

Projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes

9 juillet 2009

Contribution de Alain-Louis GOURDY

Un projet pour l'avenir

Dans le cadre du débat qui s'instaure au sein du Conseil de développement sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, je viens en tant que citoyen et membre du Conseil de développement de Nantes Métropole faire part de mon avis sur le projet et son contexte en m'inscrivant ainsi dans le débat souhaité par le Professeur Jean RENARD.

Il me paraît tout d'abord nécessaire de recadrer ce projet. Contrairement à ce qui est annoncé régulièrement, il ne s'agit pas de construire un aéroport pour remplacer celui de Nantes Atlantique mais de créer l'aéroport international du Grand Ouest pour les générations prochaines et profiter de cette opportunité pour déplacer pour des raisons de sécurité et d'environnement, celui de Nantes Atlantique qui risque d'être saturé à l'horizon de 2015. L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 prévoit d'ailleurs un aéroport entre Nantes et Rennes assurant la desserte des deux métropoles dans des conditions d'accessibilité optimales pour le grand Ouest.

L'enjeu est sans commune mesure. L'aéroport de Notre Dame des Landes (NDDL) doit en effet irriguer un territoire de près de 8 millions d'habitants... (la Région Bretagne, la Région des Pays de la Loire et en fait une partie de la Région Poitou-Charentes) et non pas la seule agglomération nantaise ! Les aéroports secondaires dont font partie ceux de Rennes et de La Rochelle ont une vocation essentiellement nationale à laquelle s'ajoutent quelques relations britanniques low-cost.

Cela n'a jusqu'à présent pas été dit clairement et crée de ce fait une réelle ambiguïté parmi la population notamment de Loire Atlantique. La faute en revient en premier lieu aux décideurs politiques qui évitent d'évoquer publiquement ce dossier considéré comme sensible. Il est vrai que dans nos sociétés occidentales et notamment en France, le courage politique est souvent la cause de défaite électorale et comme les échéances se succèdent, on ne trouve sans doute pas le moment opportun pour expliquer clairement les choses.

Le Grenelle de l'Environnement est venu sauver la situation en estimant qu'on pouvait transférer un aéroport en triplant sa capacité... mais pas en créer, tout en maintenant le précédent en semi-fonctionnement ! C'est une chance car il aurait pu décider que les habitants de l'Ouest conserveraient leur aéroport en l'état et que, lorsqu'il serait saturé, ils prendraient le TGV jusqu'à ROISSY pour y embarquer pour leur destination finale. C'est également une chance pour les Franciliens et les défenseurs de l'environnement en Ile de France qui verraient de ce fait un ou deux terminaux supplémentaires créés pour accueillir ainsi la majeure partie des passagers long et moyen courrier acheminés par TGV de toute la France ! Avec toutes les conséquences que cela

comporterait localement. Ayant habité vingt ans en Ile de France et à Paris, j'ai pu personnellement apprécier !

Je souhaite tout simplement préciser qu'on crée un aéroport essentiellement pour des raisons économiques en permettant ainsi de favoriser les échanges du territoire sur lequel il est implanté avec les pays européens et les autres continents. L'économie mondiale qui se traduit par la mondialisation est régie par un libéralisme -que l'on peut regretter- mais qui est bien réel. La société mondiale est basée sur les échanges et le sera encore longtemps. Ce n'est pas Internet qui pourra se substituer globalement à ces échanges. Sembler l'ignorer ne peut que favoriser le repli sur soi et aboutir à un appauvrissement du territoire et de ses habitants.

Pour l'Ouest français, région périphérique par excellence, il est vital d'être relié par des moyens performants au reste de l'Europe dont le centre économique se déplace de plus en plus à l'Est avec les derniers pays entrés.

Ces pays à fort développement échangent beaucoup avec leurs voisins les plus proches l'Allemagne, la Pologne, l'Autriche, la Tchécoslovaquie voire l'Italie. Connaissent-ils l'Ouest de la France ? Sans doute aussi mal que nous les connaissons !

Cet aéroport est donc un enjeu majeur pour le développement de ce territoire composé de deux Régions élargies et pour la dynamique de son économie.

