

La déclaration d'utilité publique du projet d'aéroport se fonde, entre autres, sur une analyse économique « Coûts Bénéfices » du projet. L'expertise du cabinet européen CE Delft a démontré que cette analyse économique initiale a été orientée et même faussée pour afficher un résultat positif du projet. En fait, le projet d'aéroport à NDL se solde par un déficit important pour la société dans son ensemble, estimé entre 90 et 600 millions d'euros, selon les hypothèses. Début 2016, le Cédpa dévoile l'entourloupe des calculs mais ceux-ci sont confirmés par le rapport du CGEDD d'avril 2016. Le débat va se poursuivre.

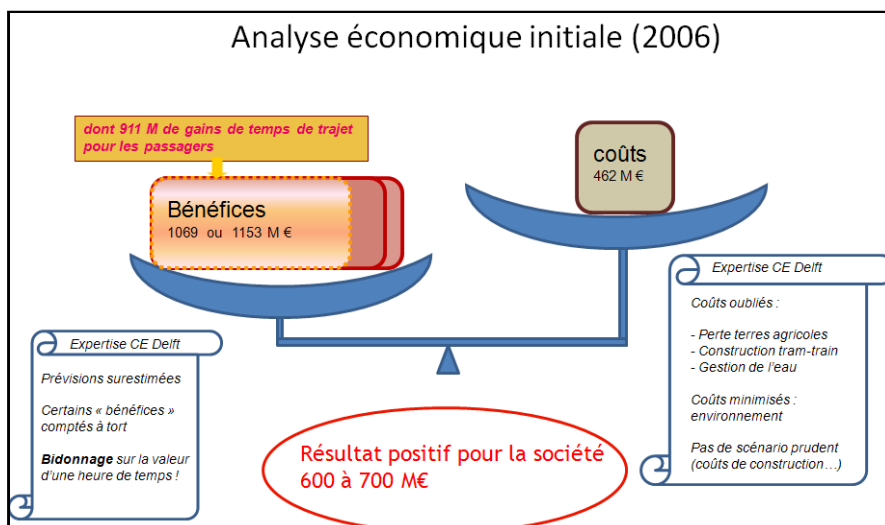
Depuis 1982, la loi Loti (loi d'orientation sur les transports intérieurs) prévoit que tout projet important d'infrastructure de transport comporte une analyse socio-économique « Coûts-Bénéfices » (en anglais, SCBA : Social Cost Benefit Analysis), qui estime les coûts et les bénéfices d'un projet du point de vue de l'intérêt public d'ensemble.

L'analyse chiffre autant que possible toutes les conséquences du projet et montre alors s'il procure ou non une amélioration de la richesse pour la collectivité dans son ensemble. Une étude correcte doit comparer plusieurs projets et envisager des solutions alternatives.

Le volet économique de l'Enquête publique de 2006 (qui a débouché sur la Déclaration d'Utilité Publique de février 2008) comportait donc une analyse Coûts-Bénéfices du projet NDL (dossier F de l'enquête).

Cette analyse initiale de 2006 concluait à un intérêt global du projet pour la collectivité, les bénéfices étant supérieurs aux coûts de 600 à 700 millions d'euros.

En 2011, le Collectif des élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport (Cédpa) a demandé au cabinet européen CE Delft¹, spécialiste de ce type d'analyse et du secteur aérien, d'expertiser l'analyse économique initiale. CE Delft a repéré des irrégularités nombreuses, en particulier concernant le bénéfice le plus important du projet, le temps gagné par les passagers pour se rendre à l'aéroport (chiffré à 911 millions d'euros, soit plus de 80 % de l'ensemble des bénéfices du projet). Les autres bénéfices du projet comptent beaucoup moins : la réduction du bruit (20 millions, 2 % des bénéfices), l'urbanisation (93 millions, moins de 10 % des bénéfices)...



CE Delft a estimé que les prévisions de trafic étaient surestimées (mais jusqu'à 2016 ce n'est pas le cas, l'arrivée de Vinci à la gestion de Nantes Atlantique a fait fortement progresser le trafic) ; CE Delft a pointé plusieurs irrégularités² :

- des directives non respectées (pas d'hypothèse de risque, pas de scénario prudent...)
- omission de certains coûts (ex : coût du train-tram... alors qu'il figure dans les bénéfices, coûts des terres agricoles et des zones humides détruites...)
- des bénéfices comptés à tort (ex produits de taxes, qui ne doivent pas être inclus dans cette analyse globale)

L'un des points les plus emblématiques de l'expertise de l'analyse coûts-bénéfices du projet est les 911 millions d'euros de gains pour les usagers, qui fondent la rentabilité socio économique du projet. Comme l'a écrit la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), « les gains de temps pour les usagers sont la source principale de rentabilité économique du projet NDL ». Sans ces gains, pas de rentabilité... et donc pas d'utilité publique. L'analyse portant sur 30 ans, c'est un cumul des avantages annuels entre 2012 et 2042. CE Delft s'étonnait de la valeur accordée à une heure de temps économisée totalement excessive : un simple calcul à partir des chiffres fournis dans l'enquête publique donnait 98 euros de valeur pour une heure économisée au lieu des 20 euros habituels.

