

Notre Dame des Landes : le mystère des 911 millions

24 février 2013 / Hervé Kempf (Reporterre)

	Avantage pour les usagers en €	nbre d'heures
3 €	-843 353 €	619 732
4 €	-	- 531 843
9 €	-	- 405 002
3 €	1 493 956 €	311 135
4 €	-	- 164 726
9 €	-	- 141 062
	650 603 €	- 311 767

L'administration a enfin communiqué des notes expliquant comment l'aéroport de Notre Dame des Landes est censé générer 911 millions d'euros d'avantages. *Reporterre* les publie en exclusivité.

Problème : les explications ne résolvent pas le mystère.

En décembre dernier, nous avons montré que le chiffre de 911 millions d'euros d'avantages supposés être dégagés par l'aéroport de Notre Dame des Landes était très suspect.

En nous appuyant sur l'analyse du rapport d'experts indépendants CE Delft, nous soulignons que ce chiffre paraissait le fruit d'une manipulation.

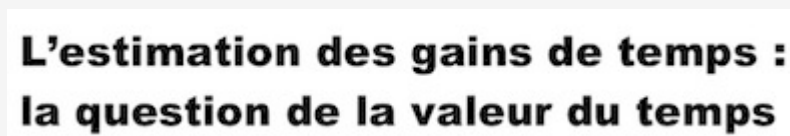
C'est seulement le 19 février que la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) nous a communiqué deux notes censées expliquer comment est produit ce chiffre.

Les deux notes sont datées du... 4 novembre et du 4 décembre 2012. Quel dommage qu'elles ne soient publiées que maintenant ! Nous les avons communiqué, avec l'accord de la DGAC, au **CéDPA** (Collectif d'élus Doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), qui ne les avait pas reçues.

Voici la première note :



Accompagnée d'une seconde, présentant un tableau précis :



Ah, au fait... Ces documents ne sont pas publiés largement ! Autrement dit, *Reporterre* a l'honneur de vous les présenter en exclusivité.

La DGAC a du retard à l'allumage. Disons qu'elle a fait confiance à la presse pour contribuer à l'édification du public et au débat démocratique.

On peut donc maintenant étudier la version officielle des fameux 911 millions.

Rappelons que ces notes cherchent à expliquer le raisonnement tenu en 2006 permettant de parvenir au chiffre de 911 millions d'euros présenté dans la pièce F du dossier d'enquête d'utilité publique.

Pour mémoire, le voici :

Variations	En 2012	En 2025	
Temps (heures)	- 42 000	- 312 000	
Véhicules Kilomètres (VKm) VP	+ 7 287 917	+ 8 130 560	
Véhicules Kilomètres (VKm) TC	+ 21 882	+ 84 466	
en millions d'euros	Avantages en 2012	Avantages en 2025	Somme actualisée des avantages (2012-2042)
Temps (valeur)	+ 0,7 M€	+ 30,6 M€	
Frais fonctionnement des véhicules	- 2,2 M€	- 3,2 M€	
Péages et coût autres modes	+ 1,1 M€	+ 11,5 M€	
Total	- 0,4 M€	+ 38,9 M€	+ 911,2 M€

Tout le raisonnement repose sur le fait que le futur aéroport ferait gagner du temps aux voyageurs, et que ce temps peut être valorisé.

Ainsi, le tableau de la pièce F de 2006 signifie Qu'en 2025 (deuxième colonne), l'aéroport fait gagner 312 000 heures ce qui génère des « avantages » de 30,6 millions d'euros par an, soit 911 millions sur la période 2012-2042.

La première note de la DGAC nous explique aujourd'hui qu'il faut prendre en compte différents modes de transport pour se rendre à l'aéroport. Et qu'en allant à Notre Dame des Landes, on va globalement gagner du temps par rapport au trajet passant par l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

"A titre d'exemple, écrit la DGAC, un voyageur nantais qui aurait effectué une correspondance aérienne par Paris depuis Nantes-Atlantique pourra, avec l'enrichissement de l'offre aérienne sur le nouvel aéroport, s'y rendre en voiture pour prendre directement l'avion vers sa destination finale, comptabilisant ainsi une économie de temps sur le mode aérien en évitant une correspondance, et une augmentation du temps passé en voiture compte tenu du fait que le

nouvel aéroport n'est plus situé à proximité immédiate du centre de l'agglomération.

Les 'plus' et les 'moins' sur chacun des modes de transport conduisent ainsi au résultat final présenté dans le dossier d'enquête publique, qui ne peut être repris directement par une simple division comme le fait le cabinet Delft."

