup>21</sup> », le dossier est repêché parce qu'il « *s'agit d'un transfert pour des raisons de sécurité et d'impact environnemental*<sup>22</sup>. Est-ce pour crédibiliser cette notion de « transfert » qu'en octobre 2009, JM Ayrault déclare que NA « *fermera et disparaîtra*<sup>23</sup> » ? Même si cette information est tempérée par le fait que trois mois plus tôt « *le précédent préfet avait également annoncé cette fermeture* », la nouvelle fait choc : la maire de Bouguenais se déclare « *surprise* » tandis que son prédécesseur lance : « *Voilà une affirmation sans autre forme de procès, sans débat, ni avec les élus, ni avec la population*<sup>24</sup> ». Ce flottement sera de courte durée et six jours plus tard, « *Dix-sept maires de la majorité de Nantes Métropole [feront] bloc derrière Jean-Marc Ayrault pour soutenir le transfert de NA*<sup>25</sup> ». Cette annonce trouble pourtant le débat local parce qu'elle vient à l'encontre de l'une des « évidences » les mieux ancrées du dossier : « *Tout un chacun sait que le constructeur [Airbus] ne saurait se passer de piste*<sup>26</sup> ». Les confirmations péremptoires de cette affirmation sont nombreuses et viennent de sources diverses<sup>27</sup>. Pourquoi ce changement de cap ? Le Grenelle ne saurait suffire à l'expliquer puisqu'il n'excluait pas des investissements liés aux nuisances et à la sécurité. Airbus a certes changé d'avis sur la fermeture de NA mais son communiqué est ambigu : « *La décision de fermer la piste de NA appartient à Nantes Métropole. Demain, si la fermeture de la piste est entérinée, on saura s'adapter*<sup>28</sup> ». Le maintien de la piste au seul usage d'Airbus fait-il courir le risque, comme le pensent les Verts, d'« *une action en justice de Boeing pour non respect de la concurrence*<sup>29</sup> ? ». En fait, deux raisons semblent pouvoir être avancées. D'abord, les concessionnaires –qui étaient censés gérer les deux sites- « *ont sans doute trouvé le coût trop*

<sup>20</sup> La fragilité de l'argument de la saturation datait ; dès 1994, OF écrivait : « *JM Ayrault ne croit pas à la saturation prochaine de NA ... sauf si l'on déplace une partie du trafic des aéroports parisiens* » 28/09/1994

<sup>21</sup> PO 25/10/2007

<sup>22</sup> OF 22/09/2009

<sup>23</sup> OF 6/10/2009

<sup>24</sup> OF – 7/10/2009

<sup>25</sup> OF – 13/10/2009

<sup>26</sup> OF – 9/01/2003

<sup>27</sup> « *A Lecoq d'Airbus a expliqué que son entreprise européenne a un besoin absolu du transport aérien (...) Au nom de l'État, le directeur de l'Équipement assure qu'il n'est pas question de fermer la piste ni la plate-forme* » OF 28/03/2003- « *Si l'État se désintéresse de la piste de NA, on aura des problèmes avec Airbus* » - Déclaration du Maire de Rezé – OF 7/06/2006 – « *Les élus de Nantes métropole seront très attentifs au maintien d'une capacité d'utilisation de la piste actuelle de NA en appui des activités aéronautiques* » - Déclaration de JM Ayrault - OF 2/12/2006

<sup>28</sup> PO 10/10/2009 Notons que, juridiquement, NM n'a pas le pouvoir de cette fermeture. La déclaration citée est extraite d'une lettre de la direction d'Airbus dont l'interprétation sera contestée en réunion publique. Ce qui fera dire à P Mareschal : « *Si Airbus veut une piste, on la maintiendra* » - PO 29/01/2010

<sup>29</sup> OF 20/04/2007

*élevé*<sup>30</sup> ». Enfin, le foncier de NA appartient à un État désargenté qui ne peut que le vendre comme mise de fond du transfert de l'équipement, condition de sa faisabilité.

