

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

Le Conseil économique et social des Pays de la Loire est composé de 113 représentants du monde des entreprises, des salariés, de la vie collective (enseignement, recherche, environnement, etc.), c'est-à-dire ce que l'on appelle communément la société civile organisée. A ce titre, en tant qu'instance consultative rassemblant un large public, il lui appartient de mieux faire entendre son point de vue dans le débat.

S'estimant très concerné par ce projet, le Conseil économique et social des Pays de la Loire s'est prononcé dès 1979 pour la réalisation d'un nouvel aéroport pour l'Ouest de la France. Au cours des vingt dernières années, près d'une trentaine d'avis ont évoqué le sujet de Notre Dame des Landes.

Le CESR demeure un fidèle partisan du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, tout en continuant à réfléchir sur la vocation d'un tel équipement pour l'Ouest. Conscient des restrictions des budgets publics, le CESR estime normal d'ajuster les grands projets d'infrastructures au plus près des besoins des populations et des entreprises. Or, si l'on tient compte des évolutions passées de trafic à Nantes Atlantique (+8,5% en moyenne par an depuis 15 ans) et les projections futures (+2,3 et 3,3% en moyenne par an, selon l'aviation civile), la capacité actuelle de Nantes Atlantique sera dépassée en 2015 avec environ 3,5 millions de passagers. Les coûts induits par une nouvelle extension de Nantes Atlantique, sans résoudre les nuisances sonores liées au survol de l'agglomération nantaise, justifient bien un nouvel aéroport.

Dans ce contexte, le CESR demande :

- 1/ que ce projet soit bien dimensionné pour une vocation intercontinentale ;
- 2/ que soit prévu dès à présent un raccordement au réseau TGV atlantique grâce à un transport collectif performant, par voie ferroviaire. Le projet de Notre Dame des Landes doit s'insérer dans une politique de transport global afin de favoriser le développement intermodal, au bénéfice d'une offre optimale au regard des attentes des passagers.

Le Président

Alain MUSTIERE

RAPPEL DES EXPRESSIONS DU CESR SUR LE THEME DE L'AEROPORT DE NOTRE DAME DES LANDES

Juin 1979 - Avis relatif au plan d'équipement aéronautique de la région

"Le Comité économique et social (...) souhaite qu'une étude relative à l'implantation d'un aéroport à Notre Dame des Landes soit menée en liaison avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes et que la date de réalisation en soit rapidement précisée."

Septembre 1981, Avis relatif au plan 1982-1983

"Les infrastructures aéroportuaires devront être adaptées à la progression du trafic. Des études pour de nouveaux sites aéroportuaires seront à mener de façon à être prêtes pour les réalisations extérieures."

Octobre 1991, orientations pour l'aménagement régional à long terme, les questions clés

"La vocation internationale avec vol long courrier doit placer ce nouvel aéroport toute proportion gardée avec Roissy et permettre des déplacements rapides à travers le monde"(...)

"Une interrogation demeure en ce qui concerne le futur aéroport de Notre Dame des Landes qui d'après les experts doit être envisagé en prévision d'une saturation de l'aéroport de Nantes Atlantique, lorsque le nombre de passagers dépassera les 3 millions. Une étude commanditée par les conseils généraux de Loire Atlantique et d'Ille et Vilaine devrait faire la lumière sur le bien fondé du chiffre de 3 millions de passagers et sur l'effet de saturation occasionné par l'importance du trafic aux heures de pointe."

Juin 1992 – Avis relatif au rapport sur l'aménagement régional à long terme

"Point fort de l'aménagement du territoire, prévu pour le début des années 2000, l'aéroport de Notre-Dame des Landes envisagé dès les années 60 est une option importante qui doit se concrétiser si l'on veut donner au grand ouest les moyens de sa politique".

"Avec la saturation prévue de l'aéroport de Nantes Atlantique particulièrement pendant les heures de pointe, les Pays de la Loire ne peuvent faire l'économie de cette implantation régionale dont le lieu géographique se situe approximativement au centre d'un cercle qui place les grandes villes à moins d'une heure de route ou de liaison ferroviaire, soit une clientèle potentielle de plus de 3 millions d'habitants".

Mai 1994 – Contribution au débat national d'aménagement du territoire

"Au niveau du trafic aérien, il est surprenant que des liaisons intercontinentales soient réservées à Paris, d'autant plus, qu'à juste titre, la carte des Pays de la Loire mentionne le futur aéroport intercontinental de Notre Dame des Landes".

Juin 1994, Avis relatif au transport aérien

"Le respect des contraintes écologiques doit être conjugué avec la nécessité de considérer les aérodromes de proximité comme un équipement indispensable au développement économique.

