



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



MAINTIEN DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE : UNE DECISION CONTRE-NATURE

Le COCETA a dû saisir la CADA pour obtenir enfin l'étude économique produite par la Région.

L'argument de 1% PIB permettant à Christelle Morançais de justifier l'investissement massif sur l'aéroport repose sur une étude de 5 pages, basée sur des hypothèses de création de richesses bien éphémères !

LE COCETA A REUSSI, PAR LA PRESSION DE SES AVOCATS, A OBTENIR L'ÉTUDE ECONOMIQUE PRODUITE PAR LA REGION POUR JUSTIFIER L'INVESTISSEMENT MASSIF DANS LE DEVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE. CHRISTELLE MORANÇAIS, CONSIDERE EN EFFET¹ QU'IL S'AGIT D'UNE FAUTE POLITIQUE DE NE PAS INVESTIR MASSIVEMENT DANS CET AÉROPORT. LE COCETA CONSIDERE AU CONTRAIRE QU'AFFIRMER CELA, EN SE BASANT SUR UNE ÉTUDE DE 5 PAGES REPOSANT SUR UNE APPROCHE TRÈS SUBJECTIVE, RELEVE D'UNE FAUTE GROSSIÈRE D'APPRECIATION !

Rappelons que la Région a mis 2 ans et demi à nous communiquer cette étude.

Selon cette étude, l'aéroport sera totalement saturé à l'horizon 2030, dans moins de sept ans. Faute d'une desserte aéroportuaire adaptée, le coût d'une telle défaillance pour le développement économique des Pays de la Loire s'évaluerait à une perte de 1 % de PIB.

L'étude s'appuie sur une « *méthodologie standard de l'ACI Europe, largement utilisée à l'échelle européenne* ». Elle oublie de préciser que la **méthode est employée par les lobbyistes de l'activité aérienne** et bon nombre d'élus qui cherchent à justifier l'intérêt d'investir dans un aéroport local.

Nous vous renvoyons au rapport de Jacques Pavaux « **Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français ?** » (daté du 30 novembre 2021)² qui étrille une telle approche. Cette étude est née d'une demande d'expertise d'un rapport du Sénat (Rapport d'information n° 734) sur la contribution potentielle du transport aérien au désenclavement de certaines régions isolées. Elle complète l'analyse du rapport du Sénat par un examen approfondi des méthodes couramment utilisées pour justifier l'intérêt socio-économique de l'existence d'un aéroport régional.

Jacques Pavaux relève parmi les faiblesses de cette méthode, d'une part une tendance à surestimer artificiellement les gains indirects, en particulier catalytiques, et d'autre part, l'absence total de la prise en compte des coûts directs et indirects pour maintenir ou développer les activités d'un aéroport. Il souligne en particulier le cas des aéroports régionaux ou de « Province » de moindre dimension dont, selon la configuration, une évaluation bénéfico-risque montrerait l'incongruité d'investir dans ces infrastructures par rapport à ce qu'elles rapportent réellement au territoire.

¹ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/reaménagement-de-nantes-atlantique-christelle-morançais-tape-du-poing-sur-la-table-26db65ce-f986-11ed-9cb0-66cad6563dc6>

² https://www.fnaut.fr/uploads/2021/12/Jacques_Pavaux_Se%CC%81nat_Impact_e%CC%81conomique_ae%CC%81reports_30_11_2021.pdf

Les hypothèses prises ne dérogent pas à ce principe pour l'aéroport de Nantes, dont le seul salut consisterait, malgré les surestimations faites, à le développer à outrance et ce, sans tenir compte de son impact sur la santé publique, sur l'environnement ou sur les arbitrages nécessaires (et les emprunts) que devront réaliser les collectivités.

En effet, il mérite d'être signalé que les coûts d'investissements directs (reconstruction de l'aéroport) et indirects (construction des dessertes, déplacement des infrastructures d'accueil et d'enseignement ou de soins) sont intégrés comme des leviers de croissances pour le calcul du 1% PIB perçu !

Ces investissements, financés par l'endettement des pouvoirs publics, faut-il le rappeler, au détriment d'investissements plus pertinents pour le territoire, reviendraient à financer la croissance par de la dette publique.

Cette étude s'inscrit dans la continuité de toutes les réflexions qui portent sur la rentabilité des aéroports et embarque toutes ses approximations et ses travers malgré les talents déployés par le cabinet de conseil mobilisé pour **répondre aux attentes de la Région, commanditaire de l'étude.**

Qu'affirme l'étude ?

