

Mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest

LE RESEAU CCI EN PAYS DE LA LOIRE SOUTIENT UN PROJET INDISPENSABLE POUR L'ECONOMIE DU TERRITOIRE

Note remise à la mission de médiation sur l'Aéroport du Grand Ouest, à l'occasion de l'audition de Jean-François Gendron le 21 juillet 2017

Le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes est un projet dont la nécessité, anticipée il y a cinquante ans, est plus que jamais démontrée et confortée par la croissance du trafic de l'aéroport actuel, boosté par le dynamisme de la Bretagne et des Pays de la Loire.

Le choix d'appeler médiatiquement l'aéroport « Notre-Dame-des-Landes » a en effet occulté la réalité territoriale du projet. L'aéroport est bien celui du Grand Ouest et a vocation à desservir la façade Nord-Atlantique de la France, dont le développement est tel qu'elle accueillera 1,5 million d'habitants supplémentaires d'ici 2040. Le choix même du site s'expliquait d'ailleurs aussi par une meilleure situation entre Rennes et Nantes.

Les réseaux CCI Pays de la Loire et Bretagne et derrière eux, le monde économique ligérien et breton, ont toujours soutenu le projet d'un nouvel aéroport. Face à la montée des contestations, la CCI Pays de la Loire a choisi d'étudier d'autres options : nous avons constaté l'extrême complexité juridique de la principale alternative évoquée, à savoir l'extension de Nantes-Atlantique. **Notre conviction est simple : le nouvel aéroport est nécessaire et il n'existe pas d'autre solution que ce transfert vers le site de Notre-Dame-des-Landes.**

I. L'aéroport du Grand Ouest sera la porte d'entrée internationale de deux des régions les plus dynamiques de France

1) Le dynamisme breton et ligérien, conforté depuis plus de vingt ans.

La Bretagne gagne 16 000 nouveaux habitants chaque année. En 2016, elle a créé plus de 10 000 emplois.¹ C'est une progression plus forte que la moyenne nationale. **Dans les Pays de la Loire, c'est plus frappant encore : la région gagne 30 000 habitants chaque année et créé 20 000 emplois².**

Les prévisions pour 2040 montrent que **les populations de ces deux régions seront celles qui auront connu les plus fortes croissances en France métropolitaine** (Pays de la Loire : + 26% ; Bretagne : + 24%) juste derrière l'Occitanie³.

Le PIB des régions du Grand Ouest augmente également plus vite que la moyenne nationale et européenne :

¹ INSEE Conjoncture Bretagne n°15 – mai 2017

² INSEE Conjoncture Pays de la Loire n°15 – juin 2017

³ INSEE Première N° 1326 « La population des régions en 2040 » - Décembre 2010

- En Bretagne, depuis 1990, la valeur du produit intérieur brut breton augmente en moyenne chaque année de 1,8 %, soit une croissance supérieure au niveau national.⁴
- En Pays de la Loire, sur cette même période, le taux de croissance annuel moyen était de 2,0 %.⁵

2) A l'image de notre territoire, un aéroport dynamique

Le développement du trafic aérien est une réalité au niveau mondial comme en France. Depuis 1980, le trafic mondial a doublé tous les 15 ans. L'Association internationale du transport aérien évalue ainsi à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016.

Avec 5,5% par an de croissance du trafic depuis 20 ans et 47% de croissance sur les cinq dernières années, l'aéroport Nantes Atlantique n'échappe pas à la règle : il comptait fin 2013 plus de 4 millions de passagers et 4,8 millions de passagers en 2016. Ces chiffres illustrent trois ans d'avance sur les prévisions de la Déclaration d'Utilité Publique.

En conséquence de cette croissance plus rapide encore que celle qui avait été imaginée, les jours de saturation de l'aéroport Nantes-Atlantique sont chaque année plus nombreux : 100 jours de saturation en 2014, 135 en 2015... et 151 en 2016.

Le transfert de l'aéroport permettra ainsi de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du Grand Ouest vers le reste du territoire national, vers l'Europe et vers le monde, tout en apportant de nouveaux emplois. En effet, **chaque million de passagers supplémentaires génère en moyenne 600 nouveaux emplois directs**, sans compter les retombées financières indirectes et induites.

La dernière étude sur l'impact économique de l'aéroport, réalisée par la CCI Nantes-Saint-Nazaire en 2012, estimait ces retombées à plus d'1 milliard d'euros

3) Un dynamisme aérien qui s'explique aussi par la situation géographique du Grand Ouest et son isolation des circuits européens

Le Grand Ouest est **historiquement hors des circuits et réseaux européens** : ferroviaires, routiers. C'était inévitable compte-tenu de notre situation géographique. Néanmoins, des réflexions ont été menées pour y remédier. L'aéroport du Grand Ouest, comme la LGV Atlantique étaient deux projets qui avaient vocation, parallèlement et main dans la main, à décroiser les Pays de la Loire et la Bretagne. La LGV Atlantique et l'aéroport du Grand Ouest devaient ouvrir la même année, en 2017.

