

Le fait du jour

AÉROPORT. Selon Sophie Errante, députée (Renaissance) de Loire-Atlantique suivant de près le dossier de réaménagement de l'aéroport, l'extension de la piste est «une ineptie».

Presse Océan : Le dossier de l'aéroport n'en finit pas de patiner. À quand l'issue ?

Sophie Errante. « Le plus tôt possible j'espère. Il n'y a plus de raison de tergiverser. Toutes les données sont entre les mains de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) puisque la négociation avec les candidats à la gestion de l'aéroport de Nantes Atlantique est achevée selon les informations dont je dispose. Le meilleur calendrier à tenir, désormais, c'est de désigner le lauréat du contrat de concession avant la fin du mois de juin. »

C'est un secret de Polichinelle qu'il n'y a plus que Vinci en lice, non ?

« Cela, je n'ai pas le droit de le dire ou de l'infirmier. En revanche, on n'a plus le droit de traîner. Il faut clarifier la situation, acter les choses. Finaliser le dossier, le blinder et avancer. »

Quid de l'extension de la piste ?

« Tous les spécialistes sont catégoriques : les modélisations réalisées indiquent que le rallongement de la piste, tel qu'annoncé initialement pour relever l'altitude des avions en phase d'approche, apporte un gain proche de zéro en termes de nuisances sonores. On peut même dire que l'opération pourrait avoir des effets contre-productifs puisqu'elle contribuerait à dégrader davantage le cadre de vie d'une partie des habitants de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Dans la mesure où cet aménagement n'apporte aucune plus-value perceptible, valider l'extension de la piste, ce serait pendant-perdant pour tout le monde. »

Tout rallongement est donc exclu à vos yeux ?

« Pour moi, il ne faut pas faire cette extension de piste. Ce serait une ineptie. »

Pourquoi l'État ne fait-il pas directement machine



Sophie Errante, députée Renaissance (majorité présidentielle) de la 10^e circonscription de Loire-Atlantique. Photo archives PO-Nathalie Bourreau

arrière ?

« La faute originelle, c'est d'avoir annoncé cette extension de piste en même temps que l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Désormais, on se retrouve dans une situation détestable où il faut revenir sur une parole donnée. Tout le monde a peur car on imagine bien que les habitants du territoire vont se

dire : « Encore un recul de l'État sur le dossier ». Il y a une vraie difficulté à revenir en arrière. Mais il le faut pourtant, il faut revenir en arrière... Je ne vois pas comment les élus qui sont dans l'opposition pourraient nous donner des leçons : le dossier de l'aéroport est un scandale d'État qui a entraîné près de 50 ans, personne n'a pris ses responsabilités. »

Que dites-vous aux membres du gouvernement ?

« Si les responsables politiques et la DGAC confirment l'option de l'extension, ils me perdent. J'ai prévenu Élisabeth Borne (Première ministre, ndlr), qui connaît bien le dossier. J'aime bien m'engager en politique mais je n'irai pas prendre des coups pour défendre un projet intenable. Il est temps de boucler le dossier de réaménagement de Nantes Atlantique avec les meilleures garanties. »

On finit par se demander si ce projet est viable...

« Il y a bien d'autres aéroports qui se trouvent à proximité d'une grande métropole sans que cela pose des soucis insurmontables. Je le dis avec d'autant plus de facilité que j'étais favorable au transfert de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ce que je sais, c'est qu'il faut trouver une solution, car il est hors de question d'être dans la posture de certains écologistes prônant la décroissance, prêts à soutenir qu'il n'y a pas besoin d'un aéroport. On a besoin d'un équipement, qui soit un vrai pôle multimodal pour le Grand Ouest, en répondant à deux problématiques majeures : en faire un outil responsable et durable, mais aussi le plus respectueux possible d'un environnement citoyen, notamment en matière d'impact sonore. »

Recueilli par Yan Gauchard

BIO EXPRESS

Sophie Errante, 51 ans, est députée Renaissance de la 10^e circonscription de Loire-Atlantique. Elle est élue à l'Assemblée nationale depuis 2012, et a effectué son premier mandat sous l'étiquette PS. Elle a présidé, jusqu'à l'été dernier, la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations, partie prenante aux côtés du groupe Vinci Airports dans le cadre du nouveau contrat de concession de l'aéroport de Nantes Atlantique.