Parallèlement à ces trois évolutions du dossier, des changements interviennent dans le jeu complexe des porteurs du projet. En 1965, l'initiative est entre les mains des acteurs économiques fédérés par la CCI et de l'OREAM<sup>31</sup>, rejoints par quelques élus locaux et le conseil général. Se joue alors une partie subtile entre l'État « local » (la Préfecture et les administrations déconcentrées) et l'État « national » (les ministères et agences gouvernementales) : le premier - mieux informé des enjeux de terrain ou sensible à sa proximité avec les élus et agents économiques locaux - porte clairement le projet mais le second « oublie » de le retenir comme une priorité nationale. Ainsi, de 1967 à 1971, il n'est pas question de NDDL dans les publications de la Documentation Française, de la commission nationale à l'aménagement du territoire, de la Datar ou encore dans le schéma directeur de l'équipement aéronautique approuvé en Conseil des Ministres<sup>32</sup>. Pendant longtemps, l'État national soumettra le projet au régime du chaud et froid et la décentralisation n'influera guère sur sa gestion<sup>33</sup>. En 1985, « *Le ministère des Transports ne voit pas l'urgence d'un 2<sup>ème</sup> aéroport dans la région nantaise*<sup>34</sup> ». En 1990, alors que NDDL pourrait bénéficier d'une déconcentration des aéroports parisiens, Michel Delebarre, ministre des transports, précise : « *Le trafic de Roissy peut encore tripler* » et le magazine Les Échos titrera : « *Delebarre coupe les ailes de l'aéroport du grand ouest*<sup>35</sup> ». En outre, Olivier Guichard accentuera le flou en affirmant que « *la priorité n'est pas aux infrastructures mais à la création de nouvelles lignes*<sup>36</sup> ». Plus tard, il déclarera que la priorité, « *c'est d'amener le TGV jusqu'à Nantes*<sup>37</sup> ». Face à un État « national » indécis<sup>38</sup> – et qui attend sans doute d'y voir clair sur son projet de troisième aéroport parisien- le Conseil Général de Loire Atlantique, très soutenu par son homologue d'Ille et Vilaine<sup>39</sup>, apparaît, aux côtés de la CCI, comme le pilier des trois premières décennies du projet. Cette constance va au-delà des personnes mais il n'est pas indifférent de noter que P Mareschal, dès les premiers débats au conseil général, et alors qu'il était dans l'opposition, était intervenu « *longuement*<sup>40</sup> » pour soutenir le projet. De même, l'intervention de F Fillon<sup>41</sup>, après le gel des projets aéroportuaires annoncé par le Grenelle, n'est pas étrangère à son engagement dans le dossier lorsqu'il était le président de la Région. Mais la nouveauté, parmi les porteurs du projet, sera la montée en puissance d'un acteur qui va devenir chef de file du transfert : le maire de Nantes et président de la communauté urbaine. En septembre 1994, il écrit au Premier Ministre, E Balladur, pour relancer le projet<sup>42</sup>. Un mois plus tard, « *C'est l'union sacrée pour*

<sup>30</sup> PO 10/10/2009

<sup>31</sup> Organisation d'Études d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine – Schéma d'aménagement - 1970

<sup>32</sup> *Dégage ! ... On aménage*, opus cité

<sup>33</sup> La décentralisation n'a rien changé au fait que « *La décision de création d'un nouvel aéroport est du ressort de l'État* » La Lettre Atlantique N°4 – 18/06/1991.

<sup>34</sup> OF 7/12/1985

<sup>35</sup> Les Échos – 5/11/1990

<sup>36</sup> OF 5/12/1989

<sup>37</sup> OF 13/09/1990

<sup>38</sup> Cette indécision est parfois bien utile aux collectivités locales dans la gestion de leurs opinions publiques.