Un aéroport n'est plus en effet considéré désormais comme une simple infrastructure de transport et de gestion des flux mais il constitue par sa fonction économique et son image, un véritable levier de développement du territoire qu'il dessert.

Or, le Grand Ouest pèse peu à l'échelle européenne et internationale de par l'absence de grands flux logistiques, une position en retrait en matière de recherche et d'innovation ainsi qu'une attractivité moyenne pour les congrès. Or, je suis toujours étonné du satisfecit des grands élus de l'Ouest... et d'ailleurs, en matière économique et de développement alors que ceux des pays du nord et de l'est de l'Europe, beaucoup plus modestes, n'hésitent pas à avouer qu'il faut faire mieux.

Je suis aussi préoccupé par la dégradation de l'environnement et pense qu'il faut prendre des mesures de protection à moyen et long terme pour "sauver la planète". Mais que pèsent nos projets de réduction de la pollution par rapport à l'impressionnante pollution de la Russie, du Brésil, de la Chine, de l'Inde et des Etats Unis et le peu d'empressement de leurs dirigeants à accepter de réelles mesures excepté le Président OBAMA qui semble vouloir modifier la politique de son pays dans ce domaine!

Bien sûr, certains diront "C'est toujours ça et on donne l'exemple". D'accord, mais ne le faisons pas à nos dépens !

La mode écologique actuelle, porteuse de succès électoraux, ne peut pas sacrifier l'attractivité des territoires et leur performance économique.

L'automobile, l'aviation, les aéroports, les autoroutes, l'industrie énergétique notamment, ont été très décriés ces derniers temps et dénoncés comme pollueurs majeurs. Il est nécessaire de dénoncer les abus et ces secteurs doivent se voir imposer de nouvelles normes écologiques, mais ils méritent d'être soutenus et valorisés car ils sont très importants dans nos économies occidentales. La situation de l'emploi le démontre actuellement d'une manière tragique. À titre de pur exemple, l'Ouest peut-il se passer des industriels tels que AIRBUS à Nantes et CITROEN à Rennes ?

L'erreur stratégique serait d'opposer systématiquement industrie, échanges et écologie. Alors, le terme développement durable a été inventé ! Mais, ce n'est pas le "bâtiment écologique" et les "voitures propres" qui pourront à eux seuls rétablir la croissance, voire tout simplement l'activité.

Les générations à venir auront besoin de vivre dans des régions prospères pour pouvoir y trouver un emploi.

Gouverner, c'est prévoir, décider et assumer ses choix, même si cela est parfois impopulaire... temporairement. Les moratoires aboutissent généralement à des abandons et l'opportunité se représente rarement. Et un projet abandonné dans un territoire permet souvent à un autre projet de voir le jour dans un autre territoire concurrent.

Le plan routier breton décidé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 9 octobre 1968 et financé par l'Etat engageait une dépense de 800 millions de francs pour la réalisation des axes nord et sud de la péninsule à 2 x 2 voies et l'aménagement progressif de l'axe central ainsi que l'axe Caen-Rennes-Nantes sur la partie bretonne. Il a fait disparaître des centaines d'hectares d'exploitations agricoles et bon nombre d'habitations mais permet maintenant aux habitants de la Région d'emprunter gratuitement un réseau de très bonne qualité. L'économie bretonne pourrait-elle s'en passer en 2009 ? Je ne pense pas que la question puisse être posée ! À noter, qu'entre temps, les autres Régions et Départements ont largement cofinancé leur réseau routier express !

Et que dire du réseau autoroutier national et des lignes ferroviaires à grande vitesse !

Bien entendu, il est maintenant facile de considérer que notre territoire, voire notre pays, est richement doté en infrastructures et qu'il suffit de quelques adaptations pour continuer à se développer.

J'ai participé pendant plusieurs années à la mise en œuvre du projet de Ligne à Grande Vitesse ferroviaire Le Mans – Rennes. Dès le lancement du débat public et jusqu'à la décision de réaliser les travaux, l'opposition à ce projet a été forte et permanente. Maintenant, les travaux vont être réalisés et cette ligne est considérée comme un équipement structurant indispensable au développement de l'Ouest !

