

Nantes, le 27 septembre 2010

dossier de presse

**Les présidents de la Région, du Département
et de Nantes Métropole détaillent leur soutien
à l'aéroport du Grand Ouest et annoncent un
vote simultané le 18 octobre 2010**



L'aéroport du Grand-Ouest à Notre-Dame-des-Landes a franchi cet été une étape décisive, avec la désignation par l'Etat du groupement conduit par Vinci, pour sa construction jusqu'en 2017 et son exploitation ultérieure. C'est un équipement essentiel pour l'ouverture internationale de l'Ouest, souhaité depuis de nombreuses années par les acteurs économiques, sociaux et politiques de ce territoire, qui s'apprête à se concrétiser. Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire, Patrick Mareschal, président du Conseil général de Loire-Atlantique et Jean-Marc Ayrault, président de Nantes Métropole précisent aujourd'hui les objectifs et les modalités de leur soutien au transfert de l'aéroport.

Contacts presse :

Nantes Métropole : Nacéra Arnauld des Lions - 02 40 99 48 44
Conseil général de Loire-Atlantique : Jérôme Alemany - 02 40 99 12 46
Région des Pays de la Loire : Laurence Guimard- 02 28 20 60 61

« Pourquoi nous soutenons le transfert de l'aéroport »

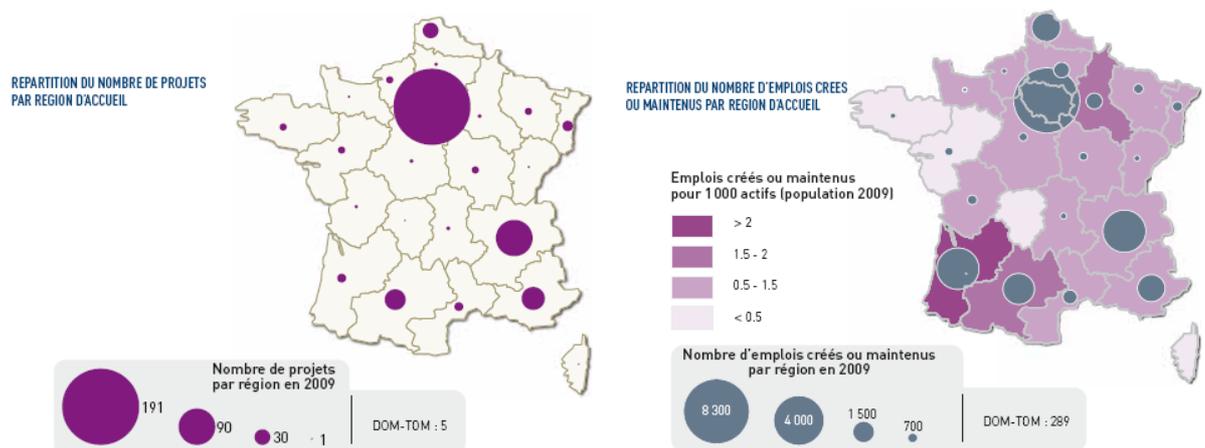
1. Un instrument essentiel à l'ouverture du Grand Ouest

Nous sommes au bout de l'Europe, loin des centres de décisions. Nous avons à prendre en considération cette réalité, et en mesurer les enjeux. **Alors que l'on parle de village global, nous ne pouvons pas nous couper du reste du monde.** La métropole régionale doit être reliée au monde et au cœur de l'Europe au moment où les gains de temps grâce aux LGV donnent de nouveaux arguments à de nombreux territoires autour de nous.

Il ne s'agit pas seulement de confort, mais de prendre acte des modifications du transport aérien, et des enjeux économiques qu'il y a à être reliés aisément aux grands centres de décisions européens et internationaux.

L'Ouest a donc besoin de davantage de liaisons de longue distance, vers le cœur de l'Europe à 1 500 km d'ici, et vers d'autres périphéries. Or dans le monde dans lequel nous vivons, c'est le transport aérien qui peut apporter ces liaisons.

Bilan 2009 - Les investissements internationaux créateurs d'emplois en France - Agence française pour les investissements internationaux (AFII).



2. Un équipement porté par l'Etat, voulu et souhaité par les acteurs de l'Ouest

De nombreux acteurs sociaux, économiques et politiques des Pays de la Loire et de Bretagne ont conscience de cette situation et agissent pour l'améliorer. Régions et département, conseils économiques et sociaux, chefs d'entreprises, expriment de façon

répétée depuis de nombreuses années leurs attentes vis-à-vis de ce nouvel équipement, que tous souhaitent voir apporter **des réponses à ces questions d'accessibilité et d'attractivité.**

Ainsi le futur aéroport, **au centre d'une zone de chalandise de 6 millions** de personnes (dans un rayon de 2 heures), aura vocation à **concentrer les flux de passagers des deux Régions partenaires sur ce projet, pas seulement de faire un nouvel aéroport pour Nantes ou la**



Loire-Atlantique, mais bien le premier équipement partagé par ces territoires et leurs habitants.

