



Notre Dame des Landes : un projet d'aéroport sans fondement économique

Collectif d'élus opposés au projet - <http://aeroportnddl.fr>

octobre 2011

Principaux enseignements d'une étude économique indépendante sur le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes

A la demande du collectif d'élus opposés au projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, le cabinet d'études européen indépendant CE-Delft a passé au crible l'analyse économique globale de l'enquête d'utilité publique de 2006. Il a découvert de nombreuses irrégularités, omissions, erreurs de calculs... Au final, réévalué sur des bases correctes, le projet représente un coût pour la collectivité qui pourrait se chiffrer à plus de 600 millions d'euros alors que le dossier d'enquête publique montrait un bénéfice global de plusieurs centaines de millions d'euros ! Le cabinet a par ailleurs comparé les coûts/bénéfices du maintien de l'aéroport actuel en l'optimisant par rapport à la construction d'un nouvel aéroport. Sa conclusion : le maintien de la plate-forme actuelle est clairement plus avantageux. La déclaration d'utilité publique de 2008 est fondée sur des bases erronées, elle doit être abrogée.

Las de demander en vain une étude économique indépendante sur le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, les élus du Cédpa (voir page 4) ont sollicité le cabinet d'études européen indépendant CE Delft (voir page 4) pour qu'il réalise une double expertise :

- d'une part, analyser la solidité de l'étude économique globale initiale (SCBA)¹ qui concluait à l'intérêt économique du projet avec un bénéfice global pour la collectivité estimé à plusieurs centaines de millions d'euros ;
- d'autre part, comparer, en les chiffrant, les deux solutions : garder l'aéroport existant de Nantes Atlantique en l'optimisant (ce qui n'a jamais été étudié jusqu'à présent) et construire un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes.

Force est de constater que le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes repose sur des bases économiques largement erronées, autant dire sur un château de cartes. En passant au crible l'analyse économique globale initiale du projet, CE

Delft a en effet relevé un très grand nombre d'erreurs, dont certaines fort graves.

Analyse globale coûts/bénéfices ou SCBA

La loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), prévoit que tout projet important d'infrastructure de transport comporte une analyse socio-économique qui prenne en compte :

- les besoins des populations ;
- les complémentarités entre les différents modes de transport ;

Une étude correcte doit donc comparer plusieurs projets d'infrastructures de transport ou des variantes à ce projet, elle doit aussi envisager des solutions alternatives par un même mode de transport ou par un autre.

L'analyse chiffre autant que possible toutes les conséquences du projet et montre alors s'il procure une amélioration de la richesse pour la collectivité dans son ensemble. C'est ce qui s'appelle une **Analyse globale coûts/bénéfices (SCBA : Social Cost Benefit Analysis)**.

Une SCBA diffère fondamentalement d'une analyse financière (pratiquée dans le monde des affaires) qui révèle les coûts et avantages pour l'entreprise. Une SCBA, elle, estime l'intérêt public d'ensemble, certains coûts et bénéfices financiers inclus dans une analyse « business » disparaissent car ils sont bénéfiques pour une partie et coûts pour une autre.

¹ Le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes a fait l'objet d'une SCBA (voir encadré) pour l'enquête publique en 2006

Non respect de directives nationales pour les calculs d'évaluation de ce type de projets, omission de certains coûts et ajout à tort de certains bénéfices, graves erreurs de calculs... Le tout baigné dans un optimisme à tout crin. Le cabinet d'études indépendant parvient à la conclusion claire que ce projet n'amène aucun bénéfice global pour la collectivité. Au contraire, ses coûts sont supérieurs à ses bénéfices.

Des directives non respectées

L'analyse économique initiale du projet ne respecte pas certaines directives du Guide français des évaluations économiques des projets d'infrastructures² ; elle ne respecte pas non plus tous les principes d'une SCBA.

Quelques exemples :

- Aucune hypothèse de risque, encore moins d'analyse de risques ;
- Aucun scénario alternatif n'est étudié et chiffré ;
- Aucune réserve n'a été faite pour des dépassements de coûts éventuels alors que la moyenne européenne des dépassements de coûts de construction pour ce type de projets est de 40 % !
- Non prise en compte de certains coûts notamment ceux de la construction du tram-train alors que ses effets sont inclus dans l'analyse (chiffré à 70 M euros en prix 2006) ;
- Intégration à tort de certains bénéfices, par exemple les produits de différentes taxes, qui représentent de simples transferts des citoyens ou des entreprises vers l'Etat ou les collectivités.

