

« Vous êtes appelés à faire connaître, par « oui » ou par « non », votre avis sur la question : « Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes? » (Projet déclaré d'utilité publique en 2008) Vous trouverez, dans cette note, diverses informations qu'il peut vous être utile de connaître avant de vous prononcer. Cette note est synthétique, et n'est donc pas exhaustive. Elle se fonde uniquement sur les éléments existants et sur les dizaines d'auditions réalisées par la Commission nationale du débat public (CNDP). Les principaux arguments des acteurs favorables et des acteurs défavorables au projet de transfert sont présentés. Vous trouverez également les liens vers quelques sites qui présentent une argumentation pour ou contre ce projet de transfert.

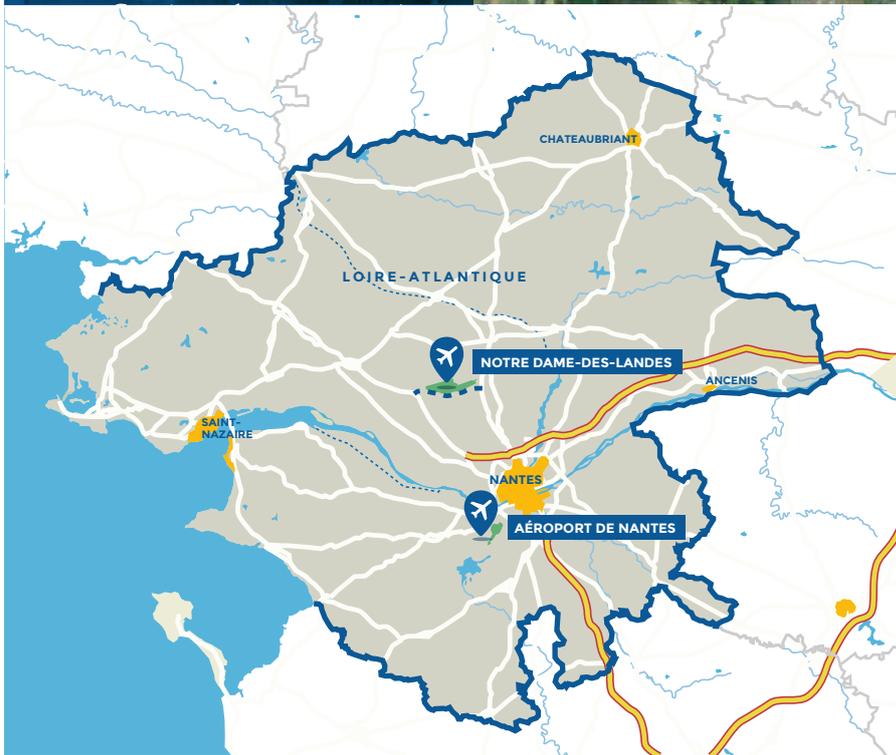
»

Cette note constitue le document de synthèse prévu par l'article L.123-26 alinéa. 1 du code de l'environnement.

« Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes ? »

26 juin 2016

OUI NON



Projet de transfert de
l'aéroport de Nantes Atlantique
sur la commune de
Notre-Dame-des-Landes



L'AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE AUJOURD'HUI

L'aéroport Nantes Atlantique se développe sur une surface totale de 340 hectares, avec une piste unique de 2 900 mètres de long sur 45 mètres de large, orientée nord-est/sud-ouest. La piste est complétée par des voies de circulation, une aire de stationnement et d'entretien pour les avions. À l'Est de la piste se trouvent les bâtiments de l'aérogare passagers, la gare de fret et les équipements techniques. En outre, l'aéroport comporte 7 840 places de stationnement.

La croissance du trafic de l'aéroport est liée, à la fois au développement des vols à bas coût dits « low cost », au dynamisme économique de la région et à sa croissance démographique qui a été ces dernières années notablement plus élevée que la moyenne nationale. Cette croissance est appelée à se poursuivre. Selon l'Institut national de la statistique et des études économiques (l'INSEE), les Pays de la Loire connaîtraient entre 2007 et 2040, la 3ème plus forte croissance démographique des régions françaises métropolitaines (+ 26 %) et en 2030 cette région pourrait devenir la 4ème région en termes d'actifs. Au sein de la région, la Loire-Atlantique et la Vendée seraient les territoires les plus dynamiques.

Selon une enquête réalisée en 2014-2015 par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), 48 % des passagers viennent de Loire-Atlantique, 70 % de la région Pays de la Loire et 24 % de Bretagne. Le trafic est assuré pour 44 % par les compagnies régulières, pour 48 % par les compagnies « low cost » et pour 8 % par des compagnies charters.