La pression écologique des riverains d'aéroports s'accroîtra dans les années à venir, malgré la diminution des nuisances générées par les moteurs des avions. En conséquence, tout projet de construction sera plus complexe, plus onéreux et sujet à des recours juridiques allongeant de beaucoup les délais de réalisation. Il sera néanmoins nécessaire que les aéroports, en particulier ceux de proximité, soient considérés comme un équipement de base au développement économique et à l'aménagement du territoire. (...)"

" (...) **NOTRE-DAME DES LANDES : L'AÉROPORT DU FUTUR, POUR DEVENIR LA PLAQUE-TOURNANTE DE L'OUEST**

Depuis de nombreuses années, les terrains d'emprise nécessaires pour la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes sont progressivement acquis par le Département de Loire-Atlantique.

Ce site est excellent et rare : il conserve les qualités de l'arrière-pays et la proximité de l'aéroport actuel, il offre 7 km de secteur "propre", c'est-à-dire sans contraintes majeures, répondant aux exigences multiples à satisfaire pour la création d'un très grand aéroport, situation difficile à trouver en France.

La réalisation de l'aéroport est estimée à 1 565 MF. Situé sur l'axe de la Route des Estuaires, il peut bénéficier d'une desserte autoroutière qui le situe à une quinzaine de minutes de Nantes, ainsi que d'un raccordement au réseau ferroviaire.

D'ores et déjà, le Département de Loire-Atlantique, en partenariat avec les Départements d'Ille-et-Vilaine et de Maine-et-Loire a confié au cabinet DG Conseil la réalisation d'une étude d'aide à la décision de création de ce nouvel aéroport. Cette étude a permis d'envisager le scénario suivant, cadré sur un calendrier relativement théorique :

Pendant la période 1992/1997 : analyse de l'évolution du trafic de l'aéroport actuel et promotion du transport aérien. A cette fin l'objectif consiste à porter la capacité de Nantes Atlantique à 2 000 000 de passagers. En 1997, un point de contrôle pourrait conduire à une décision inter-régionale d'engager la procédure en vue de la création du nouvel aéroport dans la mesure où le trafic se serait suffisamment développé.

Pendant la période 1997/2007 : études préalables à la décision de création du nouvel aéroport par l'Etat, puis travaux pour une mise en service en 2007. Toutefois on estime aujourd'hui que le seuil de saturation de Nantes Atlantique, soit 4 000 000 de passagers, ne serait atteint qu'à partir de 2012. Il faudra toutefois, largement avant cette date, mesurer et tenir compte des nuisances et risques graves liés au survol de l'agglomération.

Enfin, la mise à niveau des infrastructures de Nantes Atlantique étant estimée à 130 MF pour porter sa capacité à 2 000 000 de passagers, et à 400 MF pour un trafic de 4 000 000 de passagers, la programmation de la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame des Landes doit tenir compte de ces investissements, de sorte qu'ils bénéficient d'une durée d'amortissement acceptable ou que ceux-ci fassent l'objet d'une compensation financière.

La création de l'aéroport de Notre-Dame des Landes est la chance pour l'Ouest de disposer d'un grand aéroport du futur. Les décideurs de ce grand Ouest doivent par conséquent orienter et coordonner leurs efforts pour promouvoir ce projet. C'est ainsi que le grand Ouest se donnera, là aussi, les moyens de son ambition."

Octobre 1994, vœu relatif à l'aéroport de Notre Dame des Landes

Lors de sa session de juin 1994, le Conseil Economique et Social des Pays de la Loire a publié un rapport consacré au transport aérien dans lequel il appelait de ses vœux la promotion de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, comme grand aéroport du futur dans l'Ouest.

L'actualité vient relancer ce projet avec force, au moment où est recherché un nouvel aéroport alternative au gigantisme des projets d'extension de Roissy.

Situé sur l'axe de la Route des Estuaires, le site de Notre-Dame des Landes réunit deux avantages majeurs : il est idéalement placé pour devenir la plaque tournante de l'Ouest et desservir rapidement le cœur de la capitale, grâce au futur TGV.

Par ailleurs, l'essentiel des 1200 hectares nécessaires à l'emprise de l'aéroport ont déjà été acquis par le Département de Loire-Atlantique, permettant sa réalisation rapide.

Le CESR soutient par conséquent pleinement l'initiative prise par les responsables politiques locaux pour que la double vocation de ce projet l'impose de façon incontournable dans la programmation nationale des grandes infrastructures aéroportuaires pour les décennies à venir.

