

Rapport

Notre-Dame-des-Landes

Les actions conjointes de l'Etat et des collectivités locales sur les dernières années ont permis d'aboutir à la déclaration d'utilité publique des travaux et de la desserte routière de l'aéroport Notre-Dame des Landes en février dernier.

Ce rapport rappelle les engagements de la Région dans ce projet.

Ce rapport sera présenté par Monsieur Jean-Claude ANTONINI, Président de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements.

Territoires concernés :

REGION PAYS DE LA LOIRE

Initié il y a plus de 30 ans par des actions conjointes de l'Etat et des collectivités locales, notamment par une politique active d'acquisition foncière menée par le Conseil Général de Loire-Atlantique, les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport pour le Grand Ouest – Notre Dame des Landes – et sa desserte routière ont été déclarés d'utilité publique par décret du 9 février 2008.

L'engagement des collectivités locales à côté de l'Etat a notamment trouvé sa traduction à travers les travaux du syndicat mixte d'études de l'aéroport Notre Dame des Landes depuis sa création en 2002.

Cette déclaration d'utilité publique est intervenue, notamment, après un débat public dont le bilan a été publié le 15 juillet 2003 et au vu des conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête publique en date du 13 avril 2007.

L'Etat, autorité compétente et maître d'ouvrage de l'opération a engagé la procédure de sa mise en œuvre qui doit prendre la forme d'une concession de travaux publics portant :

- pour le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, sur le financement de la conception, des acquisitions foncières, de la construction, de la mise en service ainsi que la mise en œuvre du plan de gestion agri-environnemental, du droit de délaissement et des mesures d'accompagnement territorial (améliorations et rétablissements de voirie)
- pour Notre-Dame-des-Landes et les aérodromes existants Nantes et Saint-Nazaire, sur la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation des sites et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services (ce qui comprend notamment la gestion, le développement et l'entretien des infrastructures, superstructures et équipements des aérodromes, la fourniture des services aéroportuaires et commerciaux nécessaires aux usagers et à l'attractivité des aérodromes, l'accueil d'entreprises, les services rendus aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, les services rendus aux passagers et au public, la participation aux missions de sécurité du site, la gestion technique et l'entretien courant des équipements, des ouvrages et de leurs abords et le gros entretien et le renouvellement des ouvrages et équipements). Nantes-Atlantique sera ouvert à la circulation aérienne publique jusqu'à la

mise en service de l'aérodrome de Notre Dame des Landes, puis à usage restreint à l'usage du pôle industriel aéronautique de Nantes.

Un appel à candidature a été publié à cet effet au JOUE en mai 2008. Selon le calendrier prévisionnel actuel établi par l'Etat, les dates principales de mise en œuvre du projet seraient les suivantes :

- septembre 2008 : envoi du dossier de consultation aux candidats
- octobre 2009 : choix du groupement concessionnaire,
- décembre 2009 à décembre 2011 : études et procédures liées au projet,
- décembre 2011 à décembre 2014 : travaux,
- courant 2015 : mise en service de l'équipement.

Le présent rapport, soumis à votre examen, a pour objet de proposer à votre décision l'intervention régionale possible, au titre de sa compétence générale d'aménagement et de développement du territoire régional au regard de l'article L 4211-1 du CGCT.

1 – La desserte en transport collectif de l'aéroport

La Commission d'enquête, qui a émis un avis favorable à l'utilité publique du projet d'aéroport, l'a assortie de quatre réserves et de quatre recommandations.

Parmi celles-ci... « la commission prend acte des dates annoncées dans le dossier : liaison Tram-Train à l'ouverture du futur aéroport... Il appartient au porteur du projet, en l'occurrence l'Etat, de s'engager résolument dans la réalisation de ces projets... ».

Dans cette même logique, le Secrétaire d'Etat aux transports a confirmé la nécessité de réaliser une liaison ferroviaire entre l'agglomération nantaise et l'aéroport, en ajoutant que sa mise en service devrait être concomitante à celle de la plate-forme.

Cette volonté, partagée par les collectivités locales, ne doit pas éluder le besoin d'éclaircissements de la part de l'Etat, à ce sujet. Le Département, autorité compétente (au sens de la LOTI) dans le domaine des transports inter-urbains, Nantes Métropole, autorité organisatrice compétente sur son territoire et la Région (autorité organisatrice de transports régionaux et notamment sur la future ligne tram train Nantes – Châteaubriant) y sont particulièrement attentifs.

Si, en effet, une étude préliminaire de cette desserte sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte d'études de l'aéroport a été effectuée, le montage et le financement de l'équipement devront être précisés.