La mise en service des lignes à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire (BPL) et Sud Europe Atlantique (SEA) à l'été 2017 permettra de générer des gains de temps conséquents pour Rennes et Bordeaux : la liaison Paris – Rennes pourra être effectuée en 1h25 et la liaison Paris – Bordeaux en 2h04. Rennes et Bordeaux bénéficient désormais d'avantages compétitifs, qui menacent de déséquilibrer le dynamisme des trois métropoles de l'Ouest.

⁴ Chiffres clé de l'Economie « Richesse et PIB en Bretagne », édités par la CCI Bretagne

⁵ INSEE Pays de la Loire - Étude n°134 « 20 ans de PIB dans les Pays de la Loire : un appareil productif dynamique »

Nantes et donc la région Pays-de-la-Loire, ne bénéficient pas du TGV et ont un aéroport au bord de la rupture. Pendant ce temps, les projets qui seraient positifs pour notre région, notamment des lignes rapides reliant Nantes et Lyon ou Nantes et Bordeaux avancent pas ou peu.

Parallèlement, nous sommes aujourd'hui dans une logique systémique s'agissant des réseaux de transports. On oppose souvent à l'aéroport les projets d'infrastructures en cours, qui rendraient l'aéroport du Grand Ouest « superflu ». Or, **l'aéroport du Grand Ouest conditionne un certain nombre de projets d'infrastructures**. Ainsi, le projet Liaisons nouvelles Bretagne Pays de la Loire, dont le débat public vient de s'achever, a été articulé autour de Notre-Dame-des-Landes : si l'aéroport ne se fait pas, la rentabilité de cette reconfiguration du Nantes-Rennes serait mise en péril.

Dans les années à venir, malgré la vitalité de nos entreprises et de nos concitoyens ligériens, notre région sera symboliquement moins attractive que la Bretagne ou la Nouvelle Aquitaine, tandis que l'ensemble du Grand Ouest en pâtira. **C'est ce constat qui explique le soutien ferme et continu des acteurs économiques, réunis dans diverses associations**. D'ores et déjà, la complexité de ce dossier, laissé en suspens, conduit certaines entreprises à renoncer à une implantation dans notre région.

Plus généralement, aujourd'hui, c'est la confiance des chefs d'entreprises en l'Etat qui est en jeu. Certains projets dans les entreprises ont été lancés, encouragés par l'Etat, notamment par la perspective de l'arrivée de ce nouvel aéroport. Si cette infrastructure ne se fait pas, comment les entreprises pourront-elles avoir confiance ?

II. Des alternatives juridiquement et économiquement contraintes

L'abandon du transfert signifierait un renoncement au projet d'aéroport du Grand Ouest, par défaut, car les alternatives sont irréalistes et trop coûteuses.

1) L'extension de Nantes-Atlantique, un projet juridiquement irréalisable

On dit souvent que les alternatives n'ont pas été sérieusement étudiées. De son côté, la CCI Pays de la Loire a fait réaliser une étude sur la faisabilité juridique d'une extension de l'aéroport Nantes-Atlantique, au regard des règles européennes (Natura 2000). Cette note Ernst&Young réalisée en 2014 conclut à la complexité et au coût de cette hypothèse.

Le site de Nantes-Atlantique compte 3 sites Natura 2000 à proximité, dont deux dans un rayon d'environ 5km, qui hébergent de nombreux oiseaux migrateurs et chiroptères : le site du lac de Grand-Lieu⁶, le site de l'Estuaire de la Loire et le site de la Vallée de la Loire de Nantes aux ponts de Cé.

⁶ A noter, les incidences de la qualification du Lac de Grand Lieu au titre de la Convention RAMSAR et de l'application de loi Littoral à ce même lieu n'avaient pas été étudiées, par choix de se concentrer sur l'impact de la qualification Natura 2000. Cela rajoute néanmoins d'autres contraintes au constat auquel nous aboutissons.

L'impact d'un agrandissement de Nantes-Atlantique n'a pas été évalué scientifiquement. Néanmoins, à la lumière de cas similaires européens, dans lesquels les aéroports se situaient à proximité d'une seule zone Natura 2000, on **peut vraisemblablement penser que la conclusion de l'évaluation des incidences sera négative et fera état d'effets significatifs non-négligeables pour l'environnement** :

- Importance des nuisances sonores, augmentation de la pollution des sols et des eaux, coupure du couloir migratoire des oiseaux sur le site du Lac de Grand Lieu ;
- Existence d'habitats et d'espèces prioritaires dont il convient d'assurer la conservation
- Potentielle insuffisance des mesures d'atténuation.

Bien sûr, comme la réglementation Natura 2000 le permet, il serait possible de tenter de faire bénéficier l'extension de Nantes-Atlantique d'un régime dérogatoire. Mais l'une des conditions réside dans la non-existence d'une solution alternative. Or, de fait, **l'alternative à une extension de Nantes-Atlantique, c'est Notre-Dame-des-Landes, alternative validée juridiquement par la Cour administrative d'Appel de Nantes (Décision du 14 novembre 2016) et autorisée par la Commission européenne.**

Le site de Notre-Dame-des-Landes avait été choisi à l'époque parmi neuf propositions considérées car il était isolé. Les terres progressivement rachetées par anticipation depuis les années 60 ont permis de maintenir une zone hors de l'urbanisation, et ainsi ne pas créer des futures victimes de nuisance. Quand le projet renait en 2000, cette zone d'aménagement différée, prévue pour un aéroport, apparaît toujours comme le meilleur choix, y compris par rapport à une extension de Nantes-Atlantique, face à l'incompatibilité entre le développement du trafic et la hausse des nuisances sonores pour la métropole de Nantes.