Octobre 1995 – vœu relatif au port et à l'aéroport "atlantique" deux équipements essentiels pour l'ouest

"Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes répond à la volonté de l'Etat de décentraliser la desserte aérienne du pays. Situé à proximité de la route des estuaires, il est idéalement placé pour devenir la plaque tournante de l'ouest. En outre, l'essentiel des 1200 hectares d'emprise nécessaires est déjà acquis et permet ainsi une réalisation rapide."

Décembre 1995 – Contribution à la réflexion locale sur le schéma directeur des infrastructures aéroportuaires

"Valoriser les atouts de Notre Dame des Landes pour devenir une plaque tournante de l'ouest

Les perspectives de croissance du trafic aérien dans la région et les possibilités d'extension limitées de Château Bougon justifient la réalisation d'un nouvel aéroport sur le site de Notre Dame des Landes.

Cet équipement a pour principale vocation d'assurer les besoins de trafics propres aux Pays de la Loire. Ainsi, dès les années 70, le Conseil Général de Loire Atlantique a engagé les acquisitions de terrains et dispose à ce jour de 900 hectares sur les 1200 hectares nécessaires à son emprise.

La qualité du site de Notre Dame des Landes, libre de tout mitage par des constructions ou des réseaux, est un atout important. Il bénéficie également d'une bonne qualité de l'espace aérien lui conférant ainsi une vocation d'aéroport de détournement pour libérer les ciels encombrés physiquement ou météorologiquement.

La localisation, si elle paraît plus éloignée des zones sud Loire, rapprochera l'aérodrome des agglomérations angevine et rennais. Ce positionnement, au carrefour de liaisons Nord-Sud /Est-Ouest, ne pourra que renforcer son attractivité sur un bassin de clientèle interrégional. A ce titre, il convient de souligner la nécessité d'un raccordement ferroviaire du site au réseau TGV Atlantique.

Notre Dame des Landes se présente également comme une plateforme d'entrée et de sortie du territoire continental sur l'axe Atlantique nord."

Décembre 1998 – contribution du CESR au Plan stratégique de la région

"Le trafic aérien connaîtra un fort développement durant les prochaines années. Pour les Pays de la Loire, l'étude de l'Institut du transport aérien (ITA), réalisée à l'occasion de la réflexion sur le projet de schéma directeur des infrastructures aéroportuaires, établit un taux de croissance du trafic annuel

moyen entre 3,6 et 5,1% d'ici 2015 (ce qui est supérieur aux perspectives de progression moyenne du trafic aérien en province estimées entre 1,9 et 4%). Dans le cadre de ces perspectives, les régions de l'Ouest devront disposer d'une plate-forme interrégionale à vocation européenne, internationale voire intercontinentale.

- Réaliser l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Les estimations de trafic sur Nantes Atlantique évaluent une progression comprise entre 2,1 et 2,9 millions de passagers en 2015 et entre 2,3 et 3,8 millions en 2030. En raison des nuisances et risques liés au survol de l'agglomération nantaise et d'une saturation de la piste existante pour un trafic évalué à 2,5 millions de passagers, il est nécessaire de programmer son déplacement à échéance 2010.

En raison de ces évolutions, le site du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes devra être inscrit au schéma directeur national. L'existence d'une réserve foncière depuis les années 70 facilitera la programmation opérationnelle de ce projet au cours de la prochaine décennie.

- Programmer l'aménagement des dessertes terrestres de ce futur aéroport

Déjà desservi par une route à 2x2 voies entre Nantes et Rennes, le raccordement terrestre de la future plate-forme interrégionale devra être complété afin de faciliter l'accès depuis les grandes villes de l'Ouest. Cela nécessite d'étudier une desserte cadencée en transport collectif (routière ou ferroviaire) avec les deux métropoles Nantes et Rennes afin de relier rapidement l'aéroport au TGV Atlantique."

Juin 1999 - Avis sur le Plan stratégique de la Région,

"La saturation totale du site actuel de Nantes-Atlantique à échéance 2008-2010 et les nuisances et risques liés au survol de l'agglomération nantaise impliquent la réalisation de ce projet majeur d'ici 10 ans. Face à cette nécessité, les investissements à réaliser ne sauraient se limiter au seul financement des études préalables."

Décembre 1999 - Avis sur le Budget 1999 du Conseil Régional,

" Le CESR se félicite de la hausse continue de fréquentation de l'aéroport de Nantes-Atlantique et rappelle à cet égard la nécessité d'engager rapidement la réalisation d'un aéroport international à Notre-Dame des Landes."