De graves erreurs de calcul

Les principales erreurs de calculs et les omissions sont les suivantes :

- Les valeurs prises pour l'heure de transport économisée en 2025 sont extrêmement élevées (jusqu'à 98 € !), alors que selon le Comité directeur des transports, les valeurs pour 2025 ne devraient pas dépasser 20 € ;
- Les valeurs d'emport retenues sont trop faibles ;
- La concurrence du TGV (création du barreau sud Massy-Valenton qui améliorera Nantes-Roissy et Nantes-Orly, future LGV Rennes – Paris) n'a pas été prise en compte ;

² Comité des Directeurs Transports, 2005 : Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, Paris – Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, 2005

- L'hypothèse d'un prix du pétrole plus élevé n'a pas été répercutée sur l'évolution du nombre de passagers ;
- L'élargissement au 1^{er} janvier 2012 du marché des quotas d'émissions de CO2 à l'aviation n'est pas intégré : il était déjà question en 2006 de cet élargissement et il aurait été prudent de l'anticiper ;

Au total, CE Delft a pratiquement divisé par trois le principal bénéfice de l'analyse économique initiale, celui du gain de temps de transport pour les passagers (estimé initialement à 911 millions d'euros).

Des zones de flou

- Il n'est pas fourni d'éléments pour étayer la valeur résiduelle donnée à la plate-forme actuelle de Nantes-Atlantique. Le coût de démolition ne semble pas être intégré, or il doit l'être ;
- Le coût environnemental est limité aux déplacements terrestres et aux émissions des transports aériens ! Aucune estimation n'est faite du coût de la gestion de l'eau (risques d'inondation), des coûts de compensation de la suppression ou de la dégradation des zones humides, de la valeur des services rendus par la nature (par exemple la capture du carbone par la zone de NDJ peut être estimée à 10,5 M€) ;
- Le coût du bruit à NDJ semble avoir été oublié ;
- Le résultat net de la somme des coûts et bénéfices de chacun des scénarios étudiés n'est pas indiqué ; s'il l'était, on verrait que ce résultat net est négatif pour l'un des trois scénarios de l'analyse initiale, le scénario 1 (considéré comme le plus probable par CE Delft) ;

Débordement d'optimisme

- L'analyse initiale ne comporte pas de scénario prudent ;
- Le scénario qui est présenté *implicitement* comme le scénario moyen et qui a été retenu comme le plus probable par les porteurs de projet, est en réalité un scénario optimiste (selon CE Delft, ce n'est pas le scénario le plus probable) ;
- L'hypothèse d'une poursuite de forte baisse des coûts de l'aviation est retenue alors qu'elle est fort peu probable (progression du prix du pétrole, intégration de l'aviation au marché des quotas d'émissions à partir de 2012...) ;
- L'analyse initiale table sur le fait que de nouveaux passagers (entre 65 000 et 80 000) viendraient chaque année de Paris prendre l'avion à Nantes,

sans argumentation spécifique... ce qui paraît bien peu réaliste ;

- La diminution de la propension à prendre l'avion (enquête de 2005) n'est pas prise en compte ;

Un projet déficitaire !

Le cabinet CE Delft a donc corrigé les erreurs et exagérations du scénario retenu par les porteurs de projet : il a intégré la plupart des coûts omis et rectifié les valeurs erronées sur les gains en temps de trajet ; il diminue de 5,4 % les prévisions de nombre de passagers (3 % du fait du pétrole plus élevé, 2,4 % du fait du marché des quotas). Il a, en revanche, intégré la diminution des coûts qu'entraînent les modes de réalisation et de financement définis par Vinci.

Malgré cela, le résultat est clair : alors que l'étude de 2006 annonçait un bénéfice global pour la collectivité de la création de NDL avec une fourchette de gain entre 500 et 600 millions d'euros, le bilan de l'opération s'avère être négatif ! Le déficit global est estimé à 90 millions d'euros dans ce scénario.

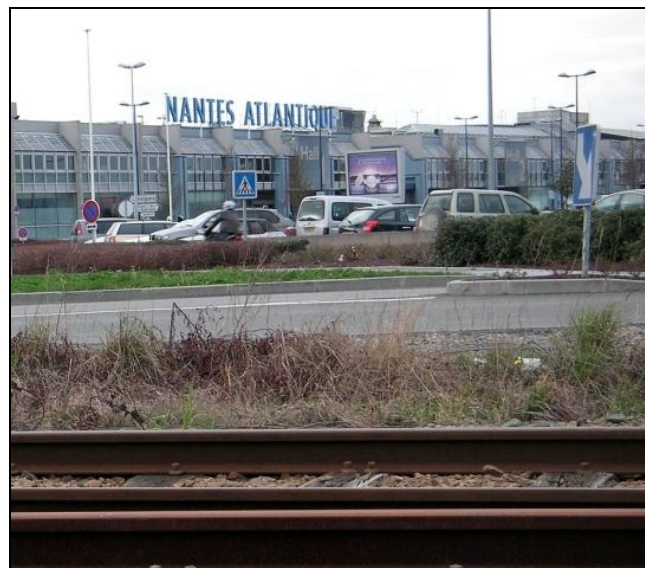
Si l'on ajoute l'hypothèse (prudente) d'un dépassement des coûts de construction de 40 %, ce qui est la moyenne des dépassements pour ce type de travaux en Europe, la construction de NDL se solde alors par un déficit global pour la collectivité estimé à plus de 600 millions d'euros.

