

Discours de Jean-Baptiste Djebbari : Présentation des modalités de poursuite du projet Nantes-Atlantique

Le Mardi 29 octobre 2019

Seul le prononcé fait foi

Bonjour Mesdames et Messieurs, merci de votre présence,

Vous le savez, l'objet de cette conférence est de vous présenter les décisions de l'État sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Réaménagement qui fait suite à l'arrêt du projet

Notre Dame des Landes en janvier 2018 et qui s'est appuyé sur la concertation publique du 27 mai au 31 juillet derniers, sous l'égide de deux garantes indépendantes dont je tiens à saluer le travail.

A l'issue de la concertation, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a analysé en détail un grand nombre de contributions, notamment 11 700 contributions en ligne et 125 cahiers d'acteurs et je tiens également à les remercier de ce travail important.

Le temps est aujourd'hui à la décision et c'est celle-ci que j'ai l'honneur de vous présenter au nom du Gouvernement.

Le Gouvernement a souhaité que le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence :

- Il s'agit d'abord, de protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées des nuisances aériennes, et au-delà, de préserver l'environnement ;
- Il s'agit ensuite, de réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins actuels et futurs de mobilité des habitants et des entreprises du Grand Ouest ;
- Il s'agit enfin, de réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

Pour répondre à cette ambition et cette exigence, l'Etat prend dès à présent 31 mesures.

Ces mesures sont détaillées dans le dossier de presse qui vous a été remis. Je ne le présenterai pas toutes de manière exhaustive mais je souhaite cependant revenir sur quelques-unes d'entre elles, qui sont essentielles pour la suite du projet.

S'agissant de la protection des populations et de l'environnement, une première mesure importante est la mise en place d'un couvre-feu.

Cette mesure est une attente forte et unanime qui est ressortie de la concertation. C'est aussi une mesure qui fait l'objet d'un consensus politique, notamment parmi les 24 maires de Nantes Métropole.

L'objectif est d'interdire de programmer les vols entre minuit et 6h du matin d'une part, et d'interdire les avions les plus bruyants de 22h00 à 6h d'autre part.

Le couvre-feu pourra entrer en vigueur à la fin de l'année 2021.

Des compagnies aériennes – AFKL et DHL – ont d'ores et déjà fait savoir qu'elles prendraient des mesures volontaires sans attendre cette échéance.

il est par ailleurs institué un droit de délaissement exceptionnel.

Conformément aux annonces du Premier ministre, ce droit de délaissement sera créé par la loi. C'est une mesure exceptionnelle justifiée par le contexte particulier dans lequel s'inscrit le projet.

Très concrètement, ce droit permettra à l'Etat de racheter aux propriétaires qui le souhaitent leur logement dès lors qu'il est situé dans les zones de bruit fort, en tenant compte d'une éventuelle dépréciation due au maintien de l'aéroport sur le site actuel.

C'est donc une mesure plus forte qu'une simple acquisition au prix de marché.

Le droit pourra être exercé pendant une durée de 5 ans.

Les biens éligibles seront notamment ceux acquis entre la signature du contrat de concession actuel, fin 2010, et l'annonce de l'arrêt du projet à Notre-Dame-des-Landes en janvier 2018.

Enfin, une aide complémentaire à l'insonorisation des logements est mise en œuvre.

Elle vient compléter celle déjà permise par le plan de gêne sonore.

Et consiste, pour les biens inscrits dans le périmètre du plan de gêne sonore, en une augmentation du taux d'aide. Pour les logements individuels, le taux d'aide de 80% est porté à 90% et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%.

Cette aide complémentaire peut déjà être sollicitée auprès du fonds de compensation de Nantes-Atlantique qui a été institué le 2 août dernier, et ce pendant une période de 10 ans.

Pour revenir maintenant au réaménagement à proprement parler, celui-ci sera, je l'ai dit, sobre et performant avec pour objectif de répondre aux besoins actuels et futurs de mobilité des habitants du Grand Ouest ; pour ce faire, la piste fera l'objet d'un allongement.

La DGAC a mis en débat plusieurs options avec un seul objectif : réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport et les habitants survolés. Je vous confirme donc que l'allongement ne vise pas à permettre l'accueil de plus gros avions.