Mars 2000, avis relatif au projet de Contrat Etat Région 2000-2006

"La forte progression du trafic au cours des années 1998 et 1999 (+15% dans les deux cas) conforte l'objectif de réaliser le nouvel aéroport de Notre Dame des Landes à échéance 2010. Il importe que les seuls crédits d'études inscrits au contrat, qu'il s'agisse de l'infrastructure elle-même, de l'aménagement de ses accès routiers et ferroviaires et la reconversion du site actuel, soient programmés dès le début d'exécution".

Mars 2000, Avis du CESR sur la Stratégie de l'Etat dans la région

"Il est ainsi très insuffisant de dire, s'agissant de Notre-Dame-des-Landes, *"la phase de concertation préalable et des études préliminaires nécessaires à l'aménagement d'une nouvelle plate-forme sur le site devra être engagée"*. S'agissant d'un choix stratégique dont la justification va bien au delà de la lutte contre les nuisances de bruit au dessus de l'agglomération nantaise, l'Etat devrait exprimer plus clairement son engagement qui est attendu pour une mise en service dès 2010."

Mars 2000, Avis sur la politique européenne et internationale de la région

"Enfin le CESR souhaite attirer l'attention sur deux dossiers qui sont de particulière importance pour l'avenir proche et à très long terme des Pays de la Loire dans la perspective de leurs relations avec l'Europe et avec le monde.

Il s'agit de l'interconnexion sud TGV en Ile-de-France et de l'aéroport international.

Ces deux équipements sont évidemment fortement structurants à moyen terme, mais de plus, la configuration économique, géographique et humaine de la région pour le prochain siècle (et même au delà) dépend directement de leur réalisation pendant la décennie à venir.

Ces deux investissements ne sont par conséquent pas de même "essence " que les autres, parce que leur importance les situe à une échelle quasi historique.

Ainsi l'interconnexion sud TGV en Ile-de-France, à elle seule, commande à la fois le relatif désenclavement vers l'est des Pays de la Loire et le positionnement potentiel de Nantes-Saint-Nazaire comme débouché du centre Europe vers le reste du monde.

La réalisation de l'aéroport soutient ces mêmes ambitions mais de plus, elle poussera nécessairement vers l'est ou le nord le futur grand aéroport d'Ile-de-France, permettant ainsi à l'ouest français d'imaginer son horizon au delà de l'Ile-de-France, et, par conséquent, de se positionner dans un jeu européen plus ouvert.

Si ces équipements ne sont pas réalisés dans les années qui viennent, il est évident que ce sont alors les ambitions fondamentales des Pays de la Loire, et des autres régions de l'ouest, qui devront être profondément révisées.

Dans ces conditions, le suivi de ces deux dossiers et la capacité technique, juridique, financière et administrative de les négocier revêt une grande importance afin de permettre à l'échelon politique régional de disposer à tous moments des meilleurs atouts. Le suivi de ces dossiers doit donc être l'objet d'une attention spéciale.

C'est pourquoi on ne peut que recommander qu'une réflexion sur l'efficacité de l'organisation actuelle et le rôle dévolu à chaque acteur régional impliqué dans ces affaires soit rapidement conduite pour s'assurer que ces deux dossiers soient suivis dans les meilleures conditions possibles.

L'enjeu est tel qu'il n'est pas pensable de prendre le risque que ces deux affaires, ou l'une d'entre elles, puissent seulement être retardées, simplement parce que par exemple des efforts initiés dans des centres de décisions différents se seraient contrecarrés. Il ne faudrait pas non plus qu'à un moment crucial, il manque, faute d'expertise suffisante, l'ingénierie et l'imagination capables d'éviter ou de surmonter un blocage quelconque."

Décembre 2000, Avis sur le Budget primitif 2001 de la Région

La croissance du trafic de l'Aéroport Nantes Atlantique est précisément conforme aux études prévisionnelles effectuées il y a plusieurs années. L'objectif pour 2000 de 2 000 000 de passagers sera atteint. Tout ceci justifie bien que les premières études préliminaires au transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes soient menées dans les délais les plus rapides. Des études sont notamment en cours en amont de la future Directive Territoriale d'Aménagement afin de maîtriser l'urbanisation tant sur le site même que dans les futures zones exposées au bruit.

Décembre 2000, rapport du CESR sur la logistique

Achever le maillage des infrastructures

"Compte tenu du doublement prévisible des échanges terrestres au cours des vingt prochaines années, la région a besoin de compléter son maillage d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires pour pouvoir créer des lignes commerciales de fret combinant les différents modes de transport.

Depuis de nombreuses années, le CESR insiste pour que la région dispose au plus vite de bonnes liaisons à destination et en provenance des grandes régions économiques de l'Europe. C'est une condition indispensable pour que les ports de la façade atlantique et en particulier Nantes Saint-Nazaire puissent élargir leur hinterland, et devenir une alternative aux ports de l'Europe du Nord.

