

A propos de la thèse de Michel Carrard : L'impact de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes. Etude prospective à l'aide de la théorie des jeux

Jean Renard

ESO - NANTES

Les revues de géographie consacrent de moins en moins de place aux comptes-rendus de thèse et c'est regrettable. Trop de ces travaux de première main demeurent ainsi confidentiels.

Or la thèse de Michel Carrard offre un grand intérêt, tant pour les géographes que pour les citoyens, en particulier ceux de l'Ouest de la France. L'objet de la thèse est d'examiner les conséquences d'un équipement dit structurant dans le jargon des aménageurs, en l'occurrence celui de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL), à une vingtaine de kilomètres au nord de Nantes, dont les origines remontent à la fin des années 1960. Projet prévu au départ pour servir d'aéroport de délestage pour le Concorde et comme aéroport du Grand-Ouest, et qui, depuis, dormait dans les tiroirs, même si une zone d'aménagement différé (ZAD) avait été délimitée et les terrains acquis par le Conseil général de Loire-Atlantique. Le projet était concomitant à celui de Mirabel au nord de Montréal. Ce dernier ayant été réalisé, et on sait ce que fut sa destinée!

Pour Michel Carrard, l'objectif n'est pas de porter un jugement et d'argumenter sur l'utilité du projet. Il part du principe que la déclaration d'utilité publique (DUP) du 9 février 2008 a déclaré les travaux nécessaires à la réalisation du projet et de sa desserte routière par des voies nouvelles ou d'un nouveau calibrage des voies existantes.

L'intérêt de la réflexion réside dans le fait que l'auteur teste ce que pourrait être l'impact du projet sur les relations entre Nantes et Rennes à partir d'une théorie, celle des jeux, qu'il applique et qu'il expose avec talent. Il est rare en géographie d'utiliser ce type de méthode qui vise à vérifier une théorie sur une étude de cas, ce qui est commun en science dure.

L'ouvrage est organisé en deux grandes parties et dix chapitres. En un premier temps sont décrites les réalités d'aujourd'hui sur le plan des installations et des trafics des aéroports de l'Ouest. Il y a neuf aéroports en Bretagne et huit en Pays de la Loire. On a donc un bon état des lieux. En un deuxième temps est utilisée la théorie des jeux face

aux interactions suscitées par le projet, tant les stratégies des collectivités locales que les effets de concurrence des différents aéroports sur les territoires. La démonstration est conduite avec rigueur. Elle met en valeur le fait majeur qui n'a pas été tranché lors du débat public entre deux options: NDDL sera-t-il le plus grand aéroport de l'ouest? Ce qu'il est déjà avec 2,7 millions de passagers. Ou bien sera-t-il l'aéroport du grand Ouest? Selon la réponse les conséquences pour les collectivités locales sont opposées. L'auteur montre bien qu'en l'état actuel les ambitions du projet seront limitées du fait de la question non résolue à ce jour des connexions avec les autres modes de transport dont le coût n'a pas été évalué, ni les relations avec les préconisations du Grenelle de l'environnement.

Chemin faisant est posé le problème de l'avenir de Rennes-Saint-Jacques qui a un trafic d'environ 500 000 passagers. Sa disparition peut-elle être envisagée?

La lecture de la thèse suscite bien des questionnements et réflexions, tant pour les aménageurs et élus que pour les habitants. Elle peut aider à la prise de décision.

On le sait le projet est refusé par les populations qui seraient concernées directement. Des associations de défense ont mobilisé les opposants. Ces derniers ont rallié un certain nombre d'élus. Les élections régionales de mars 2010 ont démontré que les avis étaient partagés. Les tenants du projet parlent d'un simple transfert de l'actuelle plate-forme de Nantes-Atlantique située au sud de la Loire, à huit kilomètres de la ville. Ils justifient leur point de vue pour des raisons de sécurité (survol de la ville) et de saturation du site, ce que contestent les opposants qui ont proposé de revenir à l'ancienne piste orientée est-ouest. Ils s'étonnent également de la non-utilisation de la voie ferrée existante qui conduit de la ville à proximité de l'aérogare.

