



laine Yves@gmail.com

## Contribution d'Yves LAINE

### BREXIT et NDDL : réflexions

#### BREXIT

Même si, dans leur ensemble, les Anglais ont clairement déchiré le contrat qui les liait à l'Europe depuis 40 ans, les Londoniens ont voté à l'inverse (60 % pour l'UE) du reste de la population anglaise (65 % contre l'UE). Londres n'a pas réussi à se faire écouter. Et c'est ce reste, l'Angleterre profonde, qui a fait entendre sa voix.

Si Londres croit aux vertus rémanentes de l'idée Européenne, son effet d'entraînement ou de commandement mental sur le reste de son pays, l'Angleterre, même sans compter les autres nations (Ecosse, Galles, Irlande) n'existe plus. Toujours dans cet état d'esprit, le Grand Londres (8,6 M hab. sur 53 M) est, populairement parlant sinon politiquement, impuissant à donner le *la* en Angleterre, pas plus qu'ailleurs.

#### L'aveu d'impuissance d'une capitale qui se crut longtemps le centre du monde

Ceci est le signe d'une désunion profonde d'un *Royaume Uni* qui, dès lors, cesse de mériter ce titre. Quand on sait que, selon les sources britanniques, 80 % de la presse votait Brexit et que cette presse est majoritairement londonienne, on ne peut que saluer l'esprit critique des Londoniens et être horrifié par la naïveté des autres.

#### NDDL

Même si, dans son ensemble, la Loire-Atlantique a approuvé nettement (55,2 %) le projet de déplacement de l'aéroport à ND des Landes, il est intéressant, pour l'analyse, de noter des différences géographiques essentielles.

La ville de Nantes n'a donné son accord qu'à une très faible majorité (50,06 %) et c'est le reste du territoire, y compris St Herblain, Carquefou, Orvault, Mauves... qui vu clair avec 56,2 % pour. Dont 53,5 % dans les 24 communes de Nantes métropole.

La comparaison avec le BREXIT s'arrête là : Nantes, également, perd un rôle de commandement. On note bien, là-aussi, que, malgré une presse dont on ne peut pas dire qu'elle ait été favorable au transfert, ce sont plutôt les campagnes et la périphérie qui ont emporté le morceau.

Alors que je me félicite de l'esprit critique des Londoniens à propos du Brexit, je pense que, sur ce dossier, ce sont plutôt les zones "périphériques" du Département qui ont fait preuve de bon sens.

En passant, on notera à quel point le "Oui à l'aéroport" est fort aux frontières nord du département, ce qui nous laisse à penser que, si l'Ille et Vilaine et le Morbihan avaient été interrogés, ils auraient plutôt conforté les résultats. Un sondage morbihannais le confirme.

Les Nantais ont-ils réalisé que le projet de conserver Château-Bougon ne pouvait guère aller plus loin que 2025, compte tenu de l'accroissement constaté et attendu et du coût du maintien ? Les Nantais qui ne sont pas vraiment dans l'axe d'approche ou de décollage se moquent-ils totalement du sort de ceux qui verront leur risque doubler ?

Les Nantais qui constatent chez eux un accroissement des échanges, de production industrielle, des services et de tourisme régionaux se rendent-ils compte que c'est avant tout la stratégie aérienne centralisatrice de la France (incluant rabattage TGV et autoroutes) qui n'a jamais permis aux Régions de développer des "hubs" viables, contrairement aux autres villes, comme le sont Glasgow/Edinburgh (19 M pass), Barcelone (21 M) Hambourg (16 M) Milan (19 M), qui ont vocation à desservir des territoires comparables, notamment en tourisme, ce qui m'amène à imaginer pour NDDL, pour peu que Vinci sache s'y prendre avec les compagnies aériennes, un avenir plutôt glorieux, impactant d'autant toute l'économie de la Bretagne et de l'Anjou/Val de Loire.

Dans un rapport (ci-joint) au Conseil de développement, rédigé en 2003, je proposais déjà l'hypothèse de 13 M de passagers en 2030 (au lieu de 9 M évoqué pour... 2050). Malgré le retard pris du fait des inconscients de nos enjeux économiques, et malgré la crise passée, je maintiens que ce n'est pas impossible.

### Aéroport armoricain, quelle taille et quel lieu ?

Par Yves Lainé (février 2003)

*L'aéroport prévu, nous dit-on est à vocation interrégionale, c'est à dire au service d'une zone de chalandise essentiellement bretonne, mais débordant un peu sur le Val de Loire, la Vendée et le Poitou jusqu'à La Rochelle. La zone de chalandise concerne, en gros, 4 millions d'Armoricains, soit au minimum 6 % de la France.*

Le trafic aérien des grands aéroports français (Paris et les 9 aéroports dits "rentables" ressort aux environs de 110 millions de passagers -année 2000).