Plus globalement, des infrastructures terrestres performantes sont nécessaires pour assurer un développement équilibré du territoire régional, répondre aux augmentations de trafics, notamment portuaires et valoriser les fonctions logistiques dans l'ensemble des Pays de la Loire.

Dans ce contexte, dix priorités méritent d'être rappelées :

- renforcer les axes routiers ouvrant l'Ouest Atlantique à l'Italie et à l'Allemagne,
- achever les liaisons routières nord-sud,
- réaliser rapidement l'interconnexion des lignes à grande vitesse au sud du bassin parisien,
- rénover et électrifier la liaison ferroviaire Nantes - Bordeaux,
- achever l'électrification de la ligne ferroviaire Saint-Nazaire Lyon via Moulins,
- accroître la capacité des tronçons ferroviaires de Saint-Nazaire à Angers et du Mans à Connerré,
- améliorer la capacité de la liaison ferroviaire Caen - Le Mans - Tours,
- définir les aménagements pour le fret dans le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes,
- poursuivre le maillage des pôles régionaux (Angers - La Roche-sur-Yon, Angers - Laval et Saint-Nazaire - Laval),
- poursuivre le développement des terminaux portuaires spécialisés et de la zone logistique de Montoir."

12 février 2001, Avis du CESR sur les schémas de services collectifs, exposé par Gilles Bouyer lors de la conférence régionale de l'aménagement et du développement du territoire (CRADT) des Pays de la Loire

"Accord aussi sur la reprise des grands enjeux de desserte des Pays de la Loire dans ce schéma. Il convient de relever l'inscription d'équipements ou de décisions essentielles pour l'Ouest, que sont, en particulier, : le barreau d'interconnexion des TGV au sud de Paris, l'aéroport de Notre Dame des Landes, la desserte terrestre du Port de Nantes-Saint-Nazaire vers l'Est, le soutien au développement du cabotage sur l'Atlantique. Il est important que ces projets et décisions, dont certains figurent au Contrat Etat-Région, se concrétisent à l'horizon 2005/2010 et non pas à l'échéance de 2020.

10 juillet 2001, contribution du CESR pour un site aéroportuaire international

"Le niveau attendu de la demande de transport aérien conforte l'idée d'une complémentarité d'une 3ème plate-forme internationale et du projet de Notre Dame des Landes. Le schéma de service les distingue d'ailleurs clairement en précisant d'une part "*qu'une nouvelle plate-forme internationale apparaît nécessaire pour répondre à la croissance du trafic aérien induit par les populations et les activités d'Ile de France et des régions voisines*" et d'autre part "*qu'il est décidé que les capacités du futur aéroport de Notre Dame des Landes seront adaptées à sa vocation de plate-forme d'échange entre l'Ouest Atlantique et les autres pôles européens*".

Le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes est justifié par le dynamisme économique des régions Bretagne et Pays de la Loire. Il permet en outre de supprimer le survol de l'agglomération nantaise. Les potentialités aéronautiques du site permettent un élargissement et une diversification de l'offre.

Le CESR des Pays de la Loire estime qu'il est souhaitable de clarifier le débat entre deux projets complémentaires qui ne sont, en aucun cas, contradictoires. La consultation menée par la Commission DUCSAI ne doit pas retarder le lancement des études et du débat public relatifs au site de Notre Dame des Landes. "

Octobre 2001, Avis interrégional sur la prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques :

- " Accéder plus aisément aux centres économiques de l'Europe (se situant sur un axe Londres - Milan) par un renforcement des liaisons Est-Ouest et Nord-Sud, améliorant aussi les relations internes aux régions atlantiques

Cela concerne les stratégies routières, ferroviaires et aériennes. Un schéma interrégional aérien pourrait ainsi être élaboré pour mettre en place une organisation cohérente. "

Décembre 2001, Avis sur le Budget primitif 2002 de la Région

"Il est pris acte de la mise en place du syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre Dame des Landes dès décembre 2001. Le CESR souhaite qu'il soit opérationnel début 2002 pour un lancement rapide des études d'accès."

Décembre 2002, Avis sur le budget primitif 2003 de la Région

"La mise en place du syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constitue le franchissement d'une étape d'importance.

Les études d'accès prévues début 2003, devront prendre en compte la vocation nationale et européenne de ce nouvel aéroport. A ce titre, toutes les hypothèses de dessertes de la plate-forme aéroportuaire par des réseaux ferroviaires et routiers doivent être étudiées."