Pour avoir participé également au sein du Conseil Régional à la mise en œuvre du projet du futur aéroport, je tiens à témoigner du souci de l'Etat et de ses Représentants institutionnels et techniques pour une concertation permanente tant avec les élus locaux, les agriculteurs et les associations. Cette démarche exemplaire est d'ailleurs assez rare !

Le Professeur RENARD a mis quelques questions en débat. J'apporte ci-après ma part de réponse :

Estimation de trafic de Nantes Atlantique

L'estimation sérieuse et officielle est celle reprise dans le dossier d'enquête publique : 3,5 M de passagers à l'horizon 2010/2015. Ce chiffre aurait été très vraisemblablement atteint sans la crise économique mais il est raisonnable de penser que la crise n'est pas définitive même si elle va être longue !

Le coût estimé de l'aéroport de NDDL

Ce coût (581 M€ HT) est constitué de :

- 57 M€ consacrés aux études et à la réalisation de la route de desserte
- 19 M€ pour le foncier
- 454 M€ pour la plate-forme
- 41 M€ pour le plan de gestion agri-environnemental
- 10 M€ pour les mesures d'accompagnement territorial demandées par les Collectivités locales

Le financement de la plate-forme aéroportuaire est assuré dans le cadre de la délégation de service public. La mise en concurrence qui est engagée doit permettre d'obtenir les meilleures offres et de déterminer le besoin éventuel de subvention publique qui sera prise en charge par l'Etat et les Collectivités partenaires (Conseil Régional des Pays de la Loire, Conseil Général de Loire-Atlantique, Nantes Métropole accompagnés du Conseil Régional de Bretagne, du Département d'Ille et Vilaine, de Rennes Métropole...).

Les propositions des entreprises qui ont été habilitées à répondre à l'appel d'offre seront d'ailleurs la meilleure démonstration de la rentabilité de cet aéroport et de sa justification.

Il apparaît d'ailleurs évident que les investisseurs privés qui s'engageront sur la création de cet aéroport au potentiel de développement réel ne le feraient vraisemblablement pas pour l'adaptation de Nantes Atlantique pour lequel la croissance est physiquement contrainte.

Les investissements qui pourraient être réalisés sur ce dernier seraient donc à la charge en très grande partie des Collectivités publiques, une part modeste revenant à l'Etat en fonction des équipements concernés, donc de toute façon du contribuable.

L'impact économique de l'aéroport de NDDL

L'impact d'un aéroport sur le développement économique d'un territoire peut être évalué à partir d'un calcul économique établi sur la base de la méthode européenne ACI (Airport Council International Europe). Il permet notamment de déterminer l'impact sur l'emploi, sur les activités économiques ou encore les retombées fiscales.

Nantes Atlantique, sur la base de 2 M de passagers par an, se situe dans la gamme des aéroports de moyenne densité. Il génère actuellement 6 850 emplois dont 4 200 locaux (1 750 sur la plate-forme, 735 à proximité et 1 715 emplois régionaux).

L'impact global de Nantes Atlantique s'élève à 765 M€ répartis en :

- Impact direct qui se matérialise par 76 entités représentant 1 750 emplois générant 135 M€ distribués en masse salariale (72 M€ - 53 %), en investissement (10 M€ - 7 %), fiscalité locale (5 M€ - 5 %) et consommation (48 M€ - 36 %)
- Impact indirect représentant 290 000 visiteurs pour une durée moyenne de séjour de 4 jours et 103 € de dépenses journalières, soit 120 M€
- Impact induit qui résulte de l'application d'un coefficient 2 se montant à 510 M€.

En ce qui concerne NDDL, sur le modèle de densité moyenne, la croissance de l'emploi généré par la nouvelle plate-forme est estimée entre 2 300 et 5 000 créations à 3,5 / 4 millions de passagers par an.

À cette échéance, d'après les modèles appliqués :

- les prévisions d'emplois locaux s'établissent à 1 750 transférés auxquels s'ajoutent 875 à 1 660 supplémentaires pour la plate-forme et 370 à 1 430 pour la proximité
- les prévisions d'emplois régionaux s'élèvent à 1 715 transférés et entre 430 et 770 supplémentaires
- les prévisions d'emplois nationaux s'élèvent à 2 450 transférés auxquels s'ajoutent 600 à 1 100 emplois supplémentaires.

