



m.moussion@yahoo.fr

Contribution de Marc MOUSSION, GAELA (Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



Maintenant et après : Quel devenir pour le territoire de la Loire-Atlantique ?

Maintenant

Depuis le 17 janvier 2018, le Gouvernement a pris la décision définitive de ne pas transférer l'Aéroport de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes. Cette décision étant actée, les réactions les plus diverses se sont exprimées, mais les questions qui se posent véritablement sont de savoir quelles sont les réelles intentions du Gouvernement vis-à-vis du territoire de la Loire-Atlantique.

L'État a donc opté pour le réaménagement de Nantes Atlantique et de Rennes Saint-Jacques. De quoi s'agit-il ?

- Pour Rennes Saint-Jacques (800 000 passagers en 2017), l'aménagement consiste à agrandir l'aérogare. Pour l'allongement de la piste, cela paraît difficile, car elle est enclavée entre l'Usine Citroën d'un côté et la Vilaine de l'autre. Cette contrainte limite l'usage aux courts et moyens courriers
- Pour Nantes-Atlantique (5,4 millions de passagers), on parle de la modernisation et de l'agrandissement de l'Aérogare et de la réfection et de l'allongement de la piste.

La première phase des travaux, pour la modernisation de l'aérogare et des abords de la piste, devrait se faire dans des délais rapides, car ils sont sur l'emprise actuelle de l'Aéroport et nécessitent qu'un permis de construire.

Mais pour l'allongement de la piste et sa réfection, l'État devra engager de nombreuses procédures, à savoir une déclaration d'utilité publique de ces travaux, un nouveau plan de gêne sonore et un nouveau plan d'exposition au bruit. Même si la procédure est prise par arrêté préfectoral, il n'en demeure pas moins qu'elle restera exposée à de possibles recours, si ce n'est ceux de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Dans un article de Presse Océan du 19.01.2018, David Samzun, Maire de Saint-Nazaire et Président de la Carène, exprime ses inquiétudes sur plusieurs sujets qui relèvent de l'État :

- La décision d'avoir prêté 1 % du capital de STX pendant 10 ans, à FINCANTIERI pour lui donner une majorité de 51 % peut inquiéter sur la nouvelle gouvernance du Chantier Naval
- Le fait que la SNCF vienne de passer la Gare de Saint-Nazaire en Gare Régionale interroge sur la garantie de la desserte TGV de Saint-Nazaire – La Baule – Le Croisic, pour l'avenir
- En ce qui concerne le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire, le Gouvernement préconise de le passer en Port Régional, avec pour premier effet une baisse de 5 millions d'Euros de la dotation de l'État pour le dragage du chenal (il faut savoir que, dans l'année écoulée, l'État a cofinancé l'approfondissement à 10,50 m de tirant d'eau du chenal du Grand Port Maritime de Bordeaux). De plus, en 2017, le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire a redressé son trafic en venant flirter avec les 30 millions de tonnes. Le moment est mal choisi pour lui couper les ailes en prélevant des dividendes sur les bénéfices. En effet, l'État a décidé de prélever des dividendes, 4,9 millions d'euros sur trois ans sur les résultats financiers excédentaires du Port. À cela s'ajoute l'assujettissement du G.P.M. à la taxe professionnelle, soit 2 millions d'euros par an
- À ces trois interrogations, on peut rajouter la décision de vouloir fermer la Centrale Électrique, au charbon, de Cordemais en 2022 au plus tard, entraînant la perte de 1 500 emplois et 20 millions d'euros de rentrées fiscales pour les Collectivités Locales (Presse Océan du 22.01.2018).

Cela fait beaucoup de perspectives négatives en même temps pour le territoire de la Loire-Atlantique.