« *Rien n'est joué, la décision finale n'appartient heureusement à aucune autorité locale* » - OF 30/04/2003 – On appréciera l'adverbe.

<sup>39</sup> C'est même le conseil général d'Ille et Vilaine qui ressortira le projet des cartons en 1988 et son président, P Méhaignerie déclarera : « *Je pense avant tout aux entreprises de la région* » OF 20/12/1988

<sup>40</sup> PO 19/12/1997

<sup>41</sup> Relatée par Le Monde 26/12/2007

<sup>42</sup> OF 28/09/1994 – Il est permis de penser qu'il s'agit-là de son premier engagement public fort sur le dossier puisque le journal précise qu'il « *prend quand même [le projet] en marche* »

*NDDL*<sup>43</sup> » : JM Ayrault, P Méhaignerie, L Dejoie et A Mustière<sup>44</sup> vont ensemble à Paris pour défendre la création du nouvel aéroport. Trois jours plus tard O Guichard, enfin convaincu, rejoint le Maire de Nantes pour la relance de *NDDL*<sup>45</sup>. Très vite, JM Ayrault va devenir, avec P Mareschal, le premier référent du dossier et cette montée en première ligne ne s'explique pas seulement par le poids des deux collectivités qu'il dirige mais par un changement d'échelle dans la gestion du projet.

Dans le décollage de *NDDL*, si une question évolue dans le brouillard, c'est bien celle des échelles. Ainsi quatre niveaux sont régulièrement confondus : celui du rayonnement des vols du futur aéroport, celui de la provenance des passagers en partance (sa zone de chalandise), celui des porteurs du dossier et celui des discours sur le projet. Du coup, les principaux acteurs eux-mêmes – ou du moins leurs lecteurs- se prennent parfois les pieds dans les barreaux de ces échelles : « *Le nouvel aéroport sera à la fois international, interrégional, national et ouvert aux charters mais il n'y aura qu'un aéroport européen et ce sera Nantes*<sup>46</sup> ». Quant au ministre de l'Équipement et des Transports, il déclarera : « *Je ne sais pas si cet aéroport aura une vocation internationale mais il aura en tout cas une importance nationale, voire européenne*<sup>47</sup> ». Les échelles des discours sur le projet vont du plus local (les sites de NA et *NDDL*) au planétaire (le réchauffement climatique). Il faut les prendre en compte ne serait-ce que pour comprendre l'échec programmé des très rares débats contradictoires qui ont été proposés au public. Un exemple : quand les opposants, au nom d'une vision globale, enfoncent le clou de la non saturation de NA, les riverains de l'aéroport encaissent cet argument comme une agression et comme un appel à encore plus de nuisances pour eux<sup>48</sup> ! Quant à l'échelle de rayonnement des vols, elle fait peu débat pour la simple raison que ce sont les compagnies plus que les pouvoirs publics qui ont les cartes en main. Restent les échelles des porteurs du dossier et celle des passagers en partance, résumées par JM Ayrault en une formule : « *On raisonne à l'échelle d'une métropole qui rayonne sur l'ouest et d'un projet qui concerne deux régions*<sup>49</sup> ». Au cœur du raisonnement se trouve la métropole et il est clair que depuis 15 ans, c'est l'échelon territorial qui a le plus évolué. Aujourd'hui, les métropoles deviennent les locomotives de leurs territoires, à la fois par leur masse critique et par leur capacité à passer des alliances avec leur arrière pays et avec les institutions qui le gèrent. Aujourd'hui, l'évolution du dossier de *NDDL* se joue dans ce contexte où la métropole estime qu'elle a impérativement besoin du départ de NA pour garantir son développement et celui du grand ouest ; le cœur de son argumentaire s'articule donc autour de quatre points : les nuisances, la sécurité, une densification urbaine non bridée par un PEB et l'outil de développement que constitue un aéroport doté d'un potentiel d'évolution : « *L'avenir se joue sur quelques dossiers stratégiques sur lesquels nous devons être intransigeants et combatifs*<sup>50</sup> » ; *NDDL* est devenu l'un de ces dossiers, ce qui va donner

---

<sup>43</sup> OF 6/10/1994

<sup>44</sup> Respectivement Maire de Nantes, président de la communauté urbaine et député de LA, ministre de la Justice et président du CG d'Ille et Vilaine, président du CG de LA et président de la CCI de Nantes.