Le détail du calcul est ensuite présenté dans un tableau de la deuxième note. Le voici :

Gains de temps pour les usagers (H) et valorisation (C)

Lignes régulières	2012			2025		
	Variation du nbre d'heures	valeur du temps	Avantage pour les usagers en €	Variation du nbre d'heures	valeur du temps	Avantage pour les usagers en €
Route	55 022	15,33 €	-843 353 €	619 732	17,72 €	-10 978 906 €
Fer		14,84 €	-	- 531 843	17,15 €	9 119 781 €
Air		55,09 €	-	- 405 002	63,68 €	25 788 780 €
Lignes Charters						
Route	- 97 468	15,33 €	1 493 956 €	311 135	17,72 €	-5 511 933 €
Fer		14,84 €	-	- 164 726	17,15 €	2 824 650 €
Air		55,09 €	-	- 141 062	63,68 €	8 982 215 €
Total	- 42 447		650 603 €	- 311 767		30 224 587 €
Gain temps trafic induit Régulier						336 717 €
Gain temps trafic induit Charters						65 647 €
Gain de temps total (en €)			650 603 €			30 626 951 €
total en millions d'euros			0,7			30,6

Oh, il y a du bleu, il y a du jaune, c'est très joli.

Et regardez en bas à droite :

30 626 951 €
30,6

30 626 951 €, 30,6 millions d'euros, voici le fameux chiffre, le même que dans le tableau de la pièce F de 2006 :

Avantages en 2025
+ 30,6 M€

On retombe sur nos pieds, les experts de CE Delft n'avaient rien compris, le CédPA est nul, et les journalistes qui creusaient la question des sapajous !

Ah, bon, très bien. Réfléchissons, et délibérons.

D'abord, remarquent les membres du CédPA, on nous parle maintenant de temps de transport aérien, mais celui-ci n'est pas du tout évoqué dans la pièce F : pages 96 et 97, le texte cite le transport par route, par train, par tram-train, mais jamais le transport aérien, alors que c'est en avion qu'on gagne le plus de temps. Bizarre, non ?

Deuxième observation, plus importante : puisque le temps gagné dépend aussi des itinéraires empruntés par les voyageurs prenant l'avion à Nantes (ou à Notre Dame des Landes), l'analyse de ces itinéraires est très importante.

Or, indique la pièce F, p. 96, le consultant qui a mené les calculs (**JLR Conseil**) a recouru à une enquête datant de 2000-2001 :

La répartition sur d'autres aéroports des usagers ne pouvant plus utiliser Nantes-Atlantique a été déterminée à partir de l'enquête clientèle réalisée par la CCI de Nantes (en 2000 – 2001 pour les vols réguliers et en 2001 pour les vols charters). Cette enquête permet de répartir la clientèle sur l'ensemble des communes de la zone de chalandise de l'aéroport de Nantes.

Or, depuis 2000, il y a eu des évolutions très importantes : le trafic a augmenté sur Nantes-Atlantique, des compagnies *low cost* s'y sont installées, des lignes ont été ouvertes, d'autres fermées, etc.

Il est donc nécessaire de connaître la matrice des itinéraires utilisée pour voir si elle correspond à la situation actuelle, d'une part, et quelles hypothèses elle adopte pour le futur.

Dans l'avenir, deux éléments paraissent en effet importants : d'une part, l'arrivée de la LGV Paris-Rennes, et un barreau LGV dans l'Essonne, qui facilitera l'accès aux aéroports parisiens ; d'autre part, une incertitude sur la pérennité des vols *low cost*, en général et sur leur implantation à Notre Dame des Landes.

« Allo, la DGAC, la matrice des itinéraires, s'il vous plait ? »

Troisième observation, carrément troublante :

Les notes de la DGAC reconstituent le chiffre de 30,6 millions d'euros en 2025. Mais comment est-on passé de 30,6 millions cette année-là à 911 millions sur 2012-2042 ?

Comme on a un point de départ en 2012, on peut reconstituer une évolution sur 2012-2025.

On peut faire de même jusque 2042, puisque l'on a le chiffre global de 911 millions, qui en fait est le résultat du cumul des gains annuels sur toute la période. La logique voudrait que l'on observe une évolution assez régulière.

Or, regardez ce qu'un calcul sommaire en fonction des résultats indiqués par la pièce F et par la note de la DGAC indique :

scénario 2	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
gain tps trajet (M euros)	0,7	0,741	0,785	0,831	0,849	0,867	0,885	0,903	27,58	28,16
gain cumulé	0,7	1,441	2,226	3,058	3,907	4,773	5,658	6,561	34,14	62,3

Vous ne voyez pas ? Attendez, on va préciser :

2019	2020
0,903	27,58

Ah, vous comprenez. On passe d'une année sur l'autre de moins d'un million à 27 millions !
Fortiche ! Cà, c'est de la culbute !

Un tour de passe-passe. A moins qu'il y ait une meilleure explication... Mais il faut l'indiquer.

Alors, si on mettait tout sur la place publique ?

« Allo, la DGAC, la série année par année sur 2012-2042, s'il vous plait ? »

Lire aussi : [Le mystère des 911 millions](#)

Source : Hervé Kempf pour *Reporterre*

Consulter par ailleurs : *Dossier Notre Dame des Landes*

- Emplacement : [Accueil](#) > [Info](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Notre-Dame-des-Landes-le-mystere-des-911-millions>