L'étude de ESG infra, favorable à l'aménagement de Nantes-Atlantique avec agrandissement de l'aérogare et d'une piste réorientée est-ouest (coût évalué à 150 millions d'euros) le rappelle et propose une desserte

ferroviaire (sur des voies existantes) par TER ou RER Châteaubriant-Nort-Nantes-Nantes-Atlantique-Pornic. Ce qui permettrait l'intermodalité, Pornic serait à 37 minutes et Châteaubriant à 41 minutes de l'actuel aéroport.

La question de la desserte de NDDL demeure ouverte. Y aura-t-il une liaison par voie ferrée afin de répondre aux exigences environnementales? Le vice-président du conseil régional sortant (Gillaizeau) a déclaré que « bien entendu cet aéroport devra être relié par un moyen de transport performant à Nantes, les liaisons ferroviaires sont donc un préalable à la réalisation du projet... La réalisation du tram-train est une nécessité absolue ». Quant au ministre Bussereau (*Ouest-France* du 29-01-2008), il déclarait: « Dès son ouverture l'aéroport de NDDL sera lié à Nantes par une ligne de transports collectifs en site propre, condition impérative pour la qualité environnementale de l'infrastructure ». Enfin la commission d'enquête qui a rendu un avis favorable sur l'utilité du projet par cinq voix sur sept, le 13 avril 2007, met à l'actif du projet qu'il s'agirait d'un projet fédérateur pour le Grand-Ouest, et au passif qu'il s'accompagnera d'un lourd tribut pour l'environnement et pour l'agriculture et qu'il s'agit d'un pari sur l'avenir.

Les doutes de bon nombre de citoyens peuvent aussi s'expliquer par les projections faites autrefois des trafics attendus. En 1973 les « experts » avaient envisagé six millions de passagers à Nantes en l'an 2000 pour justifier NDDL. En 2010 nous en sommes à 2,7 millions. Qui peut envisager neuf millions en 2050?

La thèse de M. Carrard évoque également le rôle déterminant des politiques des compagnies aériennes dont la concentration est un processus général, ce qui pèsera sur les choix. Quelle sera leur politique vis-à-vis des différents aéroports existants? Y aura-t-il un rabattement des offres et donc des clientèles sur NDDL? Comment s'exerceront les concurrences des grands hubs parisiens et européens? Les échecs de Mirabel à Montréal et du nouvel aéroport d'Angers, les difficultés de Lyon-Saint-Exupéry sur les trafics transatlantiques, chacun à leur échelle, méritent attention.

Comme le rappelait il y a peu D. Luneau dans le n° 17 de la revue *Place publique*, paru en septembre 2009, l'aéroport projeté à Notre-Dame-des-Landes sera-t-il celui d'une ou de deux villes? Et la réalisation peut-elle entraîner la fermeture de Rennes Saint Jacques?

La réforme du statut des aéroports et la libéralisation qui l'accompagne et la justifie vont-elles redistribuer les

cartes? Actuellement il y a des aéroports décentralisés (Rennes) et d'autres qui sont des sociétés aéroportuaires et ces dernières pourront être privatisées.

La question du statut de l'aéroport est donc une question ouverte. Cette attente d'un statut est-elle liée au devenir des plates-formes aéroportuaires voisines? Dans sa conclusion M. Carrard pose la question sans pouvoir y répondre.

Les grands groupes du type Vinci et Veolia, susceptibles de devenir les concessionnaires, ont à cet égard des stratégies qu'il est difficile d'évaluer pour l'instant, en 2010. Va-t-on vers des concentrations des opérateurs privés comme on a pu le constater pour les compagnies aériennes? Et si oui quelles seront les conséquences sur la répartition des aéroports?

L'aéroport Nantes-Atlantique proposait, fin 2007, avant la crise, 80 destinations, dont 39 destinations régulières directes, dont cinq vers des hubs (Madrid, Paris, Lyon, Amsterdam, Casablanca), neuf opérées par des compagnies low-cost, (10 % du trafic) ainsi que 69 destinations vacances (28 % du trafic) et onze transporteurs présents sur le site.

Que Nantes dispose d'un aéroport de type international de qualité, personne n'en doute, c'est déjà le cas. Que le meilleur choix pour l'Ouest soit dans le transfert de l'actuelle plate-forme sur un nouveau site, des citoyens en doutent. La thèse de M. Carrard alimente le débat et il est bien qu'un travail universitaire de qualité soit un élément supplémentaire de réflexion.