

# Laurence GARNIER

NANTES 2020



2<sup>ème</sup> Vice-Présidente de la Région des Pays de la Loire,  
Conseillère Municipale et Métropolitaine,  
Candidate aux Municipales 2020

6 mars 2020

Bonjour,

Vous nous avez adressé un questionnaire concernant la question de l'aéroport de Nantes Atlantique, voici nos réponses :

## Question 1

L'État a pris la plus mauvaise des décisions le 17 juin 2018 en renonçant au transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes malgré 179 décisions de justice, le vote de toutes les collectivités concernées toutes sensibilités confondues et le choix des citoyens qui avaient massivement approuvé ce transfert le 26 juin 2016, à plus de 55%.

C'est désormais à l'État d'assumer ce choix et les conséquences qui en découlent, y compris sur le plan financier. Des premières mesures vont dans le bon sens :

- La mise en place d'un couvre-feu de minuit à 6h (hors compagnies basées) et l'interdiction des vols les plus bruyants entre 22h et 6h
- L'élargissement du Plan de gêne sonore à plus de 7000 logements et 13000 citoyens conformément aux souhaits des communes
- La prise en charge portée de 90% à 100% pour les foyers modestes
- La mise en place d'un droit de délaissement exceptionnel pour ceux ayant acheté leurs biens entre la date de signature du contrat de concession (décembre 2010) et le 17 janvier 2018
- Le versement d'une indemnité pour compenser la perte de valeur liée au maintien de l'aéroport
- La hausse de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui permettra de financer en partie ces mesures

Elles sont toutefois bien loin de répondre aux « compensations exemplaires » annoncées par le Premier Ministre. La mise en place d'un fonds de compensation abondé par l'État à hauteur de 10 M€ alors que le besoin est estimé à plus de 100M€ sur le périmètre du PGS et

du PEB en est une preuve criante. Il est donc indispensable de rappeler l'État au respect des engagements du Premier Ministre du 17 janvier 2018 et d'exiger que les familles concernées par cette grave décision de renoncer au transfert de l'aéroport ne perçoivent aucun préjudice financier. Cela passe notamment :

- La mise en place d'un fonds de prise en charge des travaux d'indemnisation portée de 90 à 100% sans condition de ressource et pas seulement pour les faibles revenus.
- L'élargissement des mesures de la date du contrat de concession (2010) à celle de la Déclaration d'Utilité Publique du transfert (février 2008)
- L'abondement du fonds de compensation par l'État à la hauteur des moyens nécessaires car ce n'est ni aux collectivités locales, ni aux contribuables locaux de financer les mesures de compensation et d'accompagnement.

L'État doit donner un signal fort qu'il a pris la mesure des enjeux du territoire et des besoins des riverains et des collectivités locales. Cela passe aussi par le financement des déplacements d'équipements publics (collèges, écoles...)

## **Question 2**

La mesure 11 annonce effectivement des études d'impact sur le plan environnemental et sanitaire. L'ensemble des associations de riverains et les collectivités devra être associé à ces études. C'est un point non négociable car n'oublions pas que les études fournies par les associations de riverains lors de la médiation comme celles de l'OMS ou l'étude Ranch réalisée auprès de 2000 enfants de 89 écoles autour de 3 aéroports internationaux (Amsterdam, Madrid et Londres) n'ont pas été prises en compte. Cela ne peut se reproduire.

## **Question 3**

Une étude est en cours pilotée par Nantes Métropole et la région dont il est sage d'attendre les résultats. Il faudra ainsi évaluer les montants d'investissements, les coûts d'exploitation annuels des différents modes de transport et tenir compte de la desserte du site de l'aéroport mais aussi de la zone d'activité du D2A qui constitue la principale source de saturation d'accès à l'aéroport. Si l'État devra prendre ses responsabilités quant à l'aéroport, Nantes Métropole devra aussi prendre sa part dans la desserte de la zone de manière globale qui ne peut raisonnablement rester en l'état.

## **Question 4**

Le projet du gouvernement n'est ni plus ni moins d'accueillir plus de passagers à Nantes-Atlantique que ce qui était prévu à la fin de la concession à Notre-Dame-des-Landes en 2065. C'est évidemment insupportable pour les 80.000 personnes qui seront survolées lorsque l'approche par le Nord aura été réalignée avec un ILS. Il est toutefois inconcevable de faire croire qu'on pourra transférer l'aéroport à court terme car c'est une décision qui se prépare et s'anticipe à 15 ans. Rappelons que la date du débat public de Notre-Dame-de-Landes était de décembre 2002 à mai 2003 pour une mise en service prévue à l'époque en 2017.

Un choix inéluctable sera à faire sur le long terme entre imposer un survol de l'agglomération à basse altitude pour toujours ou accompagner un transfert en valorisant les bienfaits sur le plan environnemental malgré la consommation en foncier. Une communication pédagogique devra être intégrée dès le départ en montrant comment en transférant l'aéroport, on évite l'étalement urbain en seconde couronne. Les associations environnementales devront être associées très en amont pour partager les constats et travailler à des solutions durables tenant compte des contraintes environnementales, économiques et sanitaires.

Il conviendra de lancer des études sur le même principe que celles basées sur l'analyse de la valeur dans les années 90 sur plusieurs zones potentielles d'une surface la plus réduite possible. Nantes-Atlantique comprend 300 hectares ce qui est loin des 1200 ha de Notre-Dame-des-Landes. Une zone proche de l'agglomération nantaise et en lien avec le Maine-et-Loire et la Vendée sera à privilégier afin que les territoires et les habitants de la Région s'approprient véritablement le dossier.

Un élément est toutefois à prendre en compte. Cette décision reste du ressort de l'État. La concession qui va être proposée pour réaménager Nantes-Atlantique va être probablement sur une durée de 35-40 ans pour un investissement autour de 500 M€. Cela n'est pas rédhibitoire mais cela pose la difficulté du dossier créneau car il faudra renégocier de nouveau la concession.

La Maire de Nantes devra être en première ligne pour porter cette opération qui prendra du temps et nécessitera de convaincre l'État et probablement de faire évoluer également la législation nationale sur un certain nombre de points.

Ce qui est probablement déjà hors de portée si était élue J. Rolland qui a fait le service minimum pour défendre le projet, et qui vient de choisir Ronan Le Dantec, principal opposant au transfert, comme numéro 2 sur sa liste. Sans parler d'EELV ni d'une nouvelle alliance sclérosante possible au 2eme tour entre ces deux listes.

Cordialement,  
Laurence Garnier