Le mystère des 911 millions d'euros de gains pour les usagers résolu en 2016. Depuis 2011, le Cédpa demande en vain à la DGAC l'étude « JLR conseil » qui a calculé les bénéfices pour les usagers. Celle-ci n'a toujours pas été fournie, malgré l'avis

¹ www.cedelft.eu ; L'étude CE Delft et un quatre pages de résumé sont disponibles sur <http://aeroportnddl.fr>

² C'est semble-t-il une pratique habituelle pour les projets de ce type, Bent Flyvbjerg, professeur à l'Université d'Oxford, le dénonce dans « International Journal of Project Management », nov 2012 et http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article_4120.

favorable de la Cada. A la place, deux documents ont été transmis au Cédpa début 2016... ils ont toutefois permis de mettre à jour **l'imposture du bénéfice économique** du projet.

Les 911 M de gains pour les usagers se décomposent ainsi :

- **Perte de temps par la route** (les usagers vont mettre plus de temps à rejoindre l'aéroport qu'aujourd'hui avec Nantes Atlantique) : - 230 M
- Gain de temps par le train : + 220 M
- **Très surprenant, énorme gain de temps en avion : + 700 M**
- Autres gains (coûts usage TGV, péages, carburant...) : + 221 M

La manipulation vient de ce que les gains de temps en avion ne sont pas de réels gains de temps passé en avion. En effet, prendre son avion à Notre Dame des Landes ou à Nantes Atlantique ne change pas vraiment la durée du vol. Ce sont des gains virtuels, imaginés par la DGAC pour parvenir à trouver un bénéfice économique au projet.

Ces gains aériens virtuels découlent d'un scénario dans lequel il a été imaginé :

- 1) que le trafic à Nantes Atlantique serait plafonné assez rapidement : en 2019 avec 56 000 mouvements ; ce seuil est jugé plausible par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dans son rapport d'avril 2016 alors que l'étude Adecs Airinfra de 2013 l'invalide ;
- 2) que des passagers se rendraient alors dans d'autres aéroports. Aux passagers qui se rendraient dans divers aéroports, comme Rennes, Dinard, Brest, Lorient ou La Rochelle, on affecte un « temps aérien » de 1,5 à 2,5 heures pour « compenser » le fait que ces aéroports ont une offre peu développée. Raisonement curieusement validé par le CGEDD au nom de temps de correspondance potentiellement importants.
Un peu comme si un vol Dinard-Berlin durait 4h (1h30 réel et 2h30 de handicap) alors que NDL-Berlin ne durerait que 1h30. Ou bien comme si Rennes-Londres durait 2h45 quand NDL-Londres dure 45 mn.

A partir de là, la DGAC prétend que le projet NDL économise toutes ces heures de temps aérien !

On comprend mieux que, **depuis le début, la DGAC ait caché ce mode de calcul** et l'énorme « gain de temps aérien » qui en découle. Les hypothèses sous-jacentes relèvent de la science fiction, elles ne servent qu'à obtenir au final un « gain pour les usagers » suffisamment élevé pour justifier le projet NDL !

Enfin, les estimations du Cédpa à partir des chiffres de la DGAC aboutissent à un nombre de 9,6 M de passagers concernés par cette pénalité de temps aérien sur un total de plus de 120 M sur la période 2019-2042. Cela signifierait que la rentabilité économique du projet NDL **reposerait sur seulement 8 % des passagers** à qui on a attribué des temps de trajet aérien virtuels.

Sur l'ensemble de l'analyse socio-économique, CE Delft a recalculé les coûts et bénéfices du projet à partir du scénario retenu dans l'analyse initiale (optimiste), il parvient à un résultat inverse : les coûts du projet sont supérieurs aux bénéfices !

Le projet de NDL se solde par un déficit évalué à :

- **90 millions d'euros (scénario de référence)**
- **600 millions d'euros (scénario prudent)**

Le scénario prudent intègre :

- des dépassements de coûts de construction (40 % comme la moyenne européenne sur ce genre de travaux) ;
- la récupération partielle (et non totale) des terres libérées par l'aéroport actuel (scénario probable du maintien de la piste actuelle pour Airbus) ;
- bénéfice nul d'exploitation de la nouvelle plate-forme.

A la demande du Cédpa, CE Delft a également conduit une analyse Coûts-Bénéfices assez rapide sur la solution alternative consistant à conserver et optimiser l'aéroport actuel, Nantes Atlantique. Résultat, le bilan est positif, les avantages sont supérieurs aux coûts. CE Delft est formel : même si l'analyse sur Nantes Atlantique devrait être approfondie, les écarts de résultats montrent **qu'il est clairement plus avantageux, du point de vue de l'intérêt général, de conserver et optimiser Nantes Atlantique.**

Le recours du Cédpa au Conseil d'État demandant l'abrogation de la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aéroport, cette DUP étant fondée sur une analyse économique faussée a été rejeté, le Conseil d'État a fort peu justifié sa décision.