« Il faut revenir en arrière »



Projet chiffré à 500 millions au total

À la loupe. Plus de cinq ans après l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le plan de vol de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui pilote le dossier de réaménagement de Nantes Atlantique, n'est toujours pas assuré. Le temps presse pourtant : après avoir essuyé la tempête Covid, le trafic aérien à Nantes a retrouvé des couleurs et bondi de 76 % en 2022, enregistrant 5,8 millions de passagers, même si les chiffres restent en deçà (-20 %) du record de 2019 avec 7,2 millions de voyageurs. Le réaménagement promis par l'État vise à calibrer l'équipement pour l'accueil de 10,7 millions de passagers par an à l'horizon 2040. Le coût de l'opération était évalué à 500 millions d'euros à l'automne 2019.

Photo archives PO-Nathalie Bourreau

Le contrat de concession ne sera « pas un blanc-seing »

De la transparence et une communication fiable » : aux yeux de Sophie Errante, députée de Loire-Atlantique, ces ingrédients manquent cruellement dans le dossier de l'aéroport de Nantes.

Le futur contrat de concession de l'équipement, qui doit être signé cette année – après avoir pâti de nombreux retards – « ne sera pas un blanc-seing », prévient la parlementaire, qui suit de près le dossier. « Les élus et les riverains devront avoir leur mot à dire durant toute la durée de la concession, indique-t-elle. Lorsque le nouveau gestionnaire de l'aéroport sera désigné, il faudra mettre en place un comité de suivi, qui délivrera toutes les informations et données en toute transparence... »

Avec ou sans extension, la réfection de la piste de Nantes Atlantique nécessitera 3 à 6 mois de travaux et une interruption d'activité, selon



Les approches des avions doivent être panachées à l'horizon 2025.

Photo archives PO

la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), en charge du réaménagement de l'infrastructure. La mise en place d'un système de guidage de précision, qui doit favoriser le panachage des trajectoires des avions, ne

sera effective qu'en 2025, après la mise en place d'un système de guidage vertical de précision (dit système ILS). Un quart des atterrissages, ceux intervenant dans le cadre d'une météo défavorable, survoleront alors plus

directement le centre-ville de Nantes mais « à une altitude de plus importante », précise la DGAC.

La révision du plan d'exposition au bruit, une fois ces mesures adoptées, inquiète de nombreux habitants. L'État estime que 63 000 habitants de la métropole devraient vivre dans une zone concernée par ce plan d'exposition au bruit. Selon la députée, « le dossier ne remet pas en question les aménagements prévus sur l'île de Nantes, ou même sur la ZAC Pirmil-Les Isles », vaste domaine sur lequel doit surgir un nouveau quartier d'ici à 2040, comprenant notamment près de 3 000 logements et de nouveaux équipements publics.

« Restes à charge trop élevés »

Sophie Errante plaide pour « un renforcement des aides liées à l'insonorisation des

logements », jugeant « les restes à charge trop élevés ». Comme elle souhaite « donner la possibilité à tous les riverains de l'aéroport qui désirent partir de le faire » via le droit de délaissement. Reste qu'elle n'oublie pas de relever que « les études notariales démontrent clairement qu'il n'y a pas eu de dépréciation des biens immobiliers sur les communes riveraines de Nantes Atlantique après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes ».

Quid du déménagement du collège de la Neustrie à Bouguenais, qui se trouve sous les avions ? L'État « pourrait prendre en charge la moitié de l'investissement. »

Mais aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation.