



PROJET D'AEROPORT **NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES**

Audience auprès de la Commission du dialogue

MARDI 12 MARS 2013 – 10H00-11H30 – MINISTERE DE L'ECOLOGIE

COMPTE-RENDU

Liste des participants :

→ Commission du dialogue :

Claude Chéreau, Président

Claude Brévan, Architecte, ancienne déléguée à la Ville

Rochdy Kbaier, Juriste

→ Ville et Aéroport :

Pascal Boureau, Vice-Président, Adjoint au Maire de Blagnac

Jean-Luc Durand, Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres,
Maire de Grandchamp-des-Fontaines

Julien Delannay, Chargé de mission

Rochdy Kbaier rappelle que la Commission du dialogue a auditionné 75 acteurs et a entendu depuis le début de ses travaux en décembre 2012 les arguments des partisans du projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes et ceux de ses opposants.

La Commission a donc pu face à cet aéropage large et contradictoire déterminer sa position.

Pascal Boureau remercie les membres de la Commission pour cette réunion et introduit le débat en présentant les grandes lignes de la contribution écrite de l'association Ville et Aéroport qui est remise. Il indique en premier lieu, au-delà du dossier propre à la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, la nécessité que le gouvernement organise un débat national sur l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire à mettre en œuvre à l'horizon 2030.

Il souligne la difficile acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport et met en avant l'impératif d'un contrat d'engagement préalable à sa mise en service dans lequel figureront les mesures d'accompagnement indispensables pour les élus et les populations riveraines. Celles-ci sont la condition minima de l'acceptabilité de ce nouvel équipement. En effet, il ne s'agit pas de reproduire les erreurs commises autour de certains grands aéroports français. Il est opportun que ce dossier fasse un zoom sur le territoire aéroportuaire destiné à être impacté afin d'en analyser les caractéristiques et d'en tenir compte. Or, jusqu'à présent, on observe que le dossier d'enquête publique n'a pas rempli ce rôle. En privilégiant une approche macro, il a surtout été centré sur les besoins et les caractéristiques de l'agglomération nantaise.

Pascal Boureau met en exergue par ailleurs le danger de l'extraterritorialité d'un aéroport. La question de la gouvernance est ainsi posée et il est essentiel que l'ensemble des acteurs locaux soient associés à la concertation et à la décision. Sur ce sujet, il serait utile que le gouvernement révise la loi de 2004 portant création des communautés aéroportuaires. Elles seraient un nouveau mode de gouvernance permettant de corriger la position extraterritoriale de l'aéroport et de financer des actions d'accompagnement.

Enfin, **Pascal Boureau** présente le contrat d'engagement Ville et Aéroport pour le nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes dans lequel figurent des mesures évaluables et contrôlables sur les différents volets (aménagement du territoire, environnement, urbanisme-habitat, retombées économiques et fiscales, etc.) faute de quoi on retrouvera les problèmes rencontrés pour les aéroports parisiens. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement, de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible, de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

Pour **Pascal Boureau**, il appartient au gouvernement de prendre des engagements clairs notamment en matière de desserte ferroviaire de ce futur secteur aéroportuaire ainsi que sur la question d'une limitation des vols de nuit.

Jean-Luc Durand aborde la question de la DUP dans laquelle à ses yeux deux sujets ont bien été traités : l'organisation de la plate-forme (implantation des pistes) et les connexions routières.

Pour le reste, le dossier comporte à ses yeux de nombreuses carences. D'une part sur la question des autres dessertes et notamment le ferroviaire. Les commissaires enquêteurs avaient pourtant recommandé la nécessité d'une desserte tram-train sur lequel aujourd'hui les collectivités sont divisées. Par ailleurs, une commission santé avait été demandée dès 2005-2006 lors de l'étude d'impact mais celle-ci n'a jamais vu le jour. Sur l'habitat, il estime que les élus ont été très peu écoutés. Il relève que le PLH ne prend pas en compte l'arrivée de l'aéroport.

Jean-Luc Durand évoque ensuite une autre carence importante : le volet économique.

Il juge que le dossier est resté trop nanto-nantais.

Claude Brévan insiste sur l'intérêt d'avoir une vision programmatique de cet équipement. Quelle stratégie veut-on avoir pour ce nouvel aéroport ? Est-ce que l'on veut axer son développement sur les lignes de loisirs ? Cela ne favorisait pas un développement de l'emploi. La stratégie à définir se fait en fonction de l'opportunité du site.

