

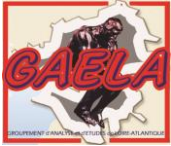
Groupement d'Analyses et d'Etudes de Loire
Atlantique

1

**QUE DOIT-ON PENSER
DU REEL COMPORTEMENT DE L'ETAT
VIS-A-VIS DE L'ECONOMIE
DU TERRITOIRE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE ?**

Marc MOUSSION

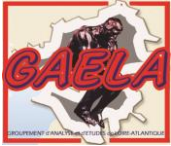
Janvier 2024



Le développement économique d'une région dépend de son tissu économique, de son dynamisme avec des activités porteuses, d'un réservoir de main-d'œuvre qualifiée et d'une certaine cohésion sociale. Ces qualités doivent être complétées par une image représentative à l'international et une forte attractivité géographique soutenue par un désenclavement approprié et soutenu sans faille par l'Etat.

La Loire-Atlantique, avec Nantes et Saint-Nazaire, est le pôle industriel le plus important de la Région des Pays de la Loire et en est le siège de cette région. La Loire-Atlantique est le 10^{ème} département le plus peuplé de France, avec une population estimée à 1,5 million d'habitants au 1^{er} janvier 2023. La Loire-Atlantique est la colonne vertébrale de cette région d'Angers à Saint-Nazaire.

Nantes, siège de la Région des Pays de Loire, 6^{ème} plus grande ville de France, est une locomotive démographique et économique pour le Département. L'aire d'attraction de Nantes capte 70% de la population du Département alors que celle de Saint-Nazaire est assez loin derrière avec 45% de la population du Département.



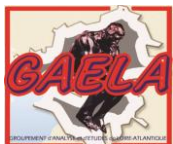
La Loire-Atlantique se démarque avec un fort maillage de ses routes nationales représentant 230 kms, mais est moins bien pourvue en autoroutes avec 91 kms.

Le Département conjugue en taux d'activités élevé avec 76% et un taux de chômage faible avec 5,7%.

Cette photographie globale de la situation économique à la fin 2022 paraît satisfaisante, mais un certain nombre de nuages sont assez inquiétants pour ce qui concerne l'avenir avec une attitude de l'Etat plutôt incertaine.

. En effet, la folle histoire du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes en est une parfaite illustration.

- En 2008, la déclaration d'utilité publique est actée.
- En 2010, Vinci est choisi pour le construire.
- - Entre 2010 et 2012, émergence d'une forte opposition et création de la ZAD des opposants assez violents.
- - En 2012, Echech de l'opération César pour anéantir la ZAD.
- - En 2016, François Hollande engage un référendum départemental pour faire l'Aéroport. Le OUI l'emporte.
- - En 2017, Emmanuel Macron est élu et est favorable à NDDL, mais Nicolas Hulot s'y oppose et menace de

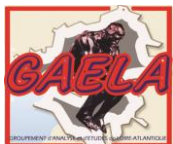


démissionner (alors qu'il sera obligé de le faire un peu plus tard pour une autre raison).

- - En 2018, le projet est annulé par Emmanuel Macron, au prix d'un déni de démocratie.

Pour faire face à cet échec, la Direction Générale de l'Aviation Civile propose le réaménagement de l'Aéroport de Nantes-Atlantique, avec une fin de travaux prévue en 2025.

Entre-temps, il y a eu le COVID, bien sûr, mais l'appel d'offre a été annulé et le projet de réaménagement est censé devoir repartir à zéro. Le Ministre des Transports de passage à Nantes, le 16 novembre dernier, a annoncé la mise en route d'un nouvel appel d'offre a minima pour le prochain concessionnaire qui devra exploiter l'Aéroport pour plusieurs dizaines d'années à venir. Cette perspective n'est pas très encourageante pour le devenir de Nantes-Atlantique, la desserte Aéroportuaire du Territoire de la Loire-Atlantique et le devenir de son développement économique. Ce n'est pas valorisant pour les deux usines AIRBUS de Bouguenais et de Saint-Nazaire qui font partie des principaux moteurs de l'économie de ce territoire et qui méritent un aéroport avec une image en adéquation avec leur activité, comme à Toulouse.

