

« On ne peut être une ville de grands événements sans accès par l'avion »

Quelle est l'importance d'un aéroport pour le développement de Nantes ?

Notre ambition est de devenir une métropole de dimension européenne. L'une des conditions en est l'accessibilité. Le TGV y a contribué, mais l'avion demeure essentiel pour le déplacement des acteurs économiques, des chercheurs, l'accès aux marchés, le développement de l'export, encore un peu faible dans la région, et le tourisme, secteur d'activité important. L'aéroport de Nantes va continuer à se développer quoi qu'on en dise, notamment du fait de l'attractivité du littoral qui va susciter d'ici à 2030 l'installation de nouvelles populations. Certes, l'aéroport n'est pas le seul vecteur de développement. Il y a, par exemple, le projet de campus d'excellence associant Nantes et Rennes ou la candidature de Nantes à un institut hospitalo-universitaire. Mais si vous n'êtes pas accessible, tout cela devient plus difficile.

Pouvez-vous citer des exemples de développement liés à l'aéroport ?

La Cité des congrès est un élément fort d'attractivité internationale. On ne peut être une ville de grands événements, de conventions, si on n'est accessible que par la route et le train. Lors d'un dernier congrès, il y a eu 30 % d'annulations en raison du nuage volcanique. L'enjeu est aussi l'implantation des sièges sociaux, c'est-à-dire d'entreprises arrimées au territoire. Il n'y en a pas assez et c'est une faiblesse. L'allemand Vorwerk (distribution d'électroménager) a installé ici son siège social français en raison de liaisons directes avec Düsseldorf et Genève. Un plus grand nombre de liaisons est certes nécessaire, mais il est évident qu'un outil comme la future plate-forme de Notre-Dame-des-Landes va engendrer un regain d'intérêt. Ce sera un outil performant, moins coûteux en exploitation avec un temps de roulage restreint. L'appel d'offres en cours a suscité une vraie compétition. A l'évidence, les candidats croient à un potentiel de trafic élevé.

En quoi ce projet de Notre-Dame-des-Landes est-il nécessaire ?

A court terme, l'actuel aéroport Nantes Atlantique fonctionne, mais il faut raisonner à vingt ans. Nantes est passé en deux décennies d'une certaine banalité à une situation d'attractivité, mais on ne peut s'endormir sur ses lauriers. Au-delà des problèmes de sécurité liés au survol, Nantes Atlantique est situé au sud de l'agglomération. Or, le positionnement stratégique, c'est un développement Nantes-Rennes et Bretagne-Pays de la Loire. Il ne s'agit pas d'un projet « nanto-nantais ».

L'aéroport est aussi un accélérateur du ferroviaire. L'inscription au Schéma national des infrastructures de transport d'une liaison Nantes-Rennes rapide desservant l'aéroport est essentielle. Nous demandons aussi des études sur un faisceau permettant de relier Nantes au TGV sud-ouest pour mettre Nantes à deux heures de Bordeaux. Cela formerait un réseau connecté au reste de l'Europe. Le ferroviaire et l'aéroport relèvent donc de la même démarche stratégique.

PROPOS RECUEILLIS PAR EMMANUEL GUIMARD, Les Echos