Le samedi 20 janvier dernier, Mme Johanna Rolland, Présidente de Nantes Métropole, a organisé une réunion avec les acteurs métropolitains pour rebondir face à la nouvelle situation créée par l'État le 19 janvier dernier. Au cours de cette réunion, un consensus s'est dégagé sur 6 points qui relèvent de la compétence de l'État :

1. Un franchissement supplémentaire de la Loire, intra-périphérique (Pont ou Tunnel entre Trentemoult et le Bas Chantenay)
2. L'accélération des aménagements sur le périphérique
3. Un projet pour le Grand Port Maritime
4. Le prolongement de la ligne de tramway du Terminus de la Neustrie à l'Aéroport de Nantes-Atlantique
5. Plus de trains entre Nantes et Paris, soit l'ajout de quatre allers et retours par jour et le doublement du nombre quotidien de trains directs Nantes-Paris et la connexion renforcée aux aéroports parisiens
6. La réalisation du contournement ferroviaire de Paris par la création du barreau sud.

Il ne va pas sans dire que les six demandes faites à l'État lors de cette réunion représentent une enveloppe budgétaire non négligeable en investissements, que certains estiment à plus d'un milliard d'euros. Ne rêvons pas, même si ces demandes trouvent un accueil favorable, leur réalisation dans le temps ne se fera qu'à long ou très long terme et nécessitera de hiérarchiser les priorités. C'est pourquoi demain pose toujours des interrogations.

Après

L'Aéroport

- Même avec une croissance basse de l'ordre de 5 %, l'Aéroport de Nantes Atlantique va poursuivre son développement et en moins de quinze ans risque d'atteindre son point de saturation à 9 millions de passagers et 80 000 mouvements par an. Et après, que fait-on ?
- Le projet d'allongement de la piste va encore impacter davantage les habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu qui sont les sacrifiés de cette nouvelle situation et cela peut les inciter à créer une ZAD, avec tout ce qui s'en suit, à moins que la fermeture de la piste pendant plus de trois mois fasse fuir ailleurs les compagnies aériennes qui font le succès de Nantes-Atlantique.
- Selon différents articles de presse, le financement des travaux prévus pour Nantes-Atlantique semble faire l'objet d'un bras de fer à venir entre VINCI et l'État. En effet, le PDG de VINCI clame qu'il a un contrat en béton, pour les indemnités de dédommagement en cas d'abandon du projet NDDL. D'autre part, l'État rappelle les règles européennes pour les structures comptant plus de 5 millions de passagers : "Partout en Europe les investissements portant sur les plateformes aéroportuaires sont réalisées grâce à l'argent versé par les compagnies aériennes ou concessionnaires".

STX

- L'État a prêté pour 10 ans le 1 % de capital qui donne la majorité à FINCANTIERI pour l'achat du Chantier Naval de Saint-Nazaire. Cette durée correspond à la réalisation du carnet de commande actuel, mais pour après l'histoire n'est pas écrite.

Le Port

- Le déclassement du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire, de Port National en Port Régional a de quoi inquiéter pour les futurs investissements de l'État pour ce port et son développement dans le futur. Le Grand Projet d'avenir demandé dans les six points n'est pas gagné d'avance. On peut craindre que l'État, à l'avenir, ne se focalise que sur trois grands ports : Marseille, Le Havre et Dunkerque.

Le ferroviaire

- L'accroissement du nombre de trains demandé pour la ligne Nantes-Paris risque de poser problème du fait de la saturation de la ligne Nantes-Angers. Si Rennes et Bordeaux ont obtenu leur ligne TGV, il n'est plus dans l'air du temps de construire de nouvelles lignes TGV.
- La construction du barreau Sud SNCF fait toujours l'objet d'un choix à faire entre trois solutions différentes et risque de porter encore longtemps son surnom d'Arlésienne.
- Pour le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à Nantes-Atlantique, cette demande est légitime pour Nantes Métropole. Mais on peut se demander pourquoi on n'aménagerait pas une navette rapide entre l'Aéroport et la Gare SNCF de Nantes, sur la voie ferrée existante qui arrive déjà à l'aéroport ?

Le nouveau franchissement

- Un franchissement supplémentaire de la Loire intra-périphérique est du ressort de Nantes Métropole et non de l'État. Mais son financement par l'État peut s'inscrire en termes de compensation.

Toutes ces questions que l'on peut se poser pour demain interrogent, à tort ou à raison, mais souhaitons que le territoire de la Loire-Atlantique ne fasse pas les frais de la fête avec des arrières pensées de stratégie d'ordre politique à l'approche des élections municipales de 2020.