<sup>45</sup> Le Journal du Dimanche - 9/10/1994

<sup>46</sup> Déclaration du directeur de NA - OF 14/07/2003

<sup>47</sup> PO – 6/10/2002

<sup>48</sup> Ce qui fera simplement dire à l'un d'entre eux dans une tribune de lecteur : « *Merci du cadeau* » - OF 30/07/2009

<sup>49</sup> OF 27/06/08

<sup>50</sup> Déclaration de JM Ayrault – OF 06/10/2009

un nouvel angle d'attaque aux opposants qui vont alors fustiger « *un projet nantais*<sup>51</sup> » ou « *un chèque en blanc pour un éléphant blanc*<sup>52</sup> ».

Mais cette mise en avant de la métropole nantaise s'explique aussi parce que l'échelle de son rayonnement est la même que l'échelle du projet : le grand ouest<sup>53</sup>. En effet, tout comme Nantes se veut une métropole interrégionale, NDDL a l'ambition d'être l'aéroport de référence pour la Bretagne et les Pays de Loire ; il s'agit même écrit la DATAR<sup>54</sup>, de l'une des conditions de la réussite de NDDL. On imagine, sur ce thème, la complexité des discours qui se déploient dans la presse : les uns (acteurs politiques) insistant sur la « *complémentarité* » des niveaux territoriaux et de leurs équipements, les autres (acteurs professionnels) mettant l'accent sur une situation de « *concurrence*<sup>55</sup> » frontale qui risque de vassaliser les perdants<sup>56</sup>. Les articles de presse oscillent entre ces deux pôles : les uns présentent une solidarité de projet aux côtés de la métropole nantaise -même si c'est sous condition<sup>57</sup>- et les autres témoignent d'une distance, voire d'une hostilité à la fois à NDDL et au rôle de leader que Nantes prétend exercer sur cette échelle du grand ouest. Et parfois des désaccords s'affichent sur un même territoire ; ainsi, quelques jours après avoir mis en scène l'accord du maire de Rennes et de Nantes sur des dossiers communs, et notamment NDDL, l'édition rennaise de Ouest France annonce un accord de gestion commune, entre les aéroports de Dinard et Rennes, destiné « *à concurrencer le projet de NDDL*<sup>58</sup> ». En fait, Nantes ne peut affirmer trop ouvertement son leadership pour ne pas froisser ses voisines, lesquelles, quand elles acceptent l'intérêt pour elles de ce leadership, ne peuvent le revendiquer ouvertement pour éviter un décalage avec leurs opinions publiques respectives ou tout simplement parce qu'elles sont très ambivalentes sur le sujet ! Du coup, malgré des accords interinstitutionnels loin d'être négligeables<sup>59</sup>, le dossier se prive de l'un de ses meilleurs atouts, c'est à dire un portage clair et affiché au niveau de sa véritable échelle : celle du grand ouest.

Si depuis 30 ans l'évolution du projet est sensible, l'évolution de l'opposition qu'il suscite l'est tout autant. Au début des années 70, les paysans sont restés seuls en première ligne<sup>60</sup>. Puis les « *rurbains*<sup>61</sup> » sont venus grossir leurs rangs. Deux événements décisifs vont ensuite changer la donne : le basculement des communautés de commune de Vigneux et d'Erdre et Gesvres dans la lutte contre NDDL et l'arrivée des Verts (création de ce parti en 1984).