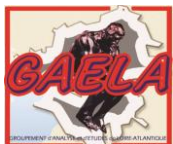


En compensation de l'abandon du projet de NDDL, un contrat de Plan Etat-Région a été acté en 2021, entre Edouard Philippe et Christelle Morançais et signé le 25 février 2022.

LE CONTRAT DE PLAN ETAT/REGION – 2021-2027 est le suivant :

Ce plan aurait pour but en premier lieu de conforter la capacité de rebond de nos territoires suite à la crise et de les accompagner sur la voie d'une croissance durable et inclusive.

Ce sont 3,4 milliards d'euros qui seront mobilisés conjointement par l'Etat et la Région pour financer ces priorités communes.



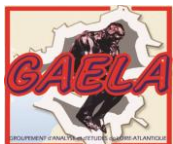
Ce plan tient en quatre volets thématiques :

- VOLET THEMATIQUE 1 Relancer l'économie pour répondre à la crise sanitaire, économique et sociale

- VOLET THEMATIQUE 2 Accompagner les transitions pour transformer durablement notre modèle de développement

- VOLET THEMATIQUE 3 Relier les territoires en développant les infrastructures de transport et les mobilités de demain, qu'elles soient ferroviaires, routières, maritimes ou multimodales

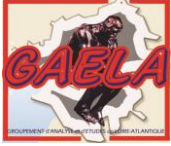
- VOLET THEMATIQUE 4 Préserver la cohésion sociale et territoriale et contribuer au développement de tous les territoires



Nous en sommes à deux ans de fonctionnement du CPER et en compensation du report du dossier de l'aéroport on nous annonce le 16 novembre 2023 ; un nouveau contrat Plan Etat Région Pays de Loire L 2023, 2027, d'un montant de 1 milliard financé par l'Etat, la Région et les Collectivités locales, pour développer les mobilités dans la Région, avec 322 millions d'euros dans le ferroviaire ; 121 millions pour le vélo, 26,3 millions d'euros dans le fret ferroviaire et fluvial, 22,3 millions d'euros dans la desserte de l'Aéroport, avec la réalisation de la Halte Ferroviaire sur la ligne Nantes – Sainte-Pazanne, à proximité de l'Aéroport et complétée par une navette autobus jusqu'à l'Aérogare ; plus 118,3 millions d'euros pour les routes et 112 millions d'euros pour le Grand Port Maritime.

La première question que l'on peut se poser c'est que devient le premier contrat Etat-Région 2021-2027 ?

D'autre part, on peut rester très dubitatif sur le montant réservé au transport fluvial qui a totalement disparu et dont les cinq tentatives se sont finalisées par un échec dû au lobby des transports routiers.

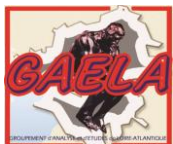


Les 26,3 millions d'euros pour le vélo, n'apporteraient pas grand'chose à l'économie du territoire, si ce n'est que faire plaisir à l'idéologie écologique mais raison politique oblige !

. Avec 322 millions d'euros, le Ferroviaire est bien servi, mais il fait l'objet d'un enjeu très fort, notamment la liaison entre Nantes et Paris, dont le tronçon Sablé-Angers-Nantes n'est pas en très grande vitesse, sans parler du tronçon Nantes-St-Nazaire qui n'est que peu aménagé malgré le contournement de la Raffinerie de Donges qui a été réalisé et ne parlons pas du prolongement de Saint-Nazaire au Croisic, en voie unique, ou le TGV se transforme en omnibus ! Quid du projet de la Virgule de Savenay qui aurait pu délester les trains de marchandises dangereuses en provenance de Montoir et de Donges, qui empruntent le Tunnel Ferroviaire de Chantenay ? Il semblerait que ce projet ait été complètement abandonné, alors qu'il s'agissait d'un problème de sécurité majeur.

. Quant au contournement de Massy-Valenton, il a été régulièrement annoncé depuis quinze ans, faut-il y croire !

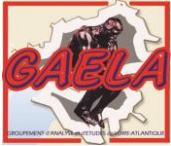
. La réalisation du RER Métropolitain de Nantes a beaucoup plus de chance d'être effectuée, car l'infrastructure nécessaire existe déjà, il suffit de l'aménager et de compléter le nombre de rames.