- Elle pose dans ses propos liminaires comme une évidence que « *les activités de l'aéroport Nantes Atlantique génèrent en effet d'importantes retombées économiques en région Pays de la Loire et particulièrement en Loire-Atlantique.* ». Ce que l'étude ne démontre pas.
- Le calcul de ces différents types d'impacts est effectué selon la méthodologie standard de l'ACI Europe, largement utilisée à l'échelle européenne. Cependant, le cabinet Abington, à qui a été confiée l'étude, « *a retravaillé le montant de l'impact catalytique issu de cette méthode pour tenir compte du déséquilibre de la structure import / export des passagers sur l'aéroport de Nantes à savoir 75% export / 25% import.* ». Autrement dit, 75% du flux correspond à des personnes vivant sur le territoire ou à proximité, qui partent pour se rendre ailleurs (et reviennent). Seuls 25% des flux constituent des visiteurs ...a priori de passage, l'étude ne l'indique pas.

Sur quelles hypothèses s'appuie l'étude ?

En réalité sur aucune donnée tangible.

Des hypothèses chiffrées, sans explication particulière, alimentent un algorithme rodé, déployé par l'OACI.

Les impacts calculés sont exprimés en termes de valeur ajoutée produite (PIB) et en nombre d'emplois (ETP). Il est rappelé dans l'étude qu'il existe selon la méthode employée 4 types d'impacts socioéconomiques :

- **Impact Direct** : activités présentes dans le périmètre aéroportuaire concédé ;
- **Impact Indirect** : retombées auprès des fournisseurs des activités sur site ;
- **Impacts Induit** : retombées liées aux consommations de l'ensemble des salariés sur site. *Le PIB de la région repose sur le sandwich du midi des salariés de la plateforme ;*
- **Impact Catalytique** : retombées liées aux dépenses des passagers aériens visiteurs sur le territoire (hébergement, restauration, commerce, transports, visites, etc.). *Rappelons que 75% du flux est en partance vers d'autres territoires !*

En réalité, pour les puristes de la méthodes, les impacts catalytiques, pour les maximiser, tiennent compte de l'impact de disposer d'un aéroport sur le territoire pour attirer les entreprises ou les citoyens qui s'installent, et donc qui créent de la richesse et consomment.

Dans le contexte de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sur son site actuel, il n'est pas sûr que ce soit un facteur d'attractivité pour une grande partie de la population qui subit les nuisances ou pour les promoteurs et les collectivités qui investissent sur les zones qui auront à subir la pollution produite par l'exposition au trafic aérien ou aux nuisances indirectes.

Les conclusions apportées par le cabinet sont déduites de l'interprétation des montants produits par la moulinette mise à disposition par l'OACI, sans explication des hypothèses prises pour nourrir la bête ! Il suffit de renseigner le trafic estimé, le nombre de passager (dont low-cost), le tonnage du fret et le nombre de mouvement, pour en déduire, par une clé de répartition dont le secret n'est pas révélé, les différents gains estimés.

Ainsi, apprend-t-on que « *la création de richesse par la plateforme aéroportuaire devrait représenter environ 1 102 M€ en 2023, soit 0,84% du PIB régional estimé.* »

Pour 2023, la polémique reprend de sa vigueur à ce moment de l'étude, de notre point de vue, puisque l'impact du report des travaux de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport est introduit en sus de l'évaluation du PIB, ou plutôt de son manque à gagner !

Le cabinet rapporte que « le budget de ces travaux de modernisation était estimé dans une fourchette comprise entre 470 M€ et 900 M€ (...) et que Les travaux auraient été confiés pour partie à des entreprises locales générant des retombées économiques complémentaires pour le territoire ».

Ainsi prend-t-il pour hypothèse « Un budget médian travaux de modernisation de l'aéroport : 750 M€ dont 35% réalisés par des entreprises du territoire, soit 262,5 M€ ». **L'investissement dans le chantier devient donc une variable d'ajustement pour le calcul de la part de PIB auquel contribue l'aéroport, en sus « d'un bénéfice » lié à son activité.**

Peut-on garantir que les entreprises locales bénéficient de ce contrat ? Une fois le chantier terminé, sa valeur disparaît du PIB de l'année suivante !

« En 2025, en prenant en compte les effets directs et induits des chantiers et de l'exploitation de la plateforme avec un niveau de trafic à 8,3 MPAX (million de passagers), les retombées économiques pour le territoire pourraient être évaluées à environ 1 560 millions d'euros, soit plus de 400 millions de plus qu'en 2023. Cela représenterait 1,1% du PIB régional. » auxquels contribuent les investissements sur le chantier de l'aéroport, soit en valeur nette, 102 M€³.