L'Etat, qui porte la responsabilité de la mise en œuvre du projet de transfert de l'aéroport, a veillé au **respect d'un débat contradictoire, conforme aux principes républicains** : l'information a été la plus large possible, les observations des associations de riverains et de défense de l'environnement ont été entendues, et les décisions ont été prises selon les principes d'un Etat de droit.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le projet a été validé au motif qu'il s'agit bien d'un transfert et non d'une structure aéroportuaire supplémentaire, motivé par des problématiques environnementales et de sécurité fortes, par la saturation à moyen terme des installations existantes et les besoins de développement du grand ouest.

3. Un coût maîtrisé, un soutien financier raisonnable des collectivités territoriales

C'est pourquoi les collectivités se sont résolument engagées dans le soutien à l'Etat pour le transfert de l'aéroport. **Cette participation semble non seulement justifiée** au regard des besoins des territoires et des retombées attendues de ce nouvel aéroport, **mais aussi raisonnable en comparaison d'autres projets structurants tels que les LGV.**

Sur un projet global évalué à 560 M€, en-deçà de l'enveloppe annoncée en 2006 (581 M€) réfutant ainsi les arguments de « dérapages financiers », la répartition s'établit comme suit :

- Vinci apportera au projet autour de 320 M€, sur les 450 M€ du coût de la plate-forme aéroportuaire estimés par lui ;
- l'Etat et les collectivités se sont engagés sur une contribution publique totale de 241 M€, les collectivités territoriales prenant à leur charge une contribution totale de 115,5 M€, inférieure à celle de l'Etat.

4. La fin des nuisances, des contraintes et des risques dans l'agglomération nantaise

La construction de ce nouvel aéroport signifiera d'abord **la fin des nuisances sonores qui touchent chaque jour 40 000 personnes à Nantes Métropole** (à Notre-Dame-des-Landes, le positionnement des pistes est étudié de manière à limiter les nuisances sonores à 900 personnes à l'ouverture, et au maximum 2 700 en 2050).

Au-delà, plusieurs secteurs de l'agglomération seront **soulagés des importantes contraintes qui s'opposent au développement de leur tissu urbain** : Saint-Aignan-de-Grandlieu, Bouguenais, Rezé ou Nantes ; l'agglomération pourra ainsi **accueillir de nouveaux habitants et de nouvelles activités sans avoir besoin de s'étendre.**

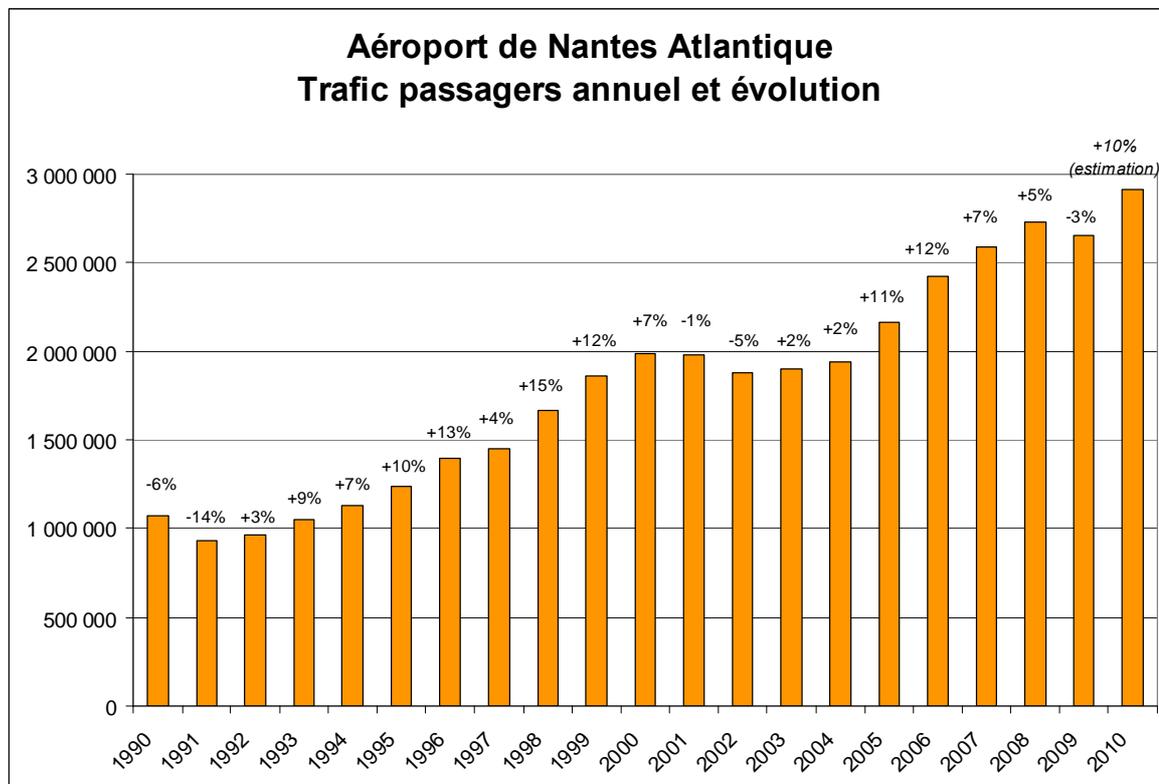
Enfin, ce sera également **la fin des risques** liés aux trajectoires d'approches particulières de la plate-forme actuelle, au survol à basse altitude de zones urbaines densément peuplées, au péril aviaire.