Il faut noter que la construction de l'aéroport nécessitera 3 300 emplois du BTP (maximum au plus fort du chantier) pendant une durée estimée à 3 ans, ce qui bénéficiera largement aux entreprises de l'agglomération nantaise.

Bien entendu, il s'agit là de prévisions d'experts... naturellement contestables mais établies par des méthodes employées dans le monde entier... faute de mieux !

En moyenne, un aéroport génère 1000 emplois par million de passagers accueillis par an. Un emploi direct génère 2,8 emplois indirects et induits. 60 % des emplois sont situés au niveau local (jusqu'à 20 km autour de la plate-forme) et régional, tandis que 38 % concernent le niveau national.

Le développement économique induit par le futur aéroport du grand Ouest passe, dès l'ouverture, par l'optimisation de la nouvelle plate-forme internationale.

Dans un deuxième temps, il faudra accompagner une dynamique de développement au-delà de la fonction strictement aéroportuaire par la création de pôles d'activités de dimension nationale et internationale. Cette croissance est possible sans extension du périmètre de l'aéroport proposé par la Déclaration d'Utilité Publique, ce qui est un atout majeur par rapport à la majeure partie des aéroports français voire européens.

Le coût du kérosène

Ce carburant est en effet en partie détaxé et risque de l'être encore longtemps pour des raisons de stratégie nationale. Il sera encore utilisé pendant de nombreuses années car les réserves de pétrole que l'on annonce régulièrement épuisées dans les vingt ans -depuis cinquante ans-, sont toujours présentes. Elles seront épuisées un jour mais peut-être à la fin du siècle. Il est certain que les compagnies pétrolières mondiales n'hésitent pas à annoncer leur tarissement afin de maintenir leur marge à un taux intéressant. Cela ne les empêche nullement de conclure régulièrement de nouveaux marchés aux quatre coins de la planète.

Un marché des produits dérivés très largement activé actuellement par les traders américains permet aux Compagnies aériennes telle Air France de maintenir leurs dépenses en carburant au niveau prévu dans leur budget en leur permettant de compenser leurs pertes dues au renchérissement du brut à la production.

Les constructeurs mènent par ailleurs des études pour trouver un remplaçant au kérosène et qui ne serait pas le biocarburant actuel.

Quoi qu'il en soit, les avions continuent à être construits...et j'ai du mal à imaginer le jour où ils ne décolleront plus de nulle part.

Le maintien de Nantes Atlantique pour les seules activités de la Société EADS

Le maintien est incontournable à court et sans doute à moyen terme. Les charges d'exploitation et d'entretien seront considérablement réduites. Cependant, cette entreprise internationale, comme toutes les autres, obéit à une logique industrielle soucieuse de ses performances de production et de sa productivité. Je ne suis pas sûr qu'à long terme, deux sites puissent être conservés dans l'Estuaire. Nantes Atlantique ne sera plus alors nécessaire.

Une nouvelle piste orientée différemment sur l'aéroport actuel ne serait-elle pas préférable en coût d'investissement ? Cette solution a-t-elle été sérieusement examinée ?

L'aménagement proposé limiterait la capacité d'accueil de Nantes Atlantique à 4 voire 5 millions de passagers par an, sous réserve des extensions des installations d'accueil et d'exploitation.

Il n'améliorerait aucunement les conditions d'accès des utilisateurs de la métropole rennaise et de la Région Bretagne plus globalement et augmenterait le trafic de franchissement de la Loire en aggravant la situation du périphérique aux heures chargées.

La création d'une piste est/ouest de 4 km, outre le fait qu'elle remettrait en cause les organisations urbaines définies par le SCOT et les PLU communautaires, induirait des nuisances plus importantes pour les habitants du secteur avec un impact très fort sur l'urbanisation et les activités actuelles et futures de la zone d'activité. Il y aurait également nécessité de déplacer des infrastructures ferroviaires et routières et d'exproprier des habitations et bâtiments à usage agricole et industriel. Le coût des travaux est estimé sommairement à 450 M€.

