

**Concertation sur le réaménagement de l'aéroport
de Nantes-Atlantique**

**Cahier d'acteur de Aude Amadou et Sophie Errante
Députées de Loire-Atlantique**

Propos liminaires

Dans le cadre du projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, une concertation a été organisée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité de maître d'ouvrage, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La présente contribution, rédigée par Aude Amadou et Sophie Errante députées de Loire-Atlantique, vise à enrichir le débat par le fruit de conclusions formulées après un travail d'échanges avec de nombreux acteurs de terrain, des institutionnels, des représentants associatifs, des citoyens, les ministres concernés.

Objet de la concertation :

Le but de la concertation tel que formulé par la DGAC est le suivant : *« Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous ? Comment concilier développement du territoire et protection des populations et de l'environnement ? »*.

La vocation de cette concertation est donc de répondre aux besoins de mobilité aérienne sur le territoire tout en préservant l'environnement humain, écologique et économique dudit territoire. Dans cette perspective, différentes options techniques de réaménagement assorties de leurs impacts ont été soumises. Ces alternatives concernent la piste, l'aérogare, l'exploitation de l'aéroport et l'aménagement des abords.

Or, poser la question du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, c'est faire face à une double problématique : l'accroissement du trafic aérien demande des solutions viables économiquement et, en même temps, cette réorganisation doit s'inscrire dans le respect des populations riveraines impactées par les nuisances sonores qui en découlent comme par l'éventuel futur déplacement de bourgs et d'équipements publics que rendraient nécessaire de nouvelles infrastructures.

C'est pourquoi, il eût été préférable de traiter le sujet des indemnisations en amont de la concertation. Un dialogue constructif avec les acteurs locaux, au premier rang desquels les maires, aurait permis l'obtention d'un consensus préalable sur les questions légitimes relatives au remboursement des travaux d'insonorisation et au déplacement des habitations. Créer un climat plus apaisé en dégonflant les inévitables tensions locales générées par les revendications d'indemnisation. Il faudra néanmoins aborder cette question de façon concomitante aux nouveaux plans de structuration de l'aéroport. Il faudra néanmoins aborder cette question de façon concomitante aux nouveaux plans de structuration de l'aéroport.

Mode d'analyse des options :

Pendant plus de trente années, les gouvernements successifs n'ont pas pu ou su trouver de solution pragmatique au blocage du projet de construction d'un nouvel aéroport qui aurait dû contribuer au développement économique du Grand Ouest.

La décision du Gouvernement actuel engage tous les acteurs du territoire dans la recherche de solutions innovantes. La poursuite de l'exploitation de l'aéroport Nantes-Atlantique doit se faire dans les meilleures conditions et avec la mise en œuvre de mesures équilibrées, s'appuyant sur le dispositif existant.

Seule la réfection de la piste actuelle permet d'éviter l'aggravation des nuisances, l'impact pour de nouvelles populations et le déplacement du bourg de Saint-Aignan de Grand-Lieu pourtant protégé par la loi « Littoral » et labellisée Natura 2000 pour sa proximité avec le Lac de Grand Lieu.

En outre, il est à noter que l'activité de l'aéroport de Nantes-Atlantique a connu un essor tel qu'il s'agit de la plus forte croissance en 2017 et 2018. En vue d'améliorer sensiblement les pollutions subies par les riverains, il a été proposé l'instauration d'un couvre-feu aérien entre minuit et six heures du matin. À cette solution manifestement excessive face aux nécessaires enjeux territoriaux de développement économique, il pourrait être substituée une contrainte de réduction de pollution et des nuisances sonores entre vingt-deux heures et minuit sur les atterrissages et les décollages des aéronefs. Puis, entre minuit et six heures, une autorisation de vol pour les seuls avions basés. Un travail devra être mené avec l'ensemble des acteurs du territoire pour optimiser l'utilisation de l'aéroport tout au long de la journée.