L'ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NANTES ATLANTIQUE

Les passagers

Lors du débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2003, les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 étaient les suivantes (en millions de passagers) :

- La direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage, indiquait une fourchette entre 4 et 4,3 millions de passagers.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nantes Saint-Nazaire, gestionnaire de l'aéroport, l'estimait à 4 millions de passagers.
- Le Dossier « 80 000 citoyens Toute la Vérité » (associations : Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport (ADECA), Bien Vivre à Vigneux) prévoyait 2,9 millions de passagers.
- L'expertise indépendante (par le cabinet Cosynergie) mandatée par la commission particulière du débat public (CPDP) indiquait entre 3,4 et 4,3 millions de passagers.

Toutes les prévisions ont été dépassées puisque le nombre de passagers a été de 4,395 millions en 2015.

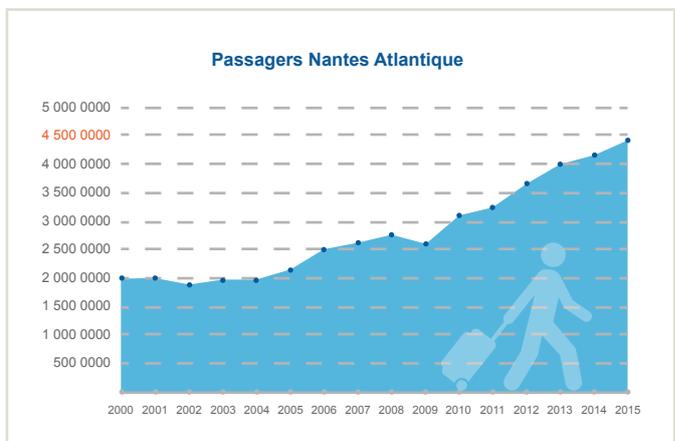


Fig. 1 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

Les mouvements d'avions

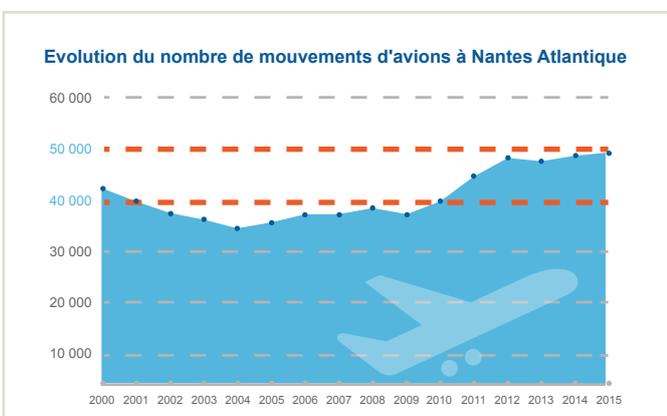


Fig. 2 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

4 395 000
passagers
en 2015

49 250
mouvements
d'avion
en 2015

Si le trafic passager a très fortement augmenté entre 2000 et 2015, la progression du nombre de mouvements d'avions (atterrissage plus décollage) a été beaucoup plus faible, passant de 41 739 à 49 250 au cours de la même période. Ceci s'explique par l'augmentation très forte du nombre moyen de passagers par avion (emport) qui est passé de 48 passagers par avion en 2000 à 86 en 2014.



LES PERSPECTIVES AUX HORIZONS 2030 ET 2050



Les passagers

Dans son étude de novembre 2013, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoyait un trafic de 4,9 millions de passagers en 2020, de 6 millions en 2030 (avec 63 776 mouvements d'avions), de 7 millions vers 2040 et de 9 millions après 2050.

Dans leur rapport de mars 2016, les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent que les 5 millions de passagers pourraient être atteints vers 2020 et les 6 millions vers 2025. Le CGEDD confirme les perspectives de 9 millions de passagers à l'horizon 2050 (augmentation de 2% par an à partir de 2030). De plus, compte tenu de l'importance du trafic lié au tourisme, on observe de fortes pointes en été.

Ces experts précisent que le report modal de l'avion vers le TGV est déjà intervenu, estimant à 3 % le nombre de passagers embarquant à Nantes Atlantique pour rejoindre Paris comme destination finale. Ils ajoutent que les perspectives d'offre TGV ne sont pas suffisamment attractives pour que le transport ferroviaire capte une part significative du trafic aérien entre Nantes et les aéroports parisiens.

Par ailleurs, selon ces mêmes experts, une meilleure articulation entre les aéroports des deux régions Pays de la Loire et Bretagne apparaît « peu crédible » (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 4). Les créations et fermetures de lignes relèvent principalement de l'initiative des compagnies qui choisissent les plates-formes les plus proches des zones de chalandise et les plus faciles d'accès.

