



NOTRE-DAME-DES-LANDES

Les curieux calculs de l'Etat pour justifier l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

8 FÉVRIER 2016 | PAR JADE LINDGAARD

Selon l'aviation civile, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ferait économiser 911 millions d'euros à ses passagers. Selon les élus opposés au projet, cette estimation est une imposture.

13 COMMENTAIRES | A+ A-

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est à l'origine du plus improbable des feuilletons, conjuguant opacité administrative et élucubrations arithmétiques. Il concerne le calcul des coûts et des avantages générés par le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Depuis dix ans, l'État affirme que la construction d'un aéroport dans la campagne périphérique de Nantes rapporterait bien plus d'argent qu'il n'en coûterait.

A priori surprenante, cette affirmation est quantifiée dans le dossier d'enquête publique datant de 2006, sur la base notamment d'une estimation réalisée par le bureau d'études JLR Conseils. Selon cette étude socioéconomique, le gain de temps de trajet pour les usagers qui voyageraient à partir de Notre-Dame-des-Landes équivaut à un bénéfice de 911 millions d'euros. La somme est si importante qu'elle écrase la contestation et est brandie depuis des années par les partisans du projet pour en justifier la pertinence.

Recette DGAC pour créer un "avantage économique" au projet NDL en utilisant les temps de trajet des passagers

« Les gains de temps sont effectivement la source principale de rentabilité économique du projet NDL (comme dans la plupart des projets d'infrastructure de transports, comme les LGV, du reste). »
(note DGAC – décembre 2012)

1- regarder le temps en voiture

Il est plus avantageux de garder Nantes Atlantique

2- ajouter du temps en train

Nantes Atlantique demeure plus avantageux

3- INVENTER et ajouter du temps « aérien »

Enfin, il devient avantageux de construire NDL !

Cédpa www.aeroportndl.fr

Les calculs de la DGAC sur Notre-Dame-des-Landes selon les opposants au projet.

Le problème, c'est que jusqu'à présent, personne n'avait réussi à savoir comment le bureau d'études s'y était pris pour obtenir ce chiffre. Le collectif des élus contre l'aéroport, le Cédpa, a saisi la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA) pour obtenir les détails du calcul. La CADA lui a donné raison, le 30 juillet 2015. Après des mois d'attente, plusieurs échanges de lettres avec le cabinet de Ségolène Royal, le dépôt d'un recours devant le tribunal administratif et deux envois du ministère de l'écologie, les requérants ont fini par recevoir plusieurs documents relatifs au calcul.

Selon le Cédpa, ils sont truffés d'incohérences, d'erreurs et de contradictions, à tel point que pour Françoise Verchère, sa présidente, il s'agit d'un « *magnifique montage* » et de « *science-fiction aéronautique* ». Selon la DGAC, le trafic sur Nantes sera plafonné pour réduire les nuisances sonores (56 000 mouvements commerciaux en 2019, un chiffre très sous-estimé selon l'atelier citoyen qui a contre-expertisé le dossier de déclaration d'utilité publique). Les passagers qui ne pourront plus décoller de Nantes se reporteront sur les autres aéroports de la région. Cette perte de temps a un coût, calculé en temps aérien virtuel supplémentaire.

À l'inverse, si l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se construit, le passager qui aurait dû sinon prendre l'avion par exemple à La Rochelle, économisera 2 h 30 d'avion, soit l'équivalent de 150 euros. Chaque aéroport se trouve ainsi affectée d'un coefficient de handicap. « *Comment ont-ils calculé ces handicaps ? D'où viennent-ils ? La DGAC ne l'a jamais expliqué et cela ne figure pas dans l'enquête publique. C'est très choquant* », réagit Françoise Verchère.

En multipliant le nombre de passagers estimés dans les décennies à venir (jusqu'en 2042) par l'argent ainsi « économisé », on obtient 911 millions d'euros. Une logique soutient ce raisonnement, mais sur la base de chiffres hypothétiques et donc contestables. Pour le Cédpa, c'est tout simplement « *une imposture* ».

LIRE AUSSI

▶ Notre-Dame-des-Landes: bienvenue chez les dingues
PAR JADE LINDGAARD

▶ Notre-Dame-des-Landes: le match des arguments
PAR JOSEPH CONFVREUX ET JADE LINDGAARD

▶ A peine la COP terminée, le dossier Notre-Dame-des-Landes mobilise pro et anti
PAR JADE LINDGAARD

▶ Notre-Dame-des-Landes: et si on l'arrêtait, combien ça coûterait ?
PAR JADE LINDGAARD

« *Le report vers des aéroports régionaux est totalement théorique et le mode de calcul du gain aérien très étonnant, analyse Françoise Verchère. On comprend mieux que, depuis le début, la DGAC n'ait pas clairement expliqué cette hypothèse. Elle relève de la science-fiction, ne sert qu'à obtenir au final un "gain de temps de trajet" suffisamment élevé pour justifier le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. On nage en plein délire !* »

Le mystère des 911 millions d'euros n'est pas pour autant résolu. Selon la DGAC, le total des bénéfices du gain de temps « air » atteint 700 millions d'euros. L'économie en temps de train pour aller et partir de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes se chiffrerait en sus à 200 millions d'euros. Pourquoi ? Sur la base de quel calcul ? Rien ne l'explique dans les documents communiqués par l'administration. Contactée par Mediapart, la DGAC n'a

pas réagi à ces critiques.