



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 17 janvier 2018

**Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre
sur l'avenir du projet aéroportuaire du Grand Ouest**

mercredi 17 janvier 2018

Il y a 50 ans, les pouvoirs publics ont identifié le site de Notre-Dame-des-Landes pour accueillir un nouvel aéroport pour le Grand Ouest. Je ne vais pas retracer ici la longue chronologie des événements, durant 50 ans le projet a été successivement décidé, abandonner, relancer, réexaminer, reconfigurer, remis à plus tard. Durant 50 ans à coup de décision, de reculade, de déni, de non-décision, l'Etat s'est placé face à un dilemme impossible. Durant toutes ces décennies, alors que partout ailleurs le pays réalisait de grands projets d'aménagements, l'indécision des gouvernements successifs a laissé les partisans du projet et ses opposants s'affronter, se dresser les uns contre les autres. On a parfois instrumentalisé ces oppositions à des fins politiciennes.

A tel point que lorsque nous sommes entrés en fonction, il y a 8 mois, la situation était totalement bloquée. Elle était non seulement bloquée, mais elle était dangereuse pour la sécurité des personnes et contraire au respect de l'état de droit.

Nous aurions pu faire comme les autres, comme ceux qui aujourd'hui ne manqueront pas de nous interpeller, c'est-à-dire au fond, laisser le soin à nos successeurs de trancher le nœud gordien. Après tout qu'auraient représentées cinq années de plus alors que quelle que soit la décision prise, aucune infrastructure ne verra le jour en matière aéroportuaire sur place dans ce quinquennat.

Mais s'il y a bien un seul point sur lequel au plan local, comme au plan national, tout le monde s'accorde, opposants comme partisans, c'est la nécessité de sortir de cette situation. Rien n'est pire que l'incertitude.

Aussi comme sur d'autres sujets nous avons décidé de trancher la question, en sachant pertinemment que si la décision avait été facile, elle aurait été prise depuis longtemps et en sachant qu'elle suscitera des oppositions tranchées et des commentaires définitifs.

Pour opérer ce choix, mon premier réflexe, celui d'un Républicain convaincu, celui de maire, d'ancien maire d'une ville, aurait été d'autoriser sans délai ce projet. La déclaration publique,

la déclaration d'utilité publique a été lancée, tous les recours ont été purgés, la population du département a été consultée, le débat aurait dû être clos depuis longtemps.

Je sais aussi que les choses paraissent toujours plus simples quand elles sont vues de loin. C'est pourquoi j'ai voulu prendre le temps de bien appréhender la situation, de considérer avec précision la complexité technique du projet, ses répercussions économiques et écologiques. D'évaluer son importance stratégique pour une région en pleine croissance et qui a besoin d'infrastructures de transport modernes.

J'ai également voulu examiner les nouvelles solutions qui pouvaient s'offrir parce qu'en 50 ans, et même en 15 ans, les technologies, les besoins, les aménagements, les territoires, les mentalités évoluent.

C'est pourquoi dès mon installation et conformément aux engagements du président de la République, nous avons demandé à trois personnalités expertes de dresser le bilan de la situation. Cette mission a remis son rapport en décembre dernier, sur la base de ce rapport, j'ai rencontré les élus, plus d'une centaine depuis le début du mois de janvier. Des élus passionnés, de bonne foi, qui ont défendu leur conviction et je veux ici leur rendre un hommage appuyé, ils ont des avis dirigeants, mais ils sont tous sincères.

Samedi dernier, le 13 janvier, j'ai voulu me rendre compte par moi-même sur place de la situation, j'ai parlé avec les maires des communes concernées, pour ou contre, tous m'ont au fond dit la même chose, sortez-nous de cette situation.

Il est temps désormais que l'Etat soit clair dans ses choix et ferme dans leur mise en œuvre.

Instruit du dossier autant qu'il peut l'être et en étroite association avec le président de la République, le gouvernement a pris sa décision. Je constate aujourd'hui que les conditions ne sont pas réunies pour mener à bien le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Un tel projet d'aménagement qui structure un territoire pour un siècle ne peut se faire dans un contexte d'opposition exacerbée entre deux parties presque égales de la population.

Les grands projets qui ont réussi dans les années récentes, qu'il s'agisse du viaduc de Millau, de la route Airbus entre Bordeaux et Toulouse ou des lignes ferroviaires à grande vitesse à Nantes, à Rennes, à Bordeaux et ailleurs, se sont tous réalisés, malgré des oppositions locales, parce qu'ils étaient largement portés et acceptés par la population.

Notre-Dame-des-Landes aujourd'hui, je le constate, c'est l'aéroport de la division. Depuis l'élection du président de la République, nous sommes mobilisés ensemble pour renforcer la sécurité du pays et le transformer. La gravité des enjeux économiques que le pays traverse, la gravité des enjeux de sécurité qu'il connaît exige que nous restions rassemblés sur nos priorités. Le projet de Notre-Dame-des-Landes sera donc abandonné.

Cette décision est logique au regard de l'impasse dans laquelle se trouve ce dossier. Cinquante années d'hésitation n'ont jamais fait une évidence. Cette décision est sans

ambiguïté. Les terres retrouveront leur vocation agricole. Contrairement à ce que propose le rapport, elles ne seront pas conservées pour réaliser ultérieurement le projet.

Cette décision est une décision d'apaisement. Elle doit aussi être l'occasion d'un nouveau départ, l'occasion de construire différemment, intelligemment. Le Grand Ouest a besoin de solutions pour croître. C'est une région puissante. Sa démographie et son économie sont dynamiques. Elle a besoin pour son développement d'être connectée au reste de la France et au reste de l'Europe. Mais précisément cette connexion ne peut plus s'envisager aujourd'hui comme elle était pensée il y a cinquante ans ou même il y a vingt ans.