Ainsi, nous sommes opposées aux alternatives d'allongement, de réorientation ou de rajout de piste. Le coût humain, écologique et économique serait disproportionné au regard des maigres gains attendus en matière de sécurité, de sûreté et de réduction des nuisances. Plus généralement, il s'agit de retenir les options les plus pragmatiques du point de vue de leur coût global et de la rapidité de mise en œuvre.

Prévalence d'une méthode de réelle concertation :

Plus que le choix d'un projet par sélection de l'une ou l'autre des options présentées, seule la méthode employée sera réellement déterminante pour

faire de cet aménagement de l'aéroport le projet du plus grand nombre, au service du territoire et de tous ses citoyens.

Toutes les parties prenantes à cette entreprise ambitieuse, au premier rang desquelles les populations locales, doivent être certes consultées mais aussi et surtout prises en compte dans le nouveau schéma.

Toutes les récentes études montrent le plébiscite des élus locaux auxquels les citoyens accordent leur confiance dans un contexte de défiance vis-à-vis des figures d'autorité.

Nulle étape ne doit être exemptée de cette recherche d'une solution consensuelle. Ainsi, il faudra repenser la mobilité dans le Grand Ouest dans le sens de son désenclavement et l'Etat doit contribuer à cet effort, essentiel pour ces territoires. Une mobilité multimodale, notamment pour le territoire Sud de Nantes, qui allierait de manière pragmatique et harmonieuse l'aéroportuaire, le ferroviaire, le fluvial et le routier. Sans oublier de favoriser les mobilités qui préservent l'environnement et dont la politique tarifaire volontariste doit permettre le déplacement pour tous, sans exclusive ou discrimination.

Mise en place d'un dispositif de suivi :

Le Grand Débat National a mis en lumière parmi les principales revendications la volonté d'une plus grande participation citoyenne dans les décisions publiques. Les solutions qui émergeront pour le réaménagement aéroportuaire devront prendre en compte l'avis des populations concernées.

En effet, nous ne devons pas oublier que les révoltes liées au non transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes ont préfiguré la crise des Gilets Jaunes que nous avons connu.

La concertation la plus efficiente consistera à aboutir à un consensus territorial au sein des communes riveraines concernant l'indemnisation des populations impactées. C'est dans ce cadre de débat dépollué que nous pourrons avancer sur ce dossier.

Conclusion

Aujourd'hui nous devons déterminer à la fois quel développement économique nous souhaitons pour notre région et le mode de protection des riverains que nous attendons. Nous sommes convaincues qu'existent des solutions de réaménagement sur le périmètre actuel permettant de faire de l'aéroport de Nantes un outil performant faisant accéder Nantes au rang de capitale européenne.

Appliquons une méthode qui associe la population locale jusqu'à l'aboutissement du réaménagement aéroportuaire. Dans cette démarche de concertation et de co-construction avec les parties prenantes émergera un projet à plus long terme de développement économique, humain et écologique du Grand-Ouest.

Trancher et acter le non transfert de l'aéroport de Nantes a demandé beaucoup de courage politique. Cette décision courageuse doit être renforcée par la mise en place de « compensations exemplaires ».

Par exemple, si le doublement de la Taxe sur les Nuisances Aériennes Sonores payée par les compagnies aériennes est un progrès, il faut aller plus loin et prévoir des indemnités complémentaires au Plan de Gêne Sonore pour effectuer des travaux d'insonorisation pour une meilleure protection des riverains en particulier les plus modestes.

Il est nécessaire que le Fond de Compensation de Nantes Atlantique soit abondé de manière conséquente, proportionnellement aux besoins des habitants concernés.

Il était prévu initialement qu'il soit financé à hauteur de 10 millions d'euros par l'Etat puis 10 millions par les concessionnaires de l'aéroport. En tant que parlementaires, nous avons déjà proposé un amendement pour doubler ces participations. Or, le comptage effectué par les communes concernées évaluant le nombre d'habitants qui demanderaient un droit de délaissement montre que même ce doublement n'est pas suffisant.

Il y a donc nécessité à trouver des fonds provenant d'autres acteurs. Nous devons solliciter une réelle solidarité territoriale, principe au cœur des engagements du Gouvernement en la matière.