A ce sujet, il convient de rappeler :

- que quel que soit le choix du mode de réalisation (délégation, régie, etc...) demeure ouvert ;
- qu'il ne saurait être envisagé que l'Etat ne prenne pas toute sa part dans le financement de la desserte ;
- et que celui-ci doit être examiné, dans une approche globale, du financement de la plate-forme aéroportuaire et de ses dessertes.

Il faudra enfin et sans ambiguïtés que l'Etat soit un acteur positif constructif et soucieux de la gestion du calendrier de la réouverture de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant, réouverture qui est la condition préalable indispensable à la desserte en tram train du futur aéroport.

2 – L'intervention possible de la Région au titre de sa compétence générale d'aménagement et de développement du territoire (article L. 4211-1 du CGCT)

Depuis 2002 la Région a largement soutenu le projet, via le syndicat mixte de l'aéroport de Notre Dame des Landes en portant une attention particulière à la desserte en transports collectifs, au développement territorial aux questions environnementales et économiques.

Ce projet est structurant pour le développement des territoires de l'Ouest de la France.

Aussi, les trois collectivités (Région, Communauté Urbaine de Nantes et Département) ont-elles été amenées à rappeler leur position commune quant aux conditions de leur participation éventuelle à la réalisation du projet. Ces conditions sont les suivantes :

2-1 Les modalités d'association à la procédure et au suivi de la délégation

- la phase antérieure à la signature du contrat de concession : les collectivités seront associées à la préparation du dossier de consultation et à la procédure d'attribution qui relèvent de l'Etat maître d'ouvrage des aéroports de niveau national
- la phase postérieure à la signature du contrat de concession : les collectivités ont la garantie d'être associées officiellement à un comité de suivi de la concession dont la création sera fixée par décret.

2-2 Le périmètre de la concession

La concession du futur aéroport veillera à ne pas autoriser d'autres activités économiques sur son aire que celles en usage pour une stricte exploitation aéroportuaire : parkings, location de voitures, hôtels, commerces de l'aérogare et ce afin d'éviter un déséquilibre avec les activités économiques existantes sur l'aire métropolitaine de Nantes – Saint-Nazaire.

Autour de la plateforme aéroportuaire concédée, les seuls espaces d'accueil d'activités seront les zones intercommunales préexistantes et, éventuellement, les espaces d'accueil d'activités liés à la dynamique aéroportuaire, de taille limitée, dont la réservation foncière, à proximité des échangeurs d'accès depuis les RN 165 et 137, a été définie dans le SCOT de la métropole Nantes / Saint-Nazaire récemment approuvé.

Ainsi, les espaces libres au Nord-Est et au Sud-Est de l'aéroport seront dédiés à la mise en œuvre du plan agri-environnemental.

Par ailleurs, elle intégrera la concession de la plate-forme de Saint-Nazaire – Montoir comme celle de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique y compris après sa fermeture au trafic commercial (usage restreint ensuite au bénéfice du pôle industriel aéronautique de Nantes).

Enfin le principe d'une desserte ferroviaire en liaison rapide Rennes – Nantes (horizon 2025) a été retenu. Les premières études seront financées dans le cadre du Contrat de Projets Etat – Région 2007/2013. Les études et travaux de la concession devront prendre en considération les emprises nécessaires à la future gare et voie ferroviaire.

2-3 Les engagements de l'Etat vis-à-vis de l'agriculture et de l'environnement

Le volet agro-environnemental constitue un volet majeur du dossier d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

L'Etat réaffirme son engagement de donner toute sa place au volet agro-environnemental du projet. Une enveloppe de 41 M€ est réservée à cet effet dans le cadre du budget de l'opération. En outre, le poste d'acquisitions foncières comprend un volet agricole important.

L'Etat accompagnera la prise en considération de la restructuration, de la réinstallation voire de la reconversion des exploitations agricoles et des agriculteurs impactés par le projet.

Outre les mesures environnementales obligatoires lors de la réalisation de ce type d'équipement, la construction de l'aéroport du Grand Ouest devra être conduite dans une logique intégrant les objectifs du développement durable. Il devra notamment satisfaire aux normes HQE.

2-4 Le financement de l'équipement

Hors liaison ferroviaire évoquée ci-avant, le projet, dimensionné à 4 millions de passagers à l'ouverture, est évalué à 584 millions d'euros HT (valeur 2006 – source Dossier d'Enquête Publique) dont 63 M€ pour la desserte routière au Sud de l'aéroport reliant les RN 165 et 137.

L'apport de l'Etat, là aussi hors liaison ferroviaire, serait constitué par la prise en charge des aménagements de sécurité (34 M€), par la valeur de cession de Nantes Atlantique (estimé à 50 M€), et la prise en charge d'une partie des dessertes routières qui sera financée dans le cadre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI). Sur cette base, le financement total de l'Etat devrait s'établir entre 120 et 150 M€.