5. Un aéroport pour inscrire le Grand Ouest dans le transport aérien des 50 prochaines années

Le transport aérien continue aujourd'hui de se développer, dans le monde mais particulièrement dans notre territoire. Ainsi **Nantes-Atlantique** :

- voit son trafic progresser de **13 % sur les 8 premiers mois de 2010, et de 8 % par rapport au niveau record enregistré en 2008** (ceci, malgré la crise économique et l'épisode du volcan islandais) ;
- est **l'aéroport français qui croît le plus vite (5,5 % par an depuis 20 ans)**, et depuis de nombreuses années (**50 lignes ont été ouvertes au cours des 6 dernières années**) ;
- voit ses perspectives de trafic s'accroître, car après que le seuil des 2 millions de passagers y a été franchi en 2005, celui des **3 millions pourrait être atteint dès cette année 2010** (conformément d'ailleurs aux prévisions de trafic du dossier d'utilité publique), **et celui des 4 millions dépassé avant l'ouverture de Notre-Dame-des-Landes**, maintenant prévue en 2017.

Nantes-Atlantique ne peut pas croître sans limite : d'abord parce que la saturation de l'aérogare, des parkings, des services (estimée par l'Etat à partir de 3,5 millions de passagers), sera avérée bien avant le transfert. Ensuite parce que **les nuisances et les contraintes au-dessus de l'agglomération nantaise deviendraient insupportables**. Enfin parce que les plus gros types d'appareils, parmi lesquels l'A380 fabriqué en partie dans la région des Pays de la Loire, qui constituent la perspective du trafic aérien des prochaines années, ne peuvent utiliser à pleine charge la plate-forme actuelle.



Un aéroport pour les 50 prochaines années, c'est donc **une infrastructure qui pourra recevoir et traiter 5, 6, puis 8 millions de passagers**, en accueillant tous les types d'appareils, et ceci dans les **meilleures conditions de sécurité, d'exploitation et de cadre de vie**.

6. L'aéroport le plus ambitieux au plan environnemental

L'ensemble de la filière aérienne - des constructeurs aéronautiques aux compagnies exploitantes - est engagé dans **la réduction de sa dépendance aux énergies fossiles**. **Notre territoire, où est en train de naître l'A 350 tout composite, est particulièrement bien placé pour mesurer ces immenses efforts** : là où la flotte mondiale actuellement en circulation consomme 4 l d'équivalent pétrole aux 100 km par passager transporté, l'A 350 n'aura besoin que de 2 l !

L'aéroport à Notre-Dame-des-Landes sera le plus exigeant au plan environnemental de tous ceux qui existent :

- des temps de vols, de descente et de roulage, donc **des émissions de gaz à effet de serre, réduits au minimum**, grâce à l'utilisation de **deux pistes spécialisées** ;
- une **intervention minimale sur l'environnement de la plate-forme** : **la trame bocagère sera maintenue** autour des pistes et sur les parkings (lesquels ne seront pas imperméabilisés, mais inclus dans l'emprise des champs existants, avec maintien et même reconstitution de haies). Au total, **la superficie mobilisée n'excédera pas 700 hectares**, dont **une infime partie sera artificialisée** ;
- un parti architectural qui vise **la performance énergétique la plus élevée** (bâtiment à énergie passive) : centrale photovoltaïque, recours à la lumière naturelle par de larges ouvertures vitrées, toitures végétalisées...

