

## 15ème législature

<b>Question N° : 809</b>	De <b>M. Éric Woerth</b> ( Les Républicains - Oise )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >Conséquences financières de l'abandon du projet de l'aéroport de NDDL	<b>Analyse</b> > Conséquences financières de l'abandon du projet de l'aéroport de NDDL.
Question publiée au JO le : <b>19/11/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/11/2019</b> page : <b>11560</b>		

### Texte de la question

M. Éric Woerth interroge Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les conséquences financières de la décision d'abandon du projet de nouvel aéroport du grand ouest à Notre-Dame-des-Landes, prise il y a près de deux ans. Il ressort de la concertation engagée ces derniers mois que l'État va devoir consentir des dépenses nouvelles afin de compenser les riverains de Nantes-Atlantique notamment des aides complémentaires à l'insonorisation qui s'ajouteront aux aides de droit commun. À cet effet, un groupement d'intérêt public « Fonds de compensation de Nantes-Atlantique » vient d'être créé. La concertation a également abouti à de nombreuses prescriptions techniques encadrant la future concession aéroportuaire : couvre-feu élargi pour réduire les nuisances des vols de nuit... Aussi, il souhaiterait savoir de quelles ressources disposera le fonds de compensation et à combien le coût budgétaire pour l'État est évalué. Il souhaiterait également connaître l'état d'avancée des négociations sur les conséquences financières de la résiliation du contrat en cours avec le concessionnaire actuel Aéroport du Grand Ouest, filiale du groupe Vinci et connaître un ordre de grandeur du coût final pour les finances publiques.

### Texte de la réponse

#### CONSÉQUENCES FINANCIÈRES DE L'ABANDON DU PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

**Mme la présidente.** La parole est à M. Éric Woerth, pour exposer sa question, n° 809, relative aux conséquences financières de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

**M. Éric Woerth.** En mars 2018, j'avais réalisé un contrôle sur pièces et sur place à la direction générale de l'aviation civile pour essayer de faire la lumière sur le coût total de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Près de deux ans après cette décision, nous sommes encore largement dans le flou. L'État a présenté il y a quelques



semaines ses décisions concernant d'importants travaux de réaménagement rendus nécessaires à l'aéroport de Nantes-Atlantique. D'après la concertation engagée ces derniers mois, il doit en outre consentir de nouvelles dépenses d'indemnisation des riverains, notamment des aides à l'insonorisation et des aides à la revente pour tenir compte de la dépréciation des biens immobiliers.

À cet effet, un fonds de compensation Nantes-Atlantique vient d'être créé, sous forme de groupement d'intérêt public. Pouvez-vous nous indiquer les ressources dont disposera ce fonds ? Quelle est l'évaluation du coût budgétaire pour l'État ?

La concertation a également abouti à de nombreuses prescriptions techniques encadrant la future concession aéroportuaire : allongement de 400 mètres de la piste, rénovation de l'aérogare, acquisition de 35 hectares de foncier... Pouvez-vous nous présenter une estimation du coût de ces opérations ? Seront-elles bien toutes à la charge exclusive du nouveau concessionnaire ?

En outre, on se souvient que le projet de Notre-Dame-des-Landes, auquel vous avez renoncé, offrait, lui, des perspectives de retour financier important pour les collectivités territoriales. Aujourd'hui, à quel retour financier sur la durée de l'exploitation vous attendez-vous ?

Enfin, pouvez-vous nous informer de l'avancée des négociations avec le concessionnaire actuel, Aéroports du Grand Ouest, filiale du groupe Vinci, sur les conséquences financières de la résiliation du contrat en cours ? Dans une communication à la commission des finances présentée en mars 2018, j'avais relevé que le contrat de concession comporte des clauses de dédit exposant à verser une indemnité d'un montant considérable, mais qu'il existe des marges de négociation importantes pour l'État. La décision de résiliation a été prise il y a près de deux ans : pouvez-vous indiquer au moins un ordre de grandeur du coût pour les finances publiques ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Emmanuelle Wargon**, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.* Les mesures de compensation exceptionnelle décidées par le Gouvernement répondent aux attentes exprimées par nos concitoyens lors de la concertation publique. Certaines seront directement à la charge du futur concessionnaire. D'autres, dont l'aide complémentaire à l'insonorisation que vous avez mentionnée, seront financées par le fonds de compensation géré par le groupement d'intérêt public qui vient d'être créé.

Ce fonds sera principalement abondé par le futur concessionnaire. Jusqu'à la désignation de celui-ci, l'État, de manière transitoire, alimentera le fonds chaque année : les crédits correspondants sont inscrits au programme 203. Les collectivités territoriales qui le souhaitent peuvent aussi y contribuer. À ce propos, permettez-moi de saluer en particulier l'annonce du président du conseil départemental de Loire-Atlantique, qui apportera 5,8 millions d'euros.

Les compagnies aériennes participeront également : en juillet, le montant de la taxe sur les nuisances sonores aériennes appliquée à Nantes-Atlantique a été porté de 10 à 20 euros, ce qui augmente la capacité de financement de l'aide à l'insonorisation permise par le plan de gêne sonore de l'aéroport. Le projet de loi de finances pour 2020 permettra de fixer un tarif supérieur si les besoins de financement le justifient.

Par ailleurs, vous m'interrogez sur les conséquences de la résiliation du contrat de concession actuel. En avril 2018, un avis du Conseil d'État a énoncé les principes qui encadreront la fixation par l'État de l'indemnité de résiliation due à Aéroports du Grand Ouest.

Le 24 octobre, l'État a résilié la concession pour motif d'intérêt général, avec prise d'effet différée jusqu'à la désignation du futur concessionnaire, ce qui ouvre la voie aux discussions sur l'indemnisation. Vous comprendrez



que je ne puisse encore m'exprimer sur un sujet qui doit en premier lieu être discuté dans le cadre de la relation contractuelle entre l'État et son concessionnaire. Naturellement, le moment venu, je viendrai volontiers informer l'Assemblée nationale du coût de la rupture du contrat de concession.

Pour finir, je souhaite rappeler qu'aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire, ni pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, dont le coût d'investissement initial est estimé à plusieurs centaines de millions d'euros, ni pour son exploitation.