<sup>51</sup> Dès 1997, F Verchère déclarait : « *Le grand ouest a servi de prétexte pour faire passer un projet nantais* » - OF 22-23/11/1997

<sup>52</sup> OF 23/01/2009

<sup>53</sup> « *NDDL s'affiche comme le futur aéroport du Grand Ouest, de Brest à Saumur, de Rennes à la Rochelle. Angevins et Deux-Sévriens y verront aussi un intérêt direct* » PO 6/02/2008

<sup>54</sup> Rapport cité par OF 25/04/2003 : « *Le nouvel aéroport ne pourra permettre une augmentation des dessertes européennes offertes que s'il parvient à devenir l'aéroport du Grand Ouest, en mutualisant les clientèles des deux agglomérations de Rennes et de Nantes, voire de plus loin en Bretagne, ce qui n'est pas donné d'avance* ».

<sup>55</sup> « *Le nouvel aéroport risque de rentrer en concurrence, pour les lignes nationales, avec ceux de Rennes et de Caen à cause de leur proximité* » - Déclaration du directeur de l'aéroport de Deauville - OF 11/02/2008

<sup>56</sup> « *Et que deviendra l'aéroport de Rennes avec cette concurrence nouvelle ? Et l'aéroport d'Angers qui n'accueille même pas une seule compagnie aérienne régulière ?* » Déclaration de deux pilotes souhaitant garder l'anonymat – OF 6/10/2009

<sup>57</sup> La Lettre des Pays de Loire du 7/11/1998 raconte par exemple l'échange par la région Bretagne d'un soutien à NDDL en échange d'un soutien des Pays de Loire à l'arrivée du TGC à Rennes.

<sup>58</sup> OF Ille-et-Vilaine – 05/01/2010

<sup>59</sup> Par exemple le syndicat mixte d'études de l'aéroport de NDDL qui regroupe les régions de Bretagne et des pays de la Loire, 7 départements, Nantes, Rennes et les villes concernés par le projet .

<sup>60</sup> « *C'est un problème que la lutte contre l'aéroport soit restée l'affaire des paysans* ». Avis d'un paysan dans le livre de J de Legge et R Leguen déjà cité.

<sup>61</sup> « *Le monde paysan s'est réduit comme un peau de chagrin. Alors aujourd'hui, ce sont les « rurbains » (...) qui prennent le relais de la contestation* » - OF 02/04/2001

L'irruption d'une nouvelle vision politique va renouveler le discours des résistances au projet et proposer un nouveau mode de développement : « *Ce projet cristallise tout ce qu'on rejette dans cette société : le réchauffement climatique, l'abus de pétrole, la surconsommation, la délocalisation et le gâchis des terres agricoles*<sup>62</sup> ». Cette approche nouvelle va obliger les tenants du transfert à revoir, sinon le projet du moins son argumentaire<sup>63</sup>. Soulignons également le travail des associations<sup>64</sup>, leur capacité à se fédérer en collectif, à faire événement de façon originale<sup>65</sup>, à crédibiliser leur opposition par une maîtrise remarquable du dossier et par des propositions qui frappent l'opinion<sup>66</sup>. En outre, le résultat des Verts aux Européennes a élargi la base opposante<sup>67</sup> et le dossier est devenu un « marqueur politique », c'est à dire le signe d'une appartenance à un « camp »<sup>68</sup>. Du coup, on oublierait presque que le transfert de NDDL se prépare dans un consensus institutionnel très surprenant pour un projet de cette envergure : « *A l'exception des Verts et de quelques associations et élus géographiquement concernés par l'implantation d'un nouvel aéroport, les partis politiques et les collectivités territoriales (État, Région, Département, Communauté Urbaine, CCI, ...) ont tous donné leur aval [au projet]*<sup>69</sup> ».