Garder Nantes Atlantique en l'améliorant est plus avantageux

A la demande du Cédpa, CE Delft a listé plusieurs façons d'optimiser l'aéroport actuel et de le conserver au lieu de construire une nouvelle plate-forme. Cette étude indispensable avait jusqu'à présent toujours été refusée par les porteurs du projet. Quant à la rapide comparaison faite par le Conseil Général, elle manquait singulièrement de sérieux et d'objectivité. Le cabinet d'études a chiffré les coûts des améliorations possibles et construit deux scénarios de maintien et d'optimisation de la plate-forme actuelle de Nantes Atlantique.

Ces scénarios intègrent la **modernisation de la voie ferrée existante** et la création d'une station, puis, échelonnés dans le temps, l'agrandissement du terminal et des parkings, un système radar local, et un nouvel agrandissement du terminal. Le second scénario d'optimisation intègre en outre **une piste transversale** pour remplacer l'actuelle en 2023.

Résultat : dans les deux cas de figure, l'opération se solde par un bénéfice global pour la collectivité, dont l'estimation varie de 100 à 160 millions d'euros, selon qu'elle intègre ou non une piste nouvelle.



Une voie ferrée relie Nantes Atlantique à la gare de Nantes et n'est utilisée actuellement que pour les marchandises

La Déclaration d'utilité publique doit être abrogée

La conclusion du cabinet d'études européen indépendant CE Delft est claire : *« L'optimisation de Nantes Atlantique apparaît plus génératrice de richesses pour la France que la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. Nous sommes face à un besoin très sérieux d'analyse complète des coûts et bénéfices de toutes les options concernant l'amélioration du trafic aérien pour la région nantaise ».*

L'expertise de ce cabinet montre que **l'étude socio-économique initiale du projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes n'est pas sérieuse et que ce projet apportera à la collectivité plus de coûts que de bénéfices.**

En outre, rappelons que **le projet présenté par Vinci n'a plus grand-chose à voir avec celui présenté à l'enquête publique** : longueur des pistes (2900 et 2750 m au lieu de 3600), absence de taxiways, etc.

Il devient donc évident que la Déclaration d'utilité publique du projet prononcée en 2008 doit être abrogée, puisqu'elle a été fondée sur des données tout à fait insuffisantes et partiales.

Le cabinet d'études européen CE Delft

CE Delft est un organisme indépendant de recherche, situé aux Pays Bas, spécialisé dans le développement de solutions structurelles et innovantes aux problèmes environnementaux.

Les solutions de CE Delft sont réalisables politiquement, au fait de la technologie, économiquement prudentes et socialement équitables.

CE Delft a une longue expérience dans l'étude des impacts environnementaux et économiques de l'aviation et des aéroports.

Il a travaillé pour la **Direction Générale de l'Environnement de la Commission Européenne** à propos de l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission européen (Giving Wings to Emissions Trading, 2005), et pour la **Direction Générale des Transports** sur la façon de repérer les impacts de l'aviation sur le climat hors émissions de CO2 (Lower NOx at a Higher Altitude, 2008).

CE Delft a fait des études sur les impacts d'un système communautaire d'échange de quotas d'émission sur le secteur aérien pour le **Ministère des transports des Pays Bas** (Competitiveness issues for Dutch aviation from EU ETS, 2008, par exemple), pour le **Département du Transport britannique** (The impacts of the Use of Different Benchmarking Methodologies on the Initial Allocation of Emission Trading Scheme Permits to Airlines, 2007) et pour des **ONG** (Allocation of allowances for aviation in the EU ETS, 2007, par exemple).

CE Delft a une grande expérience des SCBA, analyses globales coûts/bénéfices.

Ayant **rédigé le guide officiel hollandais** des analyses coûts/bénéfices des politiques environnementales (Guidelines SCBA in Environmental Policies, 2007) et d'autres guides pour des analyses coûts/bénéfices locales (SCBA Sustainable Industrial Zones, 2010), il a contribué largement, nationalement et localement, à un grand nombre d'analyses coûts/bénéfices, y compris pour la rénovation de zones industrielles, de ports, etc.

www.cedelft.eu

CéDpa : Le collectif des élus opposés au projet d'aéroport

Le collectif des élus qui doutent (fortement) de la pertinence du projet d'aéroport regroupe près de 1000 élus de nombreuses sensibilités politiques, du NPA à l'Alliance centriste, en passant par le PS, le parti de gauche, Europe Ecologie les Verts, les Alternatifs, le Modem, des sans étiquettes. La moitié d'entre eux sont de Loire Atlantique.

Il s'est constitué en 2009 et s'est organisé sous forme associative en 2011, pour pouvoir se donner plus de moyens d'actions.

Le CéDpa (prononcez Cédépa) sollicite régulièrement les décideurs pour pouvoir être reçu et présenter ses doutes sur un projet qui n'a jamais démontré son utilité. Sans succès jusqu'à présent.

En 2011, il demande à CE Delft de réaliser une étude indépendante sur la pertinence économique du projet d'aéroport. Etude financée par les élus du collectif.

Le CéDpa fait partie de la coordination des organisations opposées au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Site du collectif : <http://aeroportnddl.fr>
redaction@aeroportnddl.fr