. Pérenniser la ligne entre Saumur et les Sables d'Olonne via la Roche-sur-Yon répond probablement à la demande et soulagera la route.

. La réouverture de la ligne TER Cholet-Les Herbiers répond à une estimation de 500 000 voyageurs/an mais on peut penser que Le Puy du Fou a dû peser lourd dans la décision et que ce sera la mort programmée du train touristique de Vendée !

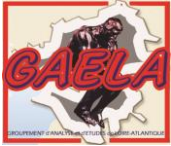
En ce qui concerne les routes en Loire-Atlantique, seules les autoroutes et les routes nationales dépendent de l'Etat, ainsi que le périphérique nantais. Mais en Loire-Atlantique comme ailleurs, l'Etat a déclassé des routes nationales en routes départementales à la charge des départements et dont les projets à plus ou moins long terme risquent de ne pas voir le jour car ils dépendent de la couleur politique des élus qui ont la majorité à chaque élection. C'est ainsi que l'on a vu la réalisation de la mise à 2 fois 2 voies de la liaison Challans-Nantes interrompue de la limite entre les deux départements jusqu'à la sortie de Machecoul vers Nantes sous prétexte de ne réaliser que des circulations douces. Et c'est aussi le cas du projet de mise à 2 fois 2 voies de la route Nantes-Pornic qui ne sera réalisée que de Nantes au Pont Béranger, mais restera telle qu'elle est jusqu'à Pornic, sous prétexte de la loi de zéro artificialisation des sols. Ne parlons pas des dessertes du Pont de Saint-Nazaire qui en sont qu'à 2 fois 2 voies jusqu'à Pornic au sud et Guérande au nord, si bien que le gros des trafics



routiers venant du Port de Saint-Nazaire vers ces deux directions, provenant du sud Loire ou bien de Bretagne, repassent par Nantes. Quoiqu'on en pense, l'écologie punitive n'est pas favorable aux liaisons routières, indispensables au développement de l'économie.

En ce qui concerne ce deuxième CPER, la part réservée aux routes est de 118,3 millions d'euros pour toute la région. On peut espérer que cette fois-ci, la mise à deux fois trois voies de la RN 165 entre Savenay et Nantes, qui est complètement saturée, soit la bonne, puisqu'elle a déjà été reportée plusieurs fois, alors que c'est l'axe vital entre Nantes et Saint-Nazaire et la direction de la Bretagne. Comme on l'a déjà indiqué, le trafic fluvial s'est soldé par un échec et a été reporté en trafic routier sur cet axe, vital pour le développement économique de la Loire-Atlantique.

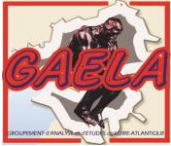
. En ce qui concerne le Périphérique Nantais, de plus en plus surchargé et faisant l'objet de bouchons de plus en plus nombreux aux heures de pointe des flux pendulaires, seule la partie concédée à Vinci entre les Portes de Gesvres et d'Orvault a fait et fait encore l'objet de gros travaux pour sa mise à 2 fois 3 voies et le viaduc de raccordement de la Porte de Gesvres. Mais, pour le reste du périphérique qui n'est pas concédé, parler de mise à 2 fois 3 voies est considéré comme péché mortel. De plus on ne peut pas laisser sous silence la zone du



périphérique située entre La Beaujoire et la Porte de Gesvres, qui, malgré les travaux réalisés, reste toujours inondable occasionnellement lors de grosses pluies d'hiver ou de printemps. Aucune solution n'est plus envisagée pour remédier à cette situation !

Dans le contrat d'avenir (C.P.E.R.) de 2021-2027, le projet n°8 traitait du Nouveau Franchissement de La Loire pour améliorer les circulations entre le nord et le sud de la Loire dans le secteur de Cheviré. L'Etat s'engageait, une fois les études achevées, début 2020, à examiner le principe et les modalités de soutien pour la réalisation de la solution de franchissement qui sera retenue. On peut craindre que ce projet ne soit que complètement enterré !