Pour la valorisation des terrains de Nantes Atlantique, un groupe de travail sera constitué par l'Etat avec la participation des collectivités territoriales.

Le besoin éventuel de financements publics complémentaires du projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes sera apprécié à l'issue de l'appel à candidature, pour tirer partie pleinement de la mise en concurrence des investisseurs privés : il n'est donc pas à ce jour connu, ni dans son montant, ni dans sa répartition sachant que la concession est prévue pour une durée de 55 ans.

Ainsi, pour la réalisation de cet équipement, en fonction de l'équilibre économique prévisionnel proposé, le concessionnaire pourra recevoir, le cas échéant, des concours publics correspondant à une subvention d'investissement : dans cette hypothèse, il s'engagera à verser aux contributeurs publics (Régions, Départements, Intercommunalités qui auront apporté un financement) une participation en cas d'équilibre économique meilleur que prévu (clause de retour à meilleure fortune).

2-5 L'accompagnement des territoires concernés, dans leur réflexion sur les enjeux d'aménagement liés à la réalisation de l'aéroport

La création de l'aéroport induit un double impact économique et démographique pour les territoires d'accueil et notamment l'espace Blain, Nozay, Nort sur Erdre.

Il nécessite, pour ces territoires, que soient appréhendés les problématiques et les besoins liés à l'organisation des fonctions économiques et agricoles et à l'accueil des populations (habitat, équipements publics, etc...).

A cet effet l'Etat, la Région via sa politique contractuelle, le Département, les communes et leurs EPCI, auront à construire un schéma d'ensemble définissant les voies et moyens d'un aménagement adapté et cohérent de l'espace territorial concerné.

3 – La position de principe que pourrait prendre le Conseil régional relativement à ce projet

Depuis plus de trente ans, le projet d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes figure dans tous les documents d'aménagement et d'urbanisme.

Il est soutenu sans discontinuité et par-delà les alternances politiques par les grandes collectivités de l'estuaire, du département et de la région. Ce consensus s'est élargi depuis une dizaine d'années à l'ensemble des collectivités publiques notamment autour du syndicat mixte et des acteurs économiques de la Bretagne et des Pays de la Loire.

C'est qu'en effet cette infrastructure apparaît encore plus clairement nécessaire au développement de nos territoires de l'Ouest français, dans une Europe qui s'étend et se développe vers l'Est, dans un monde où se multiplient et se généralisent les échanges économiques, scientifiques, culturels et touristiques.

Aujourd'hui et dans la continuité de l'action menée depuis plusieurs décennies, le Conseil régional confirme son soutien à ce projet décidé et conduit par l'Etat, et déclaré d'utilité publique après la mise en œuvre de l'ensemble des consultations, débats publics et enquêtes prescrits pour de tels projets.

Pour autant, il ne mésestime pas l'opposition des riverains. Il faudra donc être vigilant sur la qualité environnementale du projet, sur les dessertes en transport collectif et sur le maintien des activités agricoles et des espaces naturels au Sud et au Nord du site.

La question du franchissement de la Loire et des liaisons routières et autoroutières associées doivent être traitées concomitamment par l'Etat.

Ce dossier sera présenté en Commission de l'Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements du 16 juin 2008.

Le rapport d'orientation générale soumis à délibération vise donc à :

- **adopter la position de principe évoquée ci-dessus comme fondements de l'intervention de la Région dans ce projet.**
- **acter le principe d'une participation régionale au financement de l'opération dans le cas où, après mise en concurrence, celle-ci s'avérerait indispensable et pour un montant qu'il appartiendra à l'Assemblée régionale de décider, après négociation avec les autres financeurs publics. Cet engagement supposant parallèlement et conjointement le soutien et le financement de l'Etat au projet de desserte en tram train du futur aéroport.**
- **confirmer au regard des contraintes de franchissement Nord – Sud de la Loire la demande des départements de la Vendée et de la Loire-Atlantique associés à la Région, exprimées par courrier du 23 novembre 2007 au Premier Ministre de l'inscription à l'ordre du jour du prochain Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires du projet d'un nouveau franchissement de la Loire.**

Cette confirmation de demande fait suite à la déclaration de M. ESTROSI, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire à la Préfecture de Nantes lors de la négociation du Contrat de Projets 2007 - 2013.

Ce courrier du 23 novembre 2007 est resté sans réponse. Le projet de franchissement de la Loire au regard de l'intérêt socio-économique qu'il peut représenter en terme d'aménagement du territoire mais aussi au regard des contraintes environnementales, juridiques, techniques et financières qu'il soulève ne peuvent relever que du pilotage de l'Etat.

Le Président du Conseil Régional

signé Jacques AUXIETTE