Par ailleurs, toute option de changement de nature du projet de l'Aéroport du Grand Ouest viendra relancer une machine procédurale complexe, par laquelle nous sommes déjà passés. Cette procédure de marché public, déjà longue par nature, s'est encore complexifiée ces dernières années, au regard des nouvelles contraintes qu'imposent la Loi Biodiversité et l'ordonnance relative aux études environnementales.

Dès lors, face à la complexité juridique d'une extension alternative, le territoire et ses acteurs économiques, restent sur leur position initiale, de soutien au transfert.

2) L'enjeu du coût

L'une des grandes forces de ce projet a toujours résidé dans son financement, équilibré, réparti entre Etat, collectivités territoriales et un partenaire privé majoritaire. La part de l'Etat – limitée à 130,5 millions d'euros – était tout particulièrement vertueuse, puisqu'elle était largement compensée par les taxes collectées sur l'activité produite par ce projet (**100 M€ TVA sur les travaux**), ainsi que la vente des terrains actuels. C'est bien peu, surtout comparé aux coûts des LGV Rennes et Bordeaux, pour lesquelles l'Etat a contribué à hauteur de 1 milliard d'euros pour chacune des deux lignes.

Malgré les éléments perturbateurs – nombreux – le financement n'a jamais été remis en question : **le partenaire privé, comme les collectivités continuent de soutenir fermement ce projet, témoignant à la fois de la rentabilité économique attendue par Vinci et de l'intérêt transrégional de ce projet**, à l'image du soutien de l'essentiel de nos élus locaux.

Du point de vue économique, les alternatives sont coûteuses qu'il s'agisse de l'annulation pure de la construction d'un nouvel aéroport, l'une des clauses du contrat de concession qui s'en trouverait largement remis en cause, ou d'une éventuelle extension de Nantes-Atlantique. En admettant qu'au terme d'une nouvelle et longue procédure, cette dernière soit autorisée (sur le fondement de conditions absolument exceptionnelles et un motif impérieux d'intérêt général), **au coût des modifications du contrat de concession (indemnisation, nouvelle procédure d'enquête publique, nouveau chantier), s'ajouterait celui de mesures de compensation environnementale supplémentaires par rapport à celles qui étaient déjà « provisionnées » dans la projet Aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes**, pour se mettre en conformité avec le droit actuel.

La seule marge de manœuvre financière réside dans une réouverture délicate de la négociation avec la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, afin de repenser le calendrier des travaux (phasage différent des projets), et par conséquent les échéances de paiement de l'Etat.

L'économie du territoire et la croissance du trafic aéroportuaire à Nantes-Atlantique rendent urgente la construction d'un aéroport plus grand. Or, il n'existe pas de solution alternative réaliste au transfert à Notre-Dame-des-Landes.

Toute autre promesse serait mensongère. Le choix de ne pas procéder à ce transfert signifierait renoncer à l'aéroport du Grand Ouest et dès lors renoncer à porter tout projet ambitieux d'infrastructure pour l'avenir de notre pays. L'aéroport du Grand Ouest permettra de renvoyer une image d'un pays qui investit, pour son territoire, pour son économie, et renforcera son attractivité.

Enfin, cela contribuera à restaurer la confiance des chefs d'entreprises en l'Etat. Comme l'a dit le président de la République à Rennes, le 1^{er} juillet 2017, « *c'est l'absence de décisions qui nous paralysera progressivement* ». L'aéroport du Grand Ouest est un brillant exemple de ce constat. Quelle image donnerait-on de la France « conquérante » et de l'Etat si on stoppait ce projet-là ? Un projet sur lequel un partenaire privé souhaite être majoritaire, un projet sur lequel l'Etat s'est engagé et qui est soutenu par la population.

Le réseau CCI Pays de la Loire soutient le projet de l'Aéroport du Grand Ouest. Il est pour nous, acteurs économiques, vital et urgent. Il est une condition d'une attractivité continue et donc du dynamisme de notre région, alors que nous sommes à l'écart des projets et réseaux d'infrastructures. La CCI a étudié les alternatives. Elles sont difficiles. A l'inverse, la CCI Pays de la Loire avance aujourd'hui avec le Syndicat Mixte de l'AGO pour inscrire clairement le projet dans une démarche « TRIA », Troisième Révolution Industrielle et Agricole.

C'est le dernier chantier français avant longtemps. Et c'est l'avenir du Grand Ouest : on ne peut pas considérer aujourd'hui que la lancée du Grand Ouest continuera de se soutenir seule – miraculeusement – si les investissements structurants dont le territoire a besoin n'aboutissent pas.