

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° II-CD39

présenté par

Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,  
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,  
Mme Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 54, insérer l'article suivant:****« Contrôle et exploitation aériens »**

Le gouvernement remet, dans les 6 mois à compter de l'adoption de la loi, un rapport évaluant les coûts et l'impact sur les finances publiques du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Ce rapport évaluera les coûts pour l'État des différentes éventualités. Il estimera le coût et les bénéfices du maintien de l'activité sur le site de l'actuel aéroport, et les coûts globaux réévalués de la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en prenant en compte la dimension environnementale d'un tel projet (artificialisation des terres, anéantissement de zones humides et d'espèces protégées, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, etc.).

Ce rapport sera rédigé par un groupe de travail associant des représentants des ministères concernés, notamment des membres de la Direction générale de l'aviation civile du Ministère de la Transition écologique et solidaire, des représentants de l'Union des Aéroports Français et les syndicats représentatifs dont l'USAC-CGT, l'UTCAC et FO Aviation Civile.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui stagne depuis plusieurs années, a un coût initial estimé à 565 millions d'euros, coût qui sera probablement dépassé dans des proportions importantes si le projet est mis en œuvre. Mais un coût encore plus important serait celui de son impact carbone, au travers notamment de l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre due au trafic. Aucune stratégie d'aménagement et d'accessibilité au site en transports en commun n'a été pensée. Le car et la voiture individuelle seront privilégiés. Par ailleurs, beaucoup d'agriculteurs sont opposés à ce projet qui supprimerait près de 2000 hectares de terres agricoles. 731 hectares de bocages et zones humides sont par ailleurs menacés. Une étude effectuée en 2013 par la Direction générale de l'aviation civile estimait en retour qu'un maintien de l'activité à Nantes Atlantique impliquait la

construction de nouvelles aérogares, la réfection de la piste et la fermeture de l'aéroport pendant trois à six mois.

Du fait de l'enlisement du dossier, les parlementaires doivent être en mesure de bénéficier des conclusions d'une étude actualisée, intégrant les données les plus récentes sur le volet économique mais également environnemental, pour pouvoir évaluer de manière pertinente les coûts inhérents à toutes les potentialités. Quelle facture pour l'État et les collectivités locales de l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Quel montant pour les travaux d'extension de l'aéroport actuel ? Quel montant des indemnisations pour Vinci en cas de renoncement au projet ? Quelle part de prise en charge de l'État et des collectivités locales des coûts prévisionnels ? Il reste bien des obscurités dans ce dossier : les parlementaires comme les citoyens ont droit de bénéficier d'informations objectives pour en mesurer le poids sur les finances publiques.