Le report cartographique brut du Plan d'Exposition au Bruit à 3 millions de passagers par an sur le tracé de la piste proposée montre que 15 000 habitants seraient impactés en zone D -la zone la plus éloignée- (2 690 à NDDL) avec des établissements scolaires et de santé. À noter qu'actuellement 42 000 personnes sont exposées au bruit de l'aéroport.

Dans le cas d'un réaménagement de Nantes Atlantique, la piste actuelle ne pourrait pas être utilisée car elle croiserait la seconde piste, ce qui impliquerait des contraintes fortes pour assurer la sécurité de l'exploitation (circulation au sol, gestion des séquences atterrissages/décollages). Ce type d'organisation n'est pas validé par la Direction générale de l'aviation civile.

Par ailleurs, une piste transversale, au sud des installations actuelles, entraînerait des temps de roulage des avions très élevés qui génèreraient une augmentation des coûts de fonctionnement et des délais d'escale plus longs, donc une perte financière pour les compagnies aériennes et une perte d'attractivité de l'aéroport. Une grande partie des installations aéroportuaires devrait ainsi être déplacée (tour de contrôle, bloc technique, ravitaillement...).

Un problème sérieux d'environnement devrait être résolu et serait particulièrement coûteux. Il semble en effet que les eaux de ruissellement de l'aéroport de Nantes Atlantique s'écoulent en grande partie dans le Lac de Grandlieu. Or, ce lac, un des plus grands lacs naturels en France, est classé ZPS et appartient au réseau Natura 2000. Il est recensé comme réserve naturelle et site classé.

La réalisation des travaux nécessiterait l'arrêt temporaire de l'exploitation pendant la construction de la nouvelle piste, ce qui serait sans nul doute préjudiciable à son image. N'oublions pas que les aéroports évoluent dans un contexte totalement concurrentiel.

L'abandon de l'aéroport Mirabel à Montréal

La création de cet aéroport s'est opérée dans des conditions totalement différentes de celle prévues pour NDDL.

La zone desservie restait quasiment la même tout en éloignant l'aéroport de 40 km sans prévoir d'accès performants notamment en transports collectifs ferroviaires, indispensable dans la chaîne de transport aérienne.

L'aéroport sera un accélérateur de consommation d'espaces agricoles

Le site aéroportuaire se contentera du périmètre de la DUP, déjà figé à 98 % par la ZAD créée par le Département.

Quant à l'urbanisation, il appartient aux Collectivités locales de la maîtriser, ce qu'elles n'ont pas assez fait jusqu'à présent, connaissant pourtant l'existence du projet.

Seule antidote à la spéculation foncière, là comme ailleurs, la création d'un Etablissement Public Foncier. Beaucoup en parlent depuis des années, mais sans résultat !
À noter qu'une piste nouvelle à Nantes Atlantique priverait l'agglomération de terres agricoles à proximité des zones urbanisées.

Pourquoi personne ne construit d'aéroport en Europe ?

Parce que les grandes agglomérations européennes ont adapté le leur au fil des années et les ont reliés à leur zone de desserte par des transports collectifs performants le plus souvent ferroviaires. À noter que ces agglomérations sont en général plus importantes en nombre d'habitants que la métropole nantaise et qu'il est nécessaire d'avoir un potentiel de clientèle adéquat pour qu'un aéroport soit rentable.

Ce qui est très largement démontré par l'aéroport d'Angers dont la création a été une erreur totale et son maintien grâce aux subventions publiques, une hérésie. Pourquoi ne pas y créer un parc de loisirs ?

On pourrait organiser un referendum d'initiative populaire

Pourquoi pas, à la condition qu'une communication très large le précède sur l'ensemble des enjeux, des contraintes et sur l'analyse précise des alternatives. Mais un problème majeur se pose : quel périmètre arrêté pour la consultation ? Il s'agit d'un équipement à la disposition de 8 millions d'habitants, même si les plus concernés sont les habitants d'Erdre et Gesvres.