*Faisant table rase de l'histoire de la centralisation française, il serait logique que le trafic de Nantes Atlantique soit aujourd'hui de l'ordre de 6 millions de passagers. Or il n'en vaut que deux. De même Lyon-Satolas, au cœur d'un marché plus important, six millions d'habitants environ, soit autant que la Catalogne, serait fondé à rêver d'un aéroport aussi riche que Barcelone (20 M). Il n'en a que 6 millions.*

*Tout cela, nous dit-on, est le passé, car la France est désormais -valeur vote de la Loi sur la décentralisation par le congrès fin mars- une république décentralisée. Une illustration de la prise de conscience des enjeux en matière d'aménagement du territoire nous est donnée par un tout récent rapport du Conseil Économique et Social <sup>(1)</sup>.*

**En terme de capacité**, le projet de Notre Dame des Landes, (qu'à ce stade je préfère appeler Aéroport d'Armorique pour ne pas avoir à le situer), est clair : 3,5 millions de passagers à l'ouverture (2010 = saturation de Nantes Atlantique) et 9 millions en hypothèse haute en 2050, ce qui constituerait la saturation de cet équipement. À mi-chemin, en 2030, nous serions aux environs de 6,5 M, soit le trafic actuel de Lyon, ce qui correspond à un taux de croissance de 3 % l'an. **La bonne question est : Et si le taux de croissance devait être du double (6 %), ce qui est encore moins que la croissance enregistrée au cours des dix dernières années, qu'aurions-nous 20 ans après l'ouverture de cet équipement ?** Réponse : 11 millions de passagers, ce qui dépasse la capacité du projet. Comme il est montré ci-après, ce taux de 6 % pourrait être dépassé dans l'hypothèse d'une saturation des aéroports de la région parisienne. Dans cette hypothèse, qui est aujourd'hui une probabilité, notre aéroport, qui aura coûté un demi-milliard d'Euros aux collectivités, sera devenu un équipement **dépassé 16 ans après son ouverture** (2026 s'il est ouvert en 2010) au lieu de 40 ans... et il faudra parler de le déplacer...

Aucun risque, dira-t-on. Les spécialistes ne prévoient pas 6 %, mais entre 4,3 et 4,8 pour les 20 prochaines années en Europe (Sources IATA et Airbus/Boeing <sup>(2)</sup>, mais ceci n'est qu'une moyenne dont les variables sont :

- la saturation des grands aéroports <sup>(3)</sup> dont Paris
- celle des couloirs aériens
- les règlements récents contre les nuisances atmosphériques et sonores
- l'hypothèse de l'abandon définitif ou du report du troisième aéroport pour la Région Parisienne.

Dans cette dernière hypothèse, si expansion de 4,5 % du trafic il doit y avoir entre 2010 et 2030, on doit admettre qu'elle sera la résultante :

- d'une expansion très faible, voire quasi nulle à moyen terme pour les Aéroports de Paris
- d'une expansion bien plus forte pour les aéroports de province dits "de proximité".

Nous admettrons qu'au moment de l'ouverture de Nantes-Armorique (théoriquement 2010), le trafic français défini plus haut aura progressé annuellement de 4,5 % l'an. Il sera donc, en 2010, égal à 172 millions (2010/2000 = + 55 %) de passagers. Si, pendant ce temps, le taux de croissance des aéroports parisiens, du fait de leur saturation, se voit réduit à 2,5 % l'an, leur trafic sera alors de 94 M de passagers (2010/2000 = + 27 %) et celle des aéroports régionaux ressortira à la différence (172-94) 78 M (x 2,1), ce qui correspond déjà à un taux annuel de l'ordre de 8 % qui, s'il était appliqué à Château-Bougon, nous mettrait en 2010 à **4 millions de passagers... que nous ne ferons pas puisque l'équipement sera alors saturé**. Rappelons que, pour la période 1991-2000 (+ 113 % soit 8,8 % l'an, c'est Nantes-Atlantique qui, de tous les aéroports considérés, a connu la plus forte croissance.

Prolongeons l'exercice. Toujours dans l'hypothèse où aucun nouvel aéroport ne verrait le jour dans la Région Parisienne, ses sites actuels devraient se contenter de marchés de remplacement. Ils perdraient des passagers sur les relations Province/Paris mais compenseraient avec le développement de l'international.

Imaginons un taux de croissance réaliste entre 2010 et 2030 de 1,5 % pour ces aéroports, ce qui pourra tout de même être atteint grâce à l'augmentation de la capacité de certains appareils.

Dans cette hypothèse, et toujours dans une croissance globale de 4,5 %, **les aéroports français<sup>(4)</sup> auront atteint, en 2030, un trafic de 415 M de passagers** (2030/2010 = multiplié par 2,4) alors que les aéroports parisiens plafonneront à **127M** (+ 35 %) et **il restera aux aéroports de proximité à se partager la différence, à savoir 288 M, ce qui correspond entre 2010 et 2030, à une multiplication de leur trafic par 3,7** soit une croissance annuelle de 6,7 %, ce qui n'a rien d'aberrant.

