

Gonesse, le 18 décembre 2013

# Communiqué de presse

de Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association Ville et Aéroport

## **TRANSPORT AERIEN – NOTRE-DAME-DES-LANDES**

Ville et Aéroport prend acte de l'annonce du Préfet de Loire Atlantique sur la signature imminente d'arrêtés environnementaux autorisant le lancement du chantier en 2014

Elle rappelle la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement

Le préfet de Loire-Atlantique, Christian de Lavernée, a annoncé hier qu'il allait signer très prochainement les arrêtés environnementaux qui autorisent le lancement du chantier de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes. Ville et Aéroport prend acte de cette annonce attendue par de nombreux élus locaux et qui, malgré les oppositions au projet, marque d'une certaine façon la fin d'un conflit vieux de 40 ans. Elle ouvre également un nouveau chapitre de ce dossier qui entre de fait dans sa phase active puisque les travaux de construction de l'aéroport pourront juridiquement débuter à partir de 2014. Le Directeur général de l'aviation civile, Patrick Gandil, a confirmé ce calendrier sans plus de précision sur la date du démarrage effectif des travaux.

Comme elle l'avait indiqué à la Commission du dialogue lors de son audition, Ville et Aéroport rappelle aux pouvoirs publics la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement. La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes prévue en 2019 il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Faute de quoi on retrouvera les problèmes que l'on a connus pour les aéroports parisiens.

Ce contrat doit d'une part préciser les réponses concrètes visant à renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

D'autre part, la question environnementale doit être examinée au bon niveau. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet la limitation des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'Etat des mesures compensatoires exemplaires compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. En outre, ils souhaitent un état zéro de la santé « de l'espèce humaine » ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plateforme.

Par ailleurs, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. Ville et Aéroport demande à l'Etat un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décemment et dans les meilleures conditions de nouvelles populations.

Enfin, la question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée. C'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant. Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

Au-delà du cas de Notre-Dame-des-Landes, Ville et Aéroport considère que l'Etat ne peut s'abstenir d'engager dès à présent une réflexion stratégique globale sur l'avenir de la politique aéroportuaire de la France, compte-tenu de l'évolution du trafic aérien et des horizons de saturation annoncés par les experts en 2030-2035 (Eurocontrol, IATA, ACARE, IAURIF, rapport Viau sur l'avenir d'Orly, etc.).

**Le contenu de ce communiqué a été approuvé par les élus de Loire-Atlantique (communauté de communes Erdre et Gesvres, Bouguenais) membres du réseau Ville et Aéroport.**