Il y a cinquante ans, le modèle pour Notre-Dame-des-Landes c'était de bâtir le troisième aéroport français et d'accueillir le Concorde pour rejoindre la vitesse supersonique le plus vite possible. Il y a vingt ans, le projet a été redéfini pour réaliser une plateforme aéroportuaire régionale permettant de développer des vols internationaux. Ce projet ne répond plus aux objectifs actuels, aux réalités actuelles de l'organisation aéroportuaire qui réservent à quelques grands aéroports nationaux les vols long-courriers.

Ce dont le Grand Ouest a besoin, ce à quoi le gouvernement s'engage, c'est de garantir que Brest, que Nantes, que Rennes, disposent de liaisons faciles avec les autres métropoles européennes et de mettre en place des liaisons rapides avec les hubs long-courriers internationaux. Le récent rapport de médiation a montré qu'il n'y a pas de solution idéale mais qu'il existe une alternative crédible au transfert de l'aéroport.

Cette solution, c'est le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les études ont aussi montré qu'il était possible de prendre des mesures limitant la hausse des nuisances sonores pour la population. Dans un premier temps, l'aérogare de Nantes-Atlantique sera modernisée et les abords de piste seront aménagés pour permettre à l'aéroport d'accueillir plus de passagers.

Ces premières mesures peuvent être réalisées sur l'emprise actuelle de l'aéroport donc dans des délais rapides. En parallèle, la procédure pour l'allongement de la piste sera engagée. Elle permettra de réduire les nuisances sonores à Nantes. Nous ferons tout pour réduire ces nuisances pour le village de Saint-Aignan-de-Grandlieu et si techniquement cela n'était pas possible, elles feraient l'objet de compensations exemplaires.

En parallèle, nous accompagnerons le développement de l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques en commençant par l'agrandissement de l'aérogare pour mieux répartir le trafic aérien du Grand-Ouest. L'aéroport de Rennes-Saint-Jacques appartient à la région Bretagne. Nous travaillerons avec la région Bretagne pour permettre cet agrandissement si la région le souhaite.

Enfin, nous devons davantage jouer sur la complémentarité rail-air. Depuis que le projet Notre-Dame-des-Landes a été lancé, le Grand Ouest a bénéficié d'infrastructures ferroviaires performantes mettant les deux capitales régionales à moins de deux heures du centre de Paris.

Pour les long-courriers, l'enjeu pour les Rennais ou les Nantais, et donc pour les habitants du Grand Ouest, c'est de rallier directement les grands aéroports parisiens. Ces liaisons directes existent mais elles sont insuffisantes. Elles seront donc fluidifiées et multipliées pour accompagner la hausse des trafics.

Je demande donc à Madame la Ministre des Transports d'étudier dans un délai de six mois, les conditions de mise en œuvre de ces trois chantiers qui se complètent et qui consistent à optimiser l'usage de Nantes Atlantique, à mettre en réseau les aéroports régionaux et à nous appuyer sur les lignes ferroviaires à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes.

Au-delà de leur division sur ce projet, tous les interlocuteurs que j'ai rencontrés m'ont fait valoir la nécessité de rétablir rapidement l'état de droit sur la zone. Le gouvernement s'y engage. C'est la deuxième décision que j'annonce aujourd'hui, nous mettrons fin à la zone de non droit qui prospère depuis près de 10 ans sur cette zone. Ainsi dès aujourd'hui la demande de prorogation de la déclaration d'utilité publique que nous avons déposée au conseil d'Etat fin décembre pour nous laisser toutes les options ouvertes sera retirée. La déclaration d'utilité publique actuelle deviendra caduque le 8 février prochain.

Les trois routes qui traversent le site de Notre-Dame-Des-Landes doivent maintenant être rendues à la libre circulation pour tous. Les squats qui débordent sur la route vont être évacués, les obstacles retirés, la circulation rétablie. A défaut les forces de l'ordre procéderont aux opérations nécessaires.

Conformément à la loi, les agriculteurs expropriés pourront retrouver leur terre s'ils le souhaitent. Les occupants illégaux de ces terres devront partir d'eux-mêmes d'ici le printemps prochain ou en seront expulsés. Ailleurs de nouveaux projets agricoles pourront être accueillis à partir de fin avril dans un cadre légal. L'Etat engagera une session progressive du foncier de Notre-Dame-des-Landes, dès maintenant, les forces de l'ordre sont mobilisées pour que ce processus se déroule dans le respect de la loi et que les squatteurs libèrent progressivement les terres qui ne leur appartiennent pas.

Pour le futur, il faudra aussi tirer les leçons de l'échec de Notre-Dame-Des-Landes en termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives.

Je voudrais enfin m'adresser à tous ceux, et ils sont nombreux, qui n'avaient pas nécessairement une opinion très arrêtée sur ce projet, mais qui pensent que l'Etat doit pouvoir décider et agir. Cette décision, que nous prenons aujourd'hui est une décision de raison et d'apaisement dans un contexte local tendu. Une décision exceptionnelle pour une situation locale exceptionnelle. Je veux dire que nous continuerons à aménager le pays dans le souci d'une meilleure attractivité, une meilleure qualité de vie, d'un plus grand respect de l'environnement. Nous le ferons avec ambition, avec méthode, avec enthousiasme, nous le ferons avec l'ensemble des Français qui ne demandent qu'à bâtir l'avenir de leur pays et de leur région.

Je vous remercie