



m.moussion@yahoo.fr

Contribution de Marc MOUSSION

Réflexions à propos du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Suite à la décision de l'État d'abandonner le transfert de l'aéroport à Notre Dame des Landes, le Premier Ministre, après avoir dit que les Nantais n'avaient qu'à aller prendre l'avion à Paris, a annoncé tout de même des promesses de compensation « sans précédent » jusqu'à ce que le nouveau Préfet de Région annonce en Mars 2019 qu'une enveloppe de 500 millions d'Euros était prévue à la charge du futur concessionnaire dont la désignation devrait être connue en 2021.

Après quoi, un contrat d'avenir, État-Région des Pays de la Loire a été signé entre le Premier Ministre et la Présidente de la Région des Pays de la Loire.

Dans le chapitre « Améliorer les mobilités » - Projet N°1 : « Réaménager l'Aéroport de Nantes Atlantique », il est précisé : « Le premier chantier consiste à développer l'Aéroport de Nantes-Atlantique pour répondre à l'augmentation du trafic observé et à venir. L'État sera particulièrement attentif aux questions de nuisances sonores et aux impacts sur l'environnement ».

Ce document indiquait également qu'une consultation du public sur les grandes orientations du Projet de Réaménagement aurait lieu dès le premier semestre 2019.

Depuis, la concertation a été ouverte jusqu'au 31 juillet et la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) a présenté au public un projet avec quatre variantes pour la piste et deux variantes pour l'aérogare. Ces différentes variantes se situent dans une fourchette de 500 millions d'Euros à 1,5 milliards d'euros.

Mais le dossier soumis à la concertation ne parle ni n'aborde la question de la desserte de l'Aéroport.

Dans un article de Presse-Océan du 5 juillet dernier, Yoann La Corte, Directeur du projet de Nantes-Atlantique précise que, sans travaux, l'aéroport sera saturé d'ici 10 ans. L'option de référence consiste en un réaménagement de la plateforme à minima, soit la mise en conformité de la piste existante. Mais le réaménagement pourrait intégrer l'allongement de la Piste permettant un survol plus haut de Nantes, mais aggravant les nuisances pour la commune de Saint-Aignan. La création d'une piste en V assurant un survol plus long de la Loire impacterait Rezé. Ne parlons pas de l'option d'une piste Est-Ouest, perpendiculaire à celle existante qui générerait un impact environnemental et un coût beaucoup plus important.

Par ailleurs, en l'état, le scénario médian retenu par la DGAC mise sur 11,4 millions de passagers à l'horizon 2040, avec 89 000 mouvements d'appareils.

L'hypothèse basse est de 9 millions de passagers, tandis que l'hypothèse haute est de 14,2 millions, expose Yoann La Corte.

Toutes ces informations présentent des aspects contradictoires et interpellent sur la cohérence de l'ensemble du projet de réaménagement, les réelles intentions de l'État et le rôle de l'équipement aéroportuaire pour l'avenir du Territoire.

Les aspects contradictoires

- Le Préfet de Région des Pays de Loire annonce en mars 2019 qu'une enveloppe de 500 millions d'euros était prévue à la charge du futur concessionnaire pour le réaménagement de Nantes-Atlantique, alors que le projet de réaménagement proposé à la concertation par la DGAC fait état de quatre variantes avec des coûts allant de 1 à 3 fois le montant de l'enveloppe annoncée par le Préfet.

- Le contrat d'avenir signé dernièrement entre l'État et la Région des Pays de Loire précise : « que le premier chantier consiste à développer l'Aéroport de Nantes-Atlantique pour répondre à l'augmentation du trafic observé et à venir, en étant attentif aux questions de nuisances sonores et aux impacts ».

Or, l'article de Presse Océan du 5 juillet dernier fait état d'un réaménagement de la plateforme a minima. De plus, Yoann La Corte, Directeur du projet de Nantes-Atlantique, stipule une prévision d'augmentation de trafic à 2040 avec une hypothèse haute à 14,2 millions de passagers.

On peut s'interroger sur la crédibilité de ces prévisions car on observe qu'en 3 ans (2017, 2018 et 2019) il y a eu une augmentation constante du nombre de passagers qui se situe à 12,80 % par an, avec une prévision de sept millions de passagers prévue pour fin 2019.

Même si on peut douter que cette constante puisse se maintenir pour les années à venir, on peut penser qu'on peut tabler sur une moyenne de 7 % /an pour les 6 prochaines années à venir, ce qui nous amènerait à 10 millions de passagers en 2026, date de fin de travaux prévue pour la fin de réaménagement de Nantes-Atlantique. De plus, personne ne parle de l'arrêté ministériel d'octobre 2018 qui valide l'Aéroport de Nantes-Atlantique comme Aéroport destiné aux vols de longue distance, ce qui devrait se traduire par un apport de passagers supplémentaires.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic passagers impacte le nombre de mouvements d'avions dans un ratio de 50 % inférieur à celui de l'augmentation du nombre de passagers, mais cela ne peut qu'accroître la gêne de la nuisance sonore pour les riverains. Il faudra bien trouver un compromis acceptable. Un premier pas vient d'être franchi en interdisant les vols de nuit de minuit à six heures du matin, avec des exceptions pour les avions retardés basés à Nantes. Cela suffira-t-il ? Ce n'est pas acquis d'avance.

- L'omerta sur la desserte de l'Aéroport dans le projet soumis à la concertation a largement de quoi surprendre, alors que le Premier Ministre avait promis des compensations sans précédent.

Il est vrai que, d'une façon générale, les clients de l'aéroport viennent plus facilement à l'aéroport en voiture particulière, plutôt qu'en transport en commun. De plus, ce n'est un secret pour personne que les parkings automobiles apportent un profit non négligeable dans la rentabilité des aéroports pour le concessionnaire.

Il en ressort que la desserte de l'aéroport par les transports en commun reste à la charge des collectivités territoriales et Nantes Métropole en particulier.

- Au travers de ces différents aspects contradictoires de l'examen du projet de réaménagement de l'aéroport, il va de soi qu'on puisse s'interroger sur la véritable volonté de l'État concernant ce projet de réaménagement et on ne peut effectivement que penser que l'État va se contenter du réaménagement a minima.

Cette crainte amène à se poser la question sur le rôle de l'équipement aéroportuaire pour l'avenir du Territoire.

À long terme, il est effectivement difficile de faire des prévisions pour l'aéroportuaire. La transition écologique risque de porter un coup au développement du transport aérien avant qu'il ne modifie et adapte ses modes de propulsion afin de diminuer ses causes de pollution et son impact écologique. Mais, actuellement, le carnet de commandes des deux principaux constructeurs (Boeing et Airbus) est plein pour les dix prochaines années à venir.

D'un autre côté, les principales Métropoles françaises (Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux) disposent toutes d'un aéroport international en plein développement qui contribue fortement à leur attractivité.

On sait que, pour toutes les entreprises de pointe qui recrutent des chercheurs, le souci de ces derniers pour accepter un contrat est de savoir si la ville dispose d'un Lycée International et d'un Aéroport International digne de ce nom.

Les différentes métropoles demeurent en concurrence pour leur attractivité et, jusqu'à preuve du contraire, leur aéroport reste un outil important de leur développement.