Au terme des échanges, les options d'une piste en « V » et d'un allongement de la piste existante de 800 mètres ont été très majoritairement rejetées.

L'option d'une piste transversale a été soutenue par certains et n'est pas retenue. Elle aurait, en effet, conduit à exposer au bruit des habitants qui sont actuellement éloignés des trajectoires des avions.

Elle aurait eu, aussi, un impact important en matière de consommation de terres agricoles, nécessitant d'exproprier plus de 140 hectares.

Le Gouvernement a décidé de retenir un allongement de la piste existante. Allongement qui sera limité à 400 mètres, car c'est la longueur qui permet d'augmenter au mieux la distance de survol de la ville de Nantes tout en limitant l'impact foncier et environnemental au sud de l'aéroport.

Les procédures d'approches pour les atterrissages seront par ailleurs améliorées

Au nord, le Gouvernement a décidé de privilégier la mise en place deux procédures d'approche pour améliorer la situation des riverains de l'aéroport et des habitants de la métropole de Nantes.

Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques sont favorables. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera, de ce fait, augmentée de 33 mètres.

En cas de conditions météorologiques dégradées, les avions atterriront selon une autre procédure, dans l'axe de la piste, avec un système de guidage de précision. J'ai souhaité que dans cette situation, qui conduira à survoler des zones plus densément habitées, la pente d'approche soit augmentée de 3 à 3,5° degrés.

Sur cette approche, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.

Au sud, l'allongement de la piste ne modifiera pas, par lui-même, la situation des habitants.

Mais le seuil d'atterrissage de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord pour améliorer la situation des habitants de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Les trajectoires seront, par ailleurs, modifiées pour éviter le survol de La Chevrolière.

Nous avons été aussi particulièrement vigilants sur la sobriété du bilan foncier.

Dans un objectif de moindre impact écologique et afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste. Le futur concessionnaire aura donc l'obligation de réaliser un aéroport de haute performance environnementale.

L'aménagement nécessitera d'acquérir environ 35 hectares de foncier mais permettra d'en libérer 65. Au total, 30 ha seront demain libérés et valorisables.

enfin, je tiens à vous confirmer qu'aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux, ni pour son exploitation.

J'en viens à la gouvernance et au suivi du projet qui devra être le reflet d'une action publique claire, transparente et compréhensible. Pour ce faire, un comité de suivi des engagements de l'état et des collectivités territoriales est installé.

Seront invités à participer à ce comité de suivi : Etat, collectivités territoriales, associations, chambres consulaires et consultatives, organisations professionnelles, organisations syndicales, acteurs économiques et, bien sûr, le concessionnaire de l'aéroport.

Parallèlement, un observatoire de Nantes-Atlantique sera créé d'ici la fin de l'année 2019.

L'observatoire aura notamment pour missions d'observer le bruit aérien, la qualité de l'air, l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier, et de suivre les effets de l'aéroport sur l'économie et l'emploi.

Il rendra compte au moins annuellement de la mise en œuvre de ses missions au Comité de suivi. Ses rapports et études seront publics.

Enfin, un comité stratégique est mis en place ; il sera présidé par le préfet de la région Pays de la Loire pour toute la durée du projet.

Il associera à la réflexion stratégique sur l'aéroport de Nantes-Atlantique l'Etat, les élus représentants Nantes Métropole, les communes intéressées, la Région Pays de la Loire et le Département de la Loire-Atlantique.

Mesdames et Messieurs, avant de répondre à vos questions, je voudrais terminer en vous disant ma conviction que la décision du gouvernement permettra aux territoires du Grand Ouest de poursuivre son développement, notamment de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu tout en préservant la qualité de vie et de santé de ses habitants.

Sur un plan pratique, l'appel d'offres pour désigner un futur concessionnaire du réaménagement puis de l'exploitation de l'aéroport sera lancé dans les jours qui viennent.

Le nouveau contrat sera signé la fin 2021. Les travaux de réaménagement seront achevés autour de 2025.

Voilà en quelques mots les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance. Je me tiens maintenant à votre disposition pour répondre à quelques questions.

Je vous remercie.