Pour **Claude Chéreau** envisager un autre site eut été difficile.

Claude Brévan ajoute que les grands élus ont validé le SCOT à l'unanimité. Or, celui-ci dit peu de choses sur le développement stratégique de l'aéroport. On sait où vont se trouver les zones d'activités et également les contraintes à venir pour les communes riveraines (restrictions d'urbanisation, PLH, etc.).

La Région et le département mettent en avant les contrats territoriaux (3 ans) mais on peut voir que dans ceux-ci le financement affecté est dérisoire pour ce projet (près de 350000 euros).

Jean-Luc Durand regrette qu'entre la DUP et la concession l'Etat ai fermé les portes aux élus du futur territoire aéroportuaire. Selon lui, on peut parler de « déni de démocratie ». Parallèlement, il constate que le pouvoir de la chambre d'agriculture qui s'est invitée aux discussions alors que les élus n'ont rien obtenu dans le cadre de la concession (Vinci).

Pour **Claude Chéreau** l'instauration d'une nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire est un point essentiel et s'il s'agit uniquement d'une transposition de l'aéroport existant Nantes-Atlantique sur Notre-Dame-des-Landes, cela ne sert à rien.

Rochdy Kbaier questionne Jean-Luc Durand sur la question du SCOT : le SCOT a été préparé en 2007 après le débat public. Comment expliquer l'unanimité des élus au moment du vote du SCOT ?

Jean-Luc Durand rappelle que le poids des élus de la Communauté de communes Erdre et Gesvres est inférieur à celui des élus de la Métropole Nantaise et Saint-Nazaire. Par ailleurs, il indique l'action de « poids lourds » tels que Jean-Marc Ayrault et François Fillon dans ce dossier. Les choses ont été réglées entre hauts fonctionnaires et toute opposition politique était vaine.

Si l'on regarde la concession, **Claude Chéreau** reconnaît que Vinci a très bien négocié et qu'on peut penser qu'il aménagera la zone comme il l'entend, d'où le danger de l'extraterritorialité. Il fait également allusion aux arguments des opposants qui avancent l'idée d'un gel de la zone aéroportuaire : 1600 hectares. Alors qu'en réalité c'est moins puisque 450 à 500 hectares vont être utilisés. **Jean-Luc Durand** déplore l'absence de réunion de travail avec la CCI et fait part de l'inquiétude des élus par rapport à la concession.

Claude Brévan souligne l'importance d'une stratégie de valorisation des territoires à mettre en œuvre. Il y a l'enjeu du développement du tourisme régional. De ce fait, il est fondamental que les flux s'équilibrent et qu'on n'ai pas uniquement des sortants (tourisme de loisir) mais également des entrants.

S'agissant du contrat d'engagement proposé par Ville et Aéroport, elle indique qu'il faut lui trouver une forme juridique. **Claude Chéreau** souligne qu'il pourrait faire l'objet d'une convention.

Rochdy Kbaier rappelle qu'il y a le contrat de projet Etat-Région en cours de préparation et que sur son volet stratégique on pourrait intégrer le contrat d'engagement présenté par Ville et Aéroport dans sa contribution. Ce contrat de projet Etat-Région prévoit notamment les financements sur la période 2014-2020 et il doit sortir en septembre 2013. L'accompagnement financier du projet est aujourd'hui trop faible (345 000 euros).

Jean-Luc Durand conclut en soulignant la nécessité pour les élus d'avoir du gouvernement un OUI ou un NON sur ce projet. Il observe par ailleurs que les quelques engagements mentionnés dans la DUP sont déjà battus en brèche. Cela est inquiétant.

Sur le volet environnemental, **Claude Chéreau** reconnaît la nécessité de travailler sur le bruit et notamment les vols de nuit. Il rappelle que le trafic nocturne de l'aéroport existant Nantes-Atlantique est réduit (DHL).

Pascal Boureau demande une limitation des vols de nuit à négocier préalablement à la mise en service de l'aéroport. Il pourrait être prévu l'instauration d'un couvre-feu partiel ou total sur la plateforme. C'est l'une des conditions d'acceptabilité d'un tel projet.

Claude Chéreau fait savoir aux membres de Ville et Aéroport que le travail de la commission se termine fin mars avec la remise du rapport au premier ministre. Il partage la nécessité de définir un contrat d'engagement pour le futur équipement aéroportuaire. Il retient la proposition de son intégration au contrat de projet Etat-Région (2014-2020) en cours d'élaboration.
