



Annie LE HOUÉROU, votre députée

4^{ème} circonscription des Côtes d'Armor



VOUS INFORME

Avec

le Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen

novembre 2012

Sur l'aéroport Notre-Dame-des-Landes

Pourquoi cet l'aéroport ?

- Le nouvel aéroport est **un outil d'aménagement du territoire** à l'horizon des trente prochaines années. L'objectif est de mieux connecter le Grand Ouest à l'international, dans un contexte de concurrence entre les métropoles européennes.
- Or, **l'aéroport actuel sera saturé en 2020**, voire avant (la progression du trafic en 2011 a été plus rapide que prévu), sans possibilité d'extension adéquate, en raison de sa localisation en zone périurbaine. Il provoque des **nuisances sonores pour 42 000 personnes** (source : plan d'exposition au bruit).
- Ce projet de transfert est **soutenu par un grand nombre de collectivités**, notamment les régions Pays-de-Loire et Bretagne, le département de Loire-Atlantique, et les intercommunalités de Nantes, Saint-Nazaire et La Baule.
- Les travaux débiteront en 2014, la **mise en service en 2017**. L'aéroport actuel sera fermé à la circulation publique, et réservé au pôle aéronautique nantais (Airbus). Les terrains libérés seront réaménagés pour des activités et logements.

Quelles sont les alternatives ?

- **Une augmentation de capacité de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique ?** Les aménagements nécessaires auraient un coût proche du transfert, et ne permettraient pas d'atteindre le trafic attendu de 9 millions en 2050.
- **Le TGV ? 1/** Les voyageurs écartent le train pour les trajets supérieurs à 3 heures, (donc nombre de destinations françaises et les destinations internationales). **2/** La liaison TGV Nantes-Orly ne sera pas en fonctionnement avant 20 ans (étant précisé que les aéroports des métropoles ont désormais une dynamique propre indépendante des infrastructures parisiennes).

Quelle a été la concertation ?

- La commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie du projet, et a organisé un **débat public, dont le bilan a été rendu public en 2003**.
- La **concertation avec la profession agricole** a été engagée en 2008. 40 exploitations agricoles sont concernées par le nouvel aéroport, dont 13 pour plus d'un tiers de leur surface agricole. Deux protocoles d'indemnisation ont été signés en 2008 entre l'Etat et la chambre d'agriculture. Une solution amiable a été trouvée pour 3/4 des exploitations. Une opération d'aménagement foncier a été engagée pour permettre la reconstitution des

exploitations (veille foncière pour acquérir les terres se libérant en périphérie du projet, remise en exploitation de terres libérées par certains agriculteurs dans le cadre des procédures amiables).

Où en sont les procédures juridiques ?

- Le projet a été **déclaré d'utilité publique par décret du 9 février 2008**. Les recours contre la DUP, et le contrat de concession ont été définitivement rejetés par le Conseil d'Etat, de même que la question prioritaire de constitutionnalité devant le Conseil constitutionnel.
- Les principaux recours en suspens sont des recours individuels formés par les habitants ou exploitants agricoles ayant refusé une solution amiable. Le 8 mai dernier, **il a été convenu qu'aucune expulsion n'aurait lieu contre ces personnes tant que ces recours n'auront pas été tous jugés**.

Pourquoi les récentes interventions des forces de l'ordre ?

- Les forces de l'ordre sont intervenues pour évacuer les personnes non concernées par les recours évoqués ci-dessus, occupant illégalement les lieux, et dont la présence soulevait des problèmes de sécurité, ou gênait le déroulement des travaux de préparation et d'études. Elles sont également intervenues pour rétablir la circulation sur les routes barrées.
- Plusieurs catégories d'opposants : quelques habitants ayant formé des recours, des institutionnels régionaux et (la grande majorité) des personnes venant d'autres régions, voire d'autres pays, dont certaines manifestement violentes.
- Plusieurs représentants des forces de l'ordre ont été blessés, dont certains sérieusement, ainsi qu'un vigile.

Le projet a-t-il une adhésion populaire ?

- La création d'un aéroport du grand ouest n'est pas « l'Ayraultport » que disent ses détracteurs. Depuis son lancement, il est porté unanimement par les deux régions Pays de Loire et Bretagne, par les départements concernés et par l'écrasante majorité des municipalités au premier rang desquelles Nantes et Rennes.
- **A chaque élection, la démocratie a parlé : la population des deux régions a constamment élu et réélu des majorités favorables à la construction de l'aéroport**. C'est le cas de Jacques Auxiette en Pays de Loire ou de Jean-Marc Ayrault, réélu 4 fois à Nantes, avec le projet de Notre Dame des Landes dans son programme. Les Verts n'y ont jamais trouvé motif à quitter la majorité municipale.
- Le consensus existe avec la droite qui est à l'origine du projet. Tous les gouvernements l'ont soutenu depuis 20 ans quelle que soit leur couleur politique.
- Les opposants au projet sont des groupes minoritaires qui trouvent essentiellement leurs renforts à l'extérieur des deux régions.

Est-ce un nouveau Larzac ?

- Un aéroport civil est une infrastructure de service à la population qui n'a rien à voir avec la création d'un camp militaire.

- **Sa construction n'émane pas d'un choix autoritaire de l'Etat mais d'un projet des collectivités territoriales soumises au verdict de la population à chaque élection.**

Quel est l'impact sur l'environnement ?

- Le futur aéroport sera **le premier aéroport français labellisé Haute qualité environnementale (HQE).**
- Les nuisances sonores concernent 900 habitants en 2017, 2 700 en 2050, à comparer aux 42 000 pour l'actuel aéroport en 2012.
- Deux enquêtes ont été ouvertes en juin 2012 au titre de la loi sur l'eau, pour évaluer l'impact du projet sur l'eau et les milieux aquatiques. La commission d'enquête a remis le 24 octobre ses conclusions. Elle a considéré que le projet respectait les critères de la loi sur l'eau, tout en émettant deux réserves relatives aux compensations environnementales. **Un collège indépendant sera désigné très prochainement, qui examinera et validera les compensations proposées, et s'assurera de leur effectivité.**

Quel est son coût ?

- La société Aéroports du Grand Ouest (51,5% Vinci) a été désignée dans le cadre **d'une délégation de service public, et non d'un partenariat public-privé.**
- Le coût global de l'aéroport, de la tour de contrôle, et de la desserte et des lignes THT est de **561 M€, supporté majoritairement par le concessionnaire** : 315 M€ par AGO, 130,5 M€ par l'Etat, et 115,5 M€ par les collectivités locales (régions Pays-de-Loire et Bretagne, département de Loire-Atlantique, et intercommunalités de Nantes, Saint-Nazaire et La Baule). Par comparaison : le coût de la LGV Bretagne-Pays de Loire est de 3 Mds €.
- L'équipement sera propriété de l'Etat, le délégataire assurera le risque financier d'exploitation, l'Etat et les collectivités locales recevront une part des excédents d'exploitation supérieurs aux prévisions.
- La desserte de transport public du nouvel aéroport est en cours d'étude, sur la base de plusieurs hypothèses (projet de tram-train, ligne nouvelle de train).