Le taux de votants devra bien entendu être comparé à la population concernée car les opposants ne peuvent être les seuls comptabilisés.

J'ajouterai que la création de l'aéroport de NDDL doit s'accompagner, d'une manière incontournable, d'une desserte ferroviaire performante :

- par tram-train, depuis la gare de Nantes dans un premier temps puis du Centre-ville de Nantes. Cette ligne permettra de desservir la partie nord de l'aire urbaine de Nantes (Treillières, Vigneux de Bretagne) se greffant à La Chapelle sur Erdre sur la ligne Nantes-Châteaubriant
- par ligne rapide entre Nantes et Rennes via l'aéroport.

Il est en effet impensable dans la situation de saturation que connaît actuellement le périphérique nantais, à des périodes de plus en plus fréquentes, notamment en direction et en provenance de la Porte de Rennes, d'envisager de se rendre à l'aéroport de NDDL dans des conditions normales.

Une desserte par autocar en correspondance avec les tram-train de la ligne Nantes-Châteaubriant n'aurait aucun intérêt pour la clientèle aérienne avec deux ruptures de charge... avec des valises !

La seule desserte performante est donc une desserte par tram-train électrique entre Nantes et l'aéroport.

Quelques chiffres issus des études clientèles :

À l'ouverture de la ligne :

- par autocar : 540 voy/jour
- par tram-train : 8000 voy/jour

À l'horizon 2020 :

- par autocar : 800 voy/jour
- par tram-train : 10 000 voy/jour

Déficit d'exploitation à l'ouverture de la ligne :

- par autocar : 1 030 000 € /an
- par tram-train : 1 300 000 €/an si le billet pour l'aéroport est vendu 8 €. Dans le cas où il serait vendu 10 €, le bilan serait équilibré.

En conclusion, l'aéroport de Notre Dame des Landes me paraît être un triple enjeu pour le Grand Ouest.

L'enjeu de l'internalisation du réseau productif de l'économie régionale

Le Grand Ouest possède un réseau productif relativement performant s'appuyant sur un tissu de PME/PMI très dynamiques. Ce tissu a besoin de s'internationaliser pour s'affirmer, améliorer encore ses performances et faire émerger de nouvelles synergies.

Ce réseau est en effet au cœur du modèle de l'économie régionale en contribuant à alimenter en flux financiers le reste de l'économie régionale.

L'enjeu de l'affirmation du potentiel touristique régional

Très belle région touristique, le Grand Ouest doit impérativement adapter son offre à la clientèle internationale. Deux points sont à souligner particulièrement pour le développement du tourisme à l'horizon 2025 :

- pour le tourisme d'agrément, fidéliser les principaux gisements de clientèles internationales (anglo-saxonnes notamment) mais aussi s'engager dans la conquête des clientèles asiatiques,
- développer qualitativement et quantitativement l'offre d'accueil en matière de tourisme d'affaires et de tourisme urbain.

Le temps est venu de penser à recevoir des charters d'étrangers et non pas seulement d'essayer d'en remplir.

L'enjeu lié au renforcement des fonctions métropolitaines

Il n'existe pas aujourd'hui en Europe de grande région sans grande métropole. Il est donc nécessaire de renforcer nettement les coopérations entre les deux métropoles nantaise et rennaise pour un véritable développement du Grand Ouest. La consolidation de l'axe Nantes – Rennes doit permettre de structurer à l'horizon 2025 la dynamique du territoire.

Je terminerai en précisant que ma carrière professionnelle m'a conduit dans l'Ouest après des séjours dans plusieurs régions françaises et à l'étranger. Or, il me semble que le Grand Ouest manque d'ambition. Ce territoire a besoin de se développer et de s'assurer les moyens de son développement tant en énergie –ce qui va devenir problématique– qu'en communications sinon les générations futures risquent devoir trouver un emploi en Région Rhône-Alpes ou Provence-Alpes-Côte d'Azur par exemple.

Quant à l'agglomération nantaise qui souffre à l'évidence d'un manque de notoriété au plan international et notamment européen, l'aéroport de NDDL sera indubitablement, pour elle, un levier de développement économique et touristique.