A défaut d'investir dans l'aéroport, la retombée économique des travaux aurait un impact sur le calcul du PIB : « Dans la mesure où le projet de modernisation est décalé, le démarrage des travaux est reporté à 2027/2028, les retombées économiques de la plateforme en 2025 ne devraient pas excéder 1 415 millions d'euros, soit un écart de près de 150 millions entre les 2 scénarios sur l'économie régionale pour l'année 2025. ».

RAPPORTE AUX 102 M€ LIES AUX PROFITS ISSUS DU CHANTIER DE L'AEROPORT, CELA REVIENT A CONSIDERER QUE L'AEROPORT RAPPORTERAIT 48M€ PAR AN AU TERRITOIRE (PAR ACCUMULATION ARTIFICIEL DES GAINS INDIRECTS), SANS PRENDRE EN COMPTE LES CONTRAINTES ASSOCIEES A UN TEL PROJET, LE COUT DES NUISANCES SUR LA SANTE DE LA POPULATION, L'ENVIRONNEMENT ET LA PERTE EN VALEUR DES INVESTISSEMENTS IMMOBILIERS REALISES SUR LES ZONES EXPOSEES !

SUR LE PLAN STRICT DU DEVELOPPEMENT MACRO-ECONOMIQUE METROPOLITAIN, ET EN PARTICULIER SUR LES ZONES A PROXIMITE DE L'EMPRISE ACTUELLE DE L'AEROPORT, IL SERAIT PAR AILLEURS NECESSAIRE DE CONSIDERER, POUR LA VIABILITE DU PROJET QUE :

- **les accès routiers seront saturés** (périphérique et réseau secondaire) puisque 90% des usagers de l'aéroport s'y rendent par voiture depuis tout le Grand Ouest ;
- **les investissements pour le développement du Pôle d'activité d'Industrie et d'Innovation Jules Verne** et de sa locomotive Airbus, seront sacrifiés faute de fonciers de proximité saturés par le maintien et le développement de l'aéroport ;

En conséquence, des dizaines de millions d'argent public investis depuis 20 ans auront été gâchés pour créer ce pôle et des milliers d'emplois hautement qualifiés seront menacés à terme par une congestion généralisée sur un espace d'activité foncier hyper contraint et n'offrant définitivement aucune possibilité d'expansion.

L'EVALUATION ECONOMIQUE NE PREND PAS EN COMPTE LES COUTS DIRECTS ET INDIRECTS LIES A LA RECONSTRUCTION DE L'AEROPORT ET AUX IMPACTS DE SON ACTIVITE SUR SON SITE ACTUEL. LA METHODE EMPLOYEE EST INCOMPLETE.

Pour que le calcul soit exact, des effets positifs doivent être soustraits les externalités produites par les aéroports (dépréciation immobilière résidentielle, nuisances sonores, pollution, péril aviaire, congestion routière). Ne voir que les aspects positifs mènerait dans l'ornière du parti pris politique.

Les conclusions de Jacques Pavaux critiquent souvent les analyses standardisées, comme celle de l'ACI Europe, pour leur tendance à maximiser les retombées économiques sans une analyse critique des hypothèses sous-jacentes. Cela rejoint les limitations que l'on peut observer dans le document sur Nantes-Atlantique.

- **Les coûts liés à l'impact sur la Santé publique, les coûts environnementaux et transition écologique doivent être impactés dans le calcul des bénéfices nets. Cela inclut les coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre et à la destruction de la biodiversité.** Le document concernant Nantes ne mentionne aucun coût lié aux

³ Le budget d'investissement retenu pour l'aéroport s'élève à 750 M€, 35% pour les entreprises locales pour une rentabilité (création de valeur) s'élevant à 39% de marge, soit, 102 M€ environ.

effets des nuisances, pourtant connu, sur la Santé, ni le coût environnemental, ce qui révèle une analyse incomplète des retombées socio-économiques dans le contexte des engagements climatiques. Des alternatives autres que l'aéroport comme facteur de développement économique de la région ne sont pas intégrées dans l'étude en comparaison. **L'étude économique produite reste focalisée sur les projections de croissance du trafic aérien et n'envisage pas ces alternatives.**

- Le rapport Pavau critique l'impact réel des compagnies low-cost sur l'économie locale, soulignant que ces modèles favorisent davantage les départs touristiques que les arrivées, ce qui entraîne un déficit économique pour les territoires concernés. Or, l'étude économique diligentée par la Région indique que **80% des passagers en 2023 seraient sur des vols low-cost, ce que confirment les données de la DGAC**, mais il ne propose pas d'analyse détaillée des conséquences économiques négatives de cette dépendance.