A sa façon, la presse met en scène cette bataille de mots, parfois musclée, entre partisans et adversaires du nouvel équipement. Dans la première décennie, les informations issues des sources officielles dominant et l'agenda des porteurs du projet dicte le rythme des articles. Mais, au fur et à mesure de la montée en puissance des opposants, une autre logique de la presse apparaît : priorité à celui qui « fait » l'événement. Les manifestations et initiatives des « contre » font alors la une et les « pour » se retrouvent sur la défensive. Quand on regarde la tonalité des articles sur toute la période, on constate un traitement factuel du dossier. Pour autant, les journalistes ne sont pas des télégraphistes et ils utilisent toute la subtilité du langage écrit pour signifier une distance, voire un désaccord. Parfois, une seule phrase conclusive suffit à infléchir le sens de tout un article : « *Jamais vraiment envisagée, la deuxième piste est définitivement enterrée*<sup>70</sup> ». Et puis, les journalistes ont à leur disposition des espaces comme Des pavés dans la Loire (OF), Monsieur Plouf (PO) ainsi que les rubriques de lecteurs ou d'internautes pour faire entendre des discours décalés. Pris isolément, tel ou tel article peut prêter le flanc à la critique mais ce qui frappe surtout, dans la durée, c'est le sérieux de l'information et la variété des points de vue proposés aux lecteurs. Et l'on se dit que l'existence de deux journaux locaux – fait plutôt rare en France – n'est sans doute pas étrangère à la qualité du débat local.

<sup>62</sup> Déclaration du co-président de l'association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa) - Le Monde – 11/08/2009

<sup>63</sup> Les porteurs de projet soumettront leur argumentaire au prisme du développement durable.

<sup>64</sup> « *Une douzaine d'associations locales et départementales a décidé de se fédérer autour de leur dénominateur commun : le rejet de NDDL* » - OF 22/09/2003- Citons en particulier l'association de défense des exploitants concernés par l'aéroport (Adepa), qui existe depuis le début du projet et l'Acipa (déjà citée), créée en 2000.

<sup>65</sup> « *Première française pour le camp action climat et ses nouvelles formes militantes* » - Le Monde 11/08/2009

<sup>66</sup> Exemple : la contre proposition d'une deuxième piste pour NA n'a pas fini de faire des remous.

<sup>67</sup> « *Aujourd'hui, les chances de gagner sont plus grandes qu'hier. Le rapport de force s'améliore, clame le sénateur [Autain] en s'appuyant sur le succès des écologistes aux élections européennes* » - OF 20/06/2009

<sup>68</sup> « *Si l'aéroport se fait au détriment d'autres projets, la question de nos relations [avec le PS] se posera* » Déclaration de JP Magnen – OF 20/06/2008 – « *Y Aumon abandonne ses responsabilités au Modem (...) Une décision motivée par l'opposition déclarée de F Bayrou au transfert de l'aéroport à NDDL* » - OF 13/02/2010 - « *Verchère-Mareschal : rupture au conseil général (...) A cause du dossier aéroport. Mais pas seulement* – OF 16/02/2010

<sup>69</sup> PO 26/10/2007

<sup>70</sup> PO – 21/06/2006 – Parfois également, dans la « *lutte entre le pot de fer et le pot de terre* » (PO 27/03/2002) pointe une certaine aménité pour le camp supposé le plus faible.