LE GRAND PORT MARITIME DE NANTES – SAINT-NAZAIRE est le quatrième des grands ports maritimes français, mais la crise sanitaire 2020/2021 lui a été fatale, avec un résultat de 19 millions de tonnes. La raison fondamentale est que 70% du trafic global est énergétique avec le pétrole, le gaz et le charbon et sans ces trafics le **GPMNSN** ne représente que 9 millions de tonnes et le situe entre Bordeaux et La Rochelle.



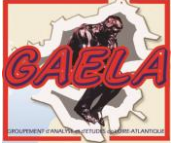
La raison principale des mauvais résultats de 2021 s'explique par la fermeture très longue de la Raffinerie de Donges et celle plus courte du Terminal méthanier de Montoir.

Hormis le mauvais résultat conjoncturel de l'année 2021, on constate que les plans d'investissement 2014-2018 et 2019-2022 ont été réalisés.

. Mais, malgré l'allongement de 300 mètres du quai du Terminal Conteneurs, qui permet maintenant de recevoir des navires de 6 000 à 8 000 EVP, le trafic conteneurs ne cesse de décliner tous les ans.

. Bien que le Terminal Roulier soit polyvalent pour traiter les véhicules, les remorques, les morceaux d'avions Airbus et toutes autres marchandises diverses, on constate que l'autoroute de la mer -Montoir-Gijon a dû être fermée car elle n'a pas atteint son autonomie financière au terme des subventions d'Etat qui l'ont soutenu pour son lancement.

. Le devenir des terminaux nantais du GPMNSN de Cheviré et de Roche Maurice qui assuraient 10% du trafic global du GPMNSN (soit 3 millions de tonnes) est sur la sellette, au prétexte que le dragage de La Loire entre Montoir et Cheviré coûte trop cher. Cela en sera fini des escales des cargos et des paquebots de croisière à Nantes et de leurs retombées

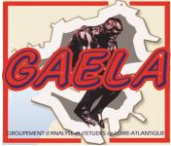


économiques. Cette volonté est très surprenante, car tous les ports de fond d'estuaire sont soumis à cette obligation de dragage et les ports de Rouen et de Bordeaux y sont soumis et l'assument.

. En janvier 2019, l'Etat a nommé M. Olivier TRETOUT, nouveau Président du Directoire du Grand Port Maritime, en remplacement de M. CHALUT. Cette nomination était pleine d'espoir, quant aux propos tenus par M. Tretout après son arrivée à son poste. Tout doucement il a fallu déchanter, en constatant qu'il n'agissait pas pour le programme qu'il avait annoncé en arrivant et qu'il se contentait purement et simplement du trafic généré par les éoliennes avec la mise en place du Parc d'Eoliennes de Guérande/Saint-Nazaire.

Il ne faut pas s'étonner de la baisse ou du flottement d'un certain nombre de trafics, car la concurrence est sévère et, si on n'a pas une démarche offensive et attractive pour aller chercher les clients, ils s'envolent vers d'autres concurrents. Le résultat ne s'est pas fait attendre, du jour au lendemain, Monsieur Tretout a été nommé ailleurs dans un autre ministère.

Le Directeur du Port de La Rochelle a été nommé en intérim jusqu'à la nomination d'un nouveau directeur. Il faut rester



Groupement d'Analyses et d'Etudes de Loire Atlantique

14

vigilant car il ne faut pas oublier que dans un passé pas si lointain, le trafic du Port au Bois de Cheviré a été cédé au Port de La Rochelle pour une décoration !

Le seul espoir que l'on puisse formuler, c'est que le nouveau directeur qui sera nommé pour le port ait toutes les qualités requises pour redynamiser et assurer le développement du Port qui pèse lourd sans le développement économique du territoire de la Loire-Atlantique. Il faut savoir que le GPMNSN avant 2020 générait plus de 20 000 emplois induits.

Ne soyons pas systématiquement négatifs et reconnaissons les choses positives qui vont bien, mais ne soyons pas non plus aveugles et reconnaissons que certains nuages existent pour l'avenir du développement économique du territoire de la Loire-Atlantique et qu'il est encore temps d'y remédier si on a la volonté politique de le faire.

Marc Moussion