UNE APPROCHE REELLEMENT EQUILIBREE EXIGERAIT D'INCLURE :

1. **Une évaluation complète des coûts** environnementaux, de Santé publique et sociaux.
2. **Une analyse des effets d'éviction économique**, en l'occurrence l'évaluation des conséquences des investissements réalisés par les collectivités pour financer et/ou compenser les impacts du développement de l'aéroport : emprunts publics asphyxiants le marché, réduction des investissements favorisant le développement durable des entreprises locales ou leurs propres investissements faute d'avoir confiance en l'avenir etc...
3. **Une comparaison avec des scénarios alternatifs d'investissements publics** : Le maintien de l'aéroport empêche de raisonner autrement sur l'aménagement du territoire.

EN L'ETAT, LES CONCLUSIONS DE L'ETUDE ECONOMIQUE NOTAMMENT SUR LA PORTEE DU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE SUR LE PIB EST A RELATIVISER. NOUS APPELONS LA REGION, AINSI QUE LES ACTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRES A UNE LECTURE PLUS NUANCEE ET CRITIQUE DES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES AFFICHES.

En effet, outre les faiblesses des conclusions proposées et de l'analyse très superficielle, sans établir clairement le fondement des hypothèses intégrées dans la « machine à calculer » de l'OACI, les points qui nous paraissent essentiels à retenir :

- **L'impact économique de l'aéroport est faible sur le PIB (il n'atteindrait péniblement 1% que grâce aux investissements massifs sur l'aéroport)**
- **Les coûts directs et indirects qui ne sont pas à la charge du concessionnaire : liés aux investissements publics nécessaires pour déplacer les infrastructures existantes (écoles, collèges) et aménager les dessertes routières déjà extrêmement contraintes ; aux impacts sur la santé de la nombreuse population survolée et sur l'environnement immédiat notamment de l'écosystème faune et flore du lac de Grand Lieu ; au sacrifice des emplois induit par la contrainte spatiale du développement du Pôle d'activité d'Industrie et d'Innovation Jules Verne ; de sa locomotive Airbus et de sa sous-traitance. Bref, privatisation des gains et nationalisations des pertes.**
- **75% du flux, part du territoire, réduisant Nantes à une ville de passage. Les usagers de l'aéroport passent, les nuisances restent !**
- **L'atteinte d'un seuil minimal de 11 Millions de passagers par an est un minimum fixé par l'algorithme utilisé pour justifier, SANS TENIR COMPTE DES COUTS INDUITS, de l'impact économique sur le territoire.**

ACI Europe : [Airport Council International Europe](#)

OACI : [Organisation de l'Aviation Civile Internationale](#)

MPAX : Million de passagers

Le COCETA en bref

A PROPOS DU COCETA : <https://coceta.org/>

- 1800 membres actifs (jusqu'à 4500 membres avant le COVID et la décision d'entériner le projet de réaménagement de l'aéroport) ; 8 antennes locales
- Création en mars 2018
- Association à but non lucratif, laïque et transpartisane
- Objet : Assurer la défense des intérêts des populations impactées (ou qui le seront) par les nuisances générées par l'activité aérienne et aéroportuaire. Ces conséquences portent sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie....

LE PROJET PORTE PAR LE COLLECTIF :

**LE COCETA EST CONTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS URBAINS
S'AGISSANT DE L'AÉROPORT DE NA, LE COCETA EST POUR UN PROJET ALTERNATIF QUI VISE EN
PRIORITÉ À PRÉSERVER L'INTÉRÊT DE L'ENVIRONNEMENT & DE LA POPULATION
LE COCETA SE POSE COMME UN COLLECTIF REGROUPANT DES USAGERS EXPERTS : IL VISE A
CONTRIBUER AUX DÉBATS ET A ACCOMPAGNER LES PROJETS.**

CONTACTS PRESSE :

- Paolo FERREIRA, Président du COCETA, coceta@coceta.org / 06 34 22 20 74



Pour en savoir plus : <https://coceta.org/2024/02/12/trafic-aeroport-na-refusez-de-sacrifier-100-000-survoles-et-lavenir-de-notre-territoire/>