Cette ampleur et cette variété des informations devraient éclairer les zones d'ombre du débat mais la presse souligne au contraire les six points du dossier qui demeurent en suspens : le coût<sup>71</sup> et la nature des dessertes<sup>72</sup> (les deux sont liés), la faisabilité d'une deuxième piste à NA, l'avenir d'Airbus sur Nantes sans aéroport de proximité, l'évolution du transport aérien et la question écologique. Face à ces incertitudes, l'idée d'une démarche cartésienne qui sortirait le dossier des jugements subjectifs est séduisante : « *Valider un projet nécessite de poser toutes les questions, valider toute les hypothèses, avancer dans une démarche scientifique pour trancher*<sup>73</sup> ». Mais ce rêve est démenti par 40 ans de débat : dès qu'une expertise valide une hypothèse, son indépendance<sup>74</sup> est contestée ou une autre expertise annule la première par un avis contraire. Même l'unanimité des experts – rarissime - ne conduit qu'à un recalage des argumentaires préexistants. Ainsi, après le grand débat public de 2003, la presse constate : « *Au final, les experts, quel que soit leur bord, ont conclu à la nécessité de déménager NA*<sup>75</sup> ». Trois ans plus tard, l'hypothèse d'une deuxième piste sur NA effaçait cette impression d'acquis et renforçait l'incertitude initiale...

Au terme d'un voyage à travers 40 ans de controverse et quelque 1 000 articles de presse<sup>76</sup>, une triple remarque conclusive vient sous la plume. Premièrement, la qualité du débat provoqué par le projet de transfert de NA réhabilite la politique et la complexité de ses choix qu'aucune expertise ne saura jamais remplacer. Deuxièmement, si le projet a survécu aux alternances politiques locales et nationales, à la crise du pétrole, à la guerre du Golfe et à l'arrivée du TGV<sup>77</sup>, aux séismes financiers et à la crise écologique, c'est sans doute que ses racines (besoins et finalités) sont solides et qu'il a su s'adapter ; le dossier d'origine, très marqué par le gigantisme<sup>78</sup> et porté essentiellement par des acteurs économiques et des planificateurs d'État, s'est effacé devant la montée en puissance de la métropole qui estime avoir besoin du transfert de NA pour assurer son développement et celui du territoire sur lequel elle rayonne : le grand ouest. Troisièmement, le lecteur qui se sent sommé de se forger un point de vue personnel, découvre des arguments de valeur dans les deux camps et prend conscience que son choix ne peut se construire en terme simple (pour/contre) mais en effectuant une pesée très incertaine entre les inconvénients et les avantages du projet. Et cette analyse s'avère plutôt ardue : en l'absence de prévision possible sur l'évolution du transport aérien<sup>79</sup>, cette pesée renvoie chacun à ses « croyances » et à sa vision, optimiste ou angoissée, du futur.

Finalement, ce dossier, loin des certitudes et du prêt à penser, est présenté par la presse pour ce qu'il est sans doute : un pari sur l'avenir.

Jean-Yves COCHAIS

<sup>71</sup> « *Aujourd'hui, le projet a un gros problème : celui de sa légitimité économique* » - Déclaration de F de Ruyg, Député Vert – OF 29/09/2009 – « *Le meilleur obstacle au projet (...) viendra du portefeuille* » - Le Monde 26/12/2007

<sup>72</sup> « *C'est simple, s'il n'y a pas de train, il n'y a pas d'aéroport* » - Déclaration du Député M Hunault – OF 16/11/2009

<sup>73</sup> Déclaration de F Verchère lors d'un débat au conseil général – PO 25/06/2008

<sup>74</sup> La constante remise en cause de l'indépendance des expertises – sur ce dossier comme dans bien d'autres - est un objet d'analyse à part entière.

<sup>75</sup> PO 2/04/2003

<sup>76</sup> Ce comptage n'est pas exhaustif

<sup>77</sup> Avec la crise du Golfe et l'arrivée du TGV, « *la croissance des aéroports français [a été] divisée par deux* » - Les Échos 28/03/1991

<sup>78</sup> La Basse-Loire est alors rêvée comme « *La Rhur du XXIème siècle* » (Document CCI – 1966) et la métropole Nantes-Saint-Nazaire comme un « *Rotterdam aérien de l'Europe* » - PO 13/03/1970

<sup>79</sup> « *Personne ne peut dire comment va évoluer, de façon générale, le transport aérien* » - OF 6/11/2009