



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Question écrite n° 5521

Texte de la question

M. Yannick Moreau attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la question du désenclavement de la Vendée littorale. La confirmation publique récente de la réalisation d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, en remplacement de l'actuel aéroport Nantes-Atlantique, nourrit de nombreuses inquiétudes auprès de l'ensemble du tissu économique vendéen et du sud de la Loire. Cette confirmation est d'autant plus préoccupante qu'elle n'évoquait à aucun moment la question de la desserte routière pour le sud de la région des Pays-de-la-Loire. Cette délocalisation aura pour conséquence, en l'état actuel de l'engorgement du contournement de l'agglomération, un délai supplémentaire d'une heure au moins pour accéder au nouvel aéroport depuis la Vendée. Cela constituerait un véritable frein au dynamisme économique de notre région. Il attire son attention sur le fait qu'il existe une solution qui permettrait d'assurer la viabilité économique de l'exploitation de l'aéroport. En effet, la création d'un nouveau franchissement sur la Loire améliorerait son accessibilité par le sud. Mais, pour que cette solution soit efficace, il faut assurer la simultanéité de la mise en service de l'aéroport et la construction de ce nouveau pont. Autrement dit, il est nécessaire que l'État lance, dans les plus brefs délais, l'étude de ce projet routier indispensable et prometteur. Il l'interroge afin de savoir s'il compte inclure simultanément, dans la réalisation du nouvel aéroport, la construction d'un pont sur la Loire permettant le désenclavement de la Vendée littorale.

Texte de la réponse

La convention de concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir a été approuvée par décret en Conseil d'État du 29 décembre 2010. Par cette convention, l'État a confié la réalisation du futur aéroport à la société Aéroports du Grand Ouest, filiale du groupe Vinci. Comme prévu dans la déclaration d'utilité publique du 9 février 2008, une desserte routière de l'aéroport est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État. Elle prendra la forme d'une voie express 2x2 voies séparées par un terre-plein central, limitée à 90 km/h. Cette route, d'une longueur de 11,6 kilomètres reliera la RN 165 (Nantes-Vannes) au niveau de la commune du Temple-de-Bretagne à la RN 137 (Nantes-Rennes) au niveau de la commune de Grandchamps-des-Fontaines. Outre la desserte de l'aéroport, la route assurera également la desserte locale du territoire grâce à la réalisation de giratoires intermédiaires, notamment ceux qui seront connectés à la RD 15 en direction de Fay-de-Bretagne et à la RD 81 en direction de Vigneux-de-Bretagne. Les collectivités territoriales participent, à parité avec l'État, au financement de ces deux infrastructures. Par ailleurs, l'État est tout à fait sensible aux enjeux que représente un nouveau franchissement pour améliorer les conditions de déplacement entre le Nord et le Sud de la Loire. La problématique des territoires de l'estuaire de la Loire est celle de tous les territoires coupés par un grand fleuve. Celui-ci apporte des avantages économiques mais génère pour les populations et les acteurs économiques des territoires concernés des temps de trajets importants dès lors qu'ils ont besoin de traverser le fleuve et de se rendre sur l'autre rive. La réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire à l'Ouest de Nantes a avant tout un intérêt local, mais l'État a toujours indiqué aux collectivités concernées que ses services pourraient les accompagner dans la conduite des études et des procédures et leur

apporter dans la mesure du possible l'expertise technique nécessaire. Sur ces bases, une étude a donc été engagée sur les différentes possibilités de localisation d'un nouveau franchissement. Le ministère est favorable à la poursuite et à l'approfondissement de ces études. Au-delà de la question de ce nouveau franchissement, l'État est d'ores et déjà engagé dans plusieurs opérations qui doivent contribuer à améliorer les conditions de déplacement entre le Nord et le Sud de la Loire. L'effort de l'État en faveur de la modernisation du boulevard périphérique de Nantes se poursuit. 46 M€, avec un financement de l'État de 50 %, sont inscrits à cet effet au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la région Pays-de-la-Loire qui succède au volet routier des contrats de plan. Le PDMI prévoit, en particulier, le financement d'une seconde tranche du système de gestion des trafics du périphérique. Dans ce contexte, les mises en service récentes sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération nantaise des deux nouveaux franchissements sur la Loire que sont le pont Léopold Sedar-Senghor et le pont Éric Tabarly, viennent conforter l'action de l'État et améliorer les conditions de circulation sur le périphérique et le pont existant de Cheviré. Enfin, l'État a lancé, en association avec le conseil régional des Pays-de-la-Loire, le conseil général de la Loire-Atlantique et Nantes-Métropole, une démarche d'étude de parti d'aménagement du boulevard périphérique de Nantes.

Données clés

Auteur : [M. Yannick Moreau](#)

Circonscription : Vendée (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5521

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 septembre 2012](#), page 5236

Réponse publiée au JO le : [19 mars 2013](#), page 3100