Au total, **l'impact carbone par passager de cet aéroport sera trois fois inférieur à l'existant.**

Les modalités du soutien des collectivités au transfert de l'aéroport

Métropole, Département et Région ont répondu favorablement à la demande de participation financière formulée par l'Etat.

Des conditions respectées, pour un projet maîtrisé

Dès juin 2008, ces collectivités avaient délibéré sur les conditions d'un éventuel soutien, conditions qu'elles ont sans cesse rappelées depuis :

- l'implication des collectivités dans la procédure de délégation de service public ;
- la limitation du périmètre de la concession aux seules activités économiques en lien avec une exploitation strictement aéroportuaire ;
- un engagement de l'État vis-à-vis de l'agriculture et de l'environnement, et notamment **une construction selon les objectifs du développement durable** ;
- une éventuelle participation au financement, avec **un apport privé majoritaire**, et **un apport des collectivités territoriales qui reste inférieur** à celui de l'Etat, sous forme d'avances remboursables **permettant un remboursement progressif**.

Ces conditions ont été respectées par l'Etat, qui a attribué à Vinci la concession pour la construction et l'exploitation de l'aéroport.

Une participation financière très encadrée

L'apport financier des collectivités **ira à l'Etat, sous la forme d'une contribution d'investissement globale et forfaitaire**, et **pour l'ensemble des opérations à réaliser** (plate-forme aéroportuaire, équipements de navigation aérienne dits régaliens, voie de desserte). **Il reviendra à l'Etat d'en assurer la bonne ventilation** avec le concessionnaire.

Cet apport se fera **sous forme d'avance remboursable**, dans le cadre d'une clause de « retour à meilleure fortune » qui a été intégrée au contrat de concession : **une part des bénéfices de l'exploitant reviendra aux collectivités**.

En outre, les collectivités contributrices ont demandé à l'Etat que **le produit de la vente des terrains de Nantes Atlantique**, à la fermeture de celui-ci, et jusqu'à un montant maximal de 50 M€, **soit reversé aux collectivités**, au prorata de leur apport.

Les quatre plus importantes collectivités de l'Ouest, engagées

Suite à l'annonce d'un accord entre les 2 régions Bretagne et Pays de la Loire sur le montant de leur intervention respective, les 3 présidents annoncent aujourd'hui la tenue dans leur collectivité d'une séance, le lundi 18 octobre prochain permettant de débattre et voter leurs engagements respectifs :

- Les deux Régions apportent **60%** de la contribution des collectivités
- Les **40%** restants se répartissent entre :

- le Conseil général de Loire-Atlantique (**20%**) ; par ailleurs, il cèdera pour une valeur de 5 M€ les 800 hectares de foncier nécessaires à la réalisation des ouvrages, acquis sur le site de la ZAD ;
- et les agglomérations en tête desquelles Nantes Métropole (**20%**).

Collectivité / EPCI	Participation en %	Participation en M€
Conseil régional Pays de la Loire	35	40,4
Conseil régional Bretagne	25	28,9
Conseil général de Loire Atlantique	20	23,1
Communauté urbaine de Nantes	15,5	17,9
Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire	2,5	2,9
Communauté d'agglomération Cap Atlantique	2	2,3
Total	100	115,5

Après l'adoption des délibérations du 18 octobre prochain, **une structure commune à ces collectivités sera créée ; elle empruntera les 115,5 M€ sur 30 ans**. Cette structure prendra la forme d'un syndicat mixte assurant non seulement le portage financier mais aussi la réflexion et les actions relatives à l'aménagement et au développement des territoires concernés par l'ouverture de l'aéroport. **L'annuité de cet emprunt** – autour de 6 M€ - sera couverte par les avances remboursables des collectivités membres, à proportion de leur engagement.

La liste des collectivités qui adhéreront au syndicat mixte est susceptible d'évoluer, plusieurs intercommunalités ayant notamment manifesté leur intérêt.

« Le transfert de l'aéroport sera utile à notre développement, qui n'en sera pas moins durable » concluent Jacques Auxiette, Patrick Mareschal et Jean-Marc Ayrault. *« Cet aéroport sera au service de l'aménagement et du dynamisme des Pays de la Loire, de la Loire-Atlantique et de la métropole nantaise, ainsi que des régions voisines. Il n'est pas un objectif en soi mais l'un des atouts que nous voulons pour l'Ouest qui doit être doté des moyens de déplacement à la hauteur des enjeux d'une grande région européenne ; il sera un levier pour l'industrie, l'emploi, un moyen de conforter notre place face à la mondialisation que nous voulons apprivoiser, dans le respect des valeurs d'ouverture et de tolérance qui nous caractérisent »*.