**Cette hypothèse, rappelons le, ne vaut que pour autant que la renonciation à un 3<sup>e</sup> aéroport de la région parisienne soit confirmée. Mais peut-on l'exclure ?**

**Ce qui est irréaliste, dans la vision actuelle du projet, c'est de penser qu'un aéroport neuf à Nantes, que l'on dit limité à 9 Millions de passagers, risque d'être appelé à en prendre bien plus et ce dès 2030 : 3,5 M x 3,7 = 13 M**

	Trafic 2000	Tr Proj 2010	2010/2000	Tx.cr/ an	Tr Proj 2030	2030/2010	Tx.cr/ an
Aéroports français*	111 M	172 M	+ 55 %	4,5 %	415 M	X 2,4	4,5 %
ADP	74 M	94 M	+ 27 %	2,5 %	127 M	+ 35 %	1,5 %
9 Regx	37 M	78 M	X 2,1	7,8 %	288 M	X 3,7	6,7 %
<b>NANTES ARMORIQUE</b>	<b>2 M</b>	<b>4* (3,5) M</b>	<b>(X 2,1)</b>	<b>(7,8)</b>	<b>Dep 3,5 13 M</b>	<b>X 3,7</b>	<b>6,7 %</b>

- ADP+ 9 principaux aéroports régionaux (NCE.MRS.LYS.TLS.BDX.NTE.BSL.SXB.BSL)
- Réduit à 3,5 par suite des saturations de fin de période.

Finalement, tout revient à poser le dilemme qu'il faut bien expliquer aux tenants de la France décentralisée :

- Ou l'on décentralise la France aérienne en investissant massivement dans les aéroports de proximité, ce qui suppose aussi de prévoir une expansion plus forte à Nantes-Armorique
- Ou l'on cherche contre vents et marées à maintenir un taux d'expansion fort pour les ADP (qui resteraient aéroports nationaux) et se posera alors le problème de la facture pour les Français, des nuisances pour les locaux, des risques d'exploitation ou encore d'une fronde politique de la part des régions qui auront revendiqué la compétence de la gestion des aéroports...

Ce raisonnement a-t-il une influence sur le « **Où mettre l'aéroport ?** ». Il me semble que si. Peut-on imaginer, à l'horizon 2010 un aéroport de cette importance à cet endroit ? Les nuisances seront-elles alors jugées intolérables ? Il appartient aux promoteurs du projet de nous rassurer à ce sujet à partir d'hypothèses de trafic dans un scénario réaliste.

Conclusions :

1. **Les rédacteurs du rapport du débat public ne semblent pas avoir encore fait son profit d'une excellente étude réalisée tout récemment par le Conseil Économique et Social, rapporteur J. Lebrun, et Intitulée AEROPORTS DE PROXIMITE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE<sup>(1)</sup> publiée, il est vrai, tout récemment. La présente réflexion est largement inspirée par les conclusions de ce rapport.**
2. **La réponse à la question du 3<sup>e</sup> aéroport de la région parisienne est indispensable si l'on veut se livrer à une prospective de trafic.**
3. **Si l'équipement prévu à ND des Landes devait, dans un délai plus rapide que prévu, ne pas être en mesure d'assurer sa mission à cause d'une saturation trop rapide, le coût en serait probablement exagéré par rapport à la durée de son amortissement..**

Yves Lainé

- membre du Conseil de développement de la Communauté urbaine de Nantes
- ancien cadre d'Air France (Études de réseaux)
- ancien directeur Recherches et Développement Brittany Ferries.

---

<sup>(1)</sup> AEROPORTS DE PROXIMITE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, Aménagement Environnement le Moniteur N° 5170 du 27/12/2002 M. Jacky Lebrun rapporteur. **Sur Internet** <http://www.lemoniteur-expert.com> 35000 mots.

<sup>(2)</sup> 4,5 % par an dans le monde (4,8 % en Europe) selon Airbus et Boeing, 4,6 % par an dans le monde (4,3 % en Europe) selon l'IATA à l'horizon 2020. La DGAC Direction générale de l'Aviation civile, s'appuyant sur une étude macro-économique du BIPE, est en dessous de ces estimations, avec seulement 3,3 % pour le réseau dit « maillé ». Cela laisserait entendre que la France se développerait moins vite que le reste de l'Europe...

<sup>(3)</sup> Une étude du BIPE (3) montre que les besoins de transport pour les dix années à venir devraient être supérieurs aux capacités des vingt-cinq principaux aéroports européens. Les prévisions de développement de la capacité de piste de ces aéroports (+ 2,5 %) seront inférieures de deux points (dans le meilleur des cas) aux prévisions de croissance de la demande de passagers (pour une estimation de + 4,5 %). La demande de passagers excéderait de 50 % les capacités. A cela il faut ajouter que les contraintes environnementales ont pris un tel poids que le principal goulet d'étranglement pourrait ne plus être la circulation aérienne, mais la raréfaction des grandes plates-formes dont le développement serait limité par les populations riveraines

<sup>(4)</sup> Aéroports de Paris (ADP) plus les 9 régionaux (NCE.MRS.LYS.TLS.BDX.NTE.BSL.SXB)