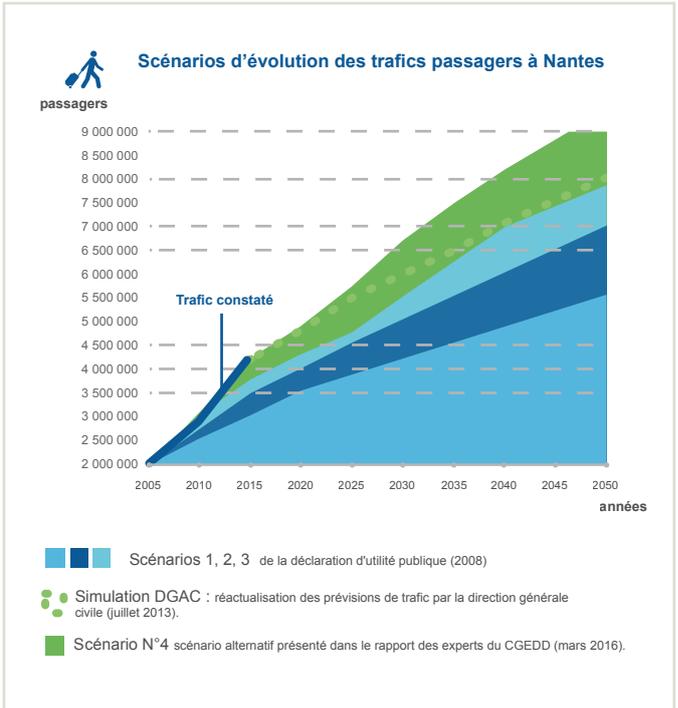


Fig 3 : Source CGEDD (mars 2016)



Les mouvements d'avions

En 2025-2030, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) estime l'emport à 98 (étude de 2013), les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) à 100, alors que l'Atelier Citoyen pronostique 100 à 112. Ainsi, les experts du CGEDD estiment à 60 000 le nombre de mouvements d'avions en 2025.

Aucune information n'a été communiquée par les experts au-delà de 2025.



LA SATURATION DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE EN QUESTION

La saturation de l'aéroport peut provenir de :

- la saturation physique de la piste et des « postes de stationnement des avions » (liée aux mouvements d'avions),
- la saturation de l'aérogare (liée au nombre de passagers qu'elle accueille aux différents postes: enregistrement, contrôle de sécurité, contrôle des bagages et embarquement).

Lorsque le trafic journalier dépasse 14 000 passagers, l'aérogare est considérée par le gestionnaire comme en limite de capacité. Entre 2011 et 2015, le nombre de jours où ce seuil a été dépassé, a été multiplié par 20, passant de 6 à 135 jours.

Le gestionnaire a refusé 100 vols en jours de pointe en 2014 et 250 en 2015 (sur 48 000 mouvements), avec une prévision de 300 vols pour l'été 2016. Cette situation correspond à l'hypothèse où tous les créneaux disponibles sont déjà pris et où le gestionnaire de l'aéroport doit refuser les demandes des compagnies aériennes.

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent qu'aujourd'hui « l'installation apparaît étriquée et inconfortable » et qu'une extension de ces installations devient urgente. Ils estiment également qu'une « rénovation lourde de structure de la piste devrait être envisagée à brève échéance ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 22)



LE PROJET DE TRANSFERT DE L'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES (AÉROPORT DU GRAND OUEST)

HISTORIQUE DU PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES DES ANNÉES 1960 À 2000

Dès les années 1960, la création d'un nouvel aéroport pour les régions Bretagne et Pays de la Loire était envisagée par la délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) qui lance sa politique des « métropoles d'équilibre ». En 1967, après une mission d'expertise qui compare 18 sites différents, une zone comprise entre Vigneux-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes, est jugée la plus intéressante par le service technique des bases aériennes. En 1970, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) valide ce choix.

En 1974, l'État crée une zone d'aménagement différée (ZAD) de 1225 hectares sur le site de Notre-Dame-des-Landes. En 1992, une étude commanditée par l'association consulaire de Loire-Atlantique confirme ce choix, parmi les neuf sites explorés.

LE PROJET DE 2000 À 2016

C'est en 2000 que le projet va connaître une nouvelle dynamique, avec la réunion interministérielle du 26 octobre 2000, présidée par le Premier ministre, qui relance le projet.

La Commission nationale du débat public (CNDP) a organisé un débat public entre décembre 2002 et mai 2003. 16 réunions publiques ont réuni 7 500 participants. Suite à des demandes réitérées d'expertises indépendantes, la société Cosynergie a été mandatée. La comparaison des 9 sites précités a été effectuée à partir d'une grille de 8 critères : desserte, nuisances et urbanisation, aménagement du territoire, marché, environnement et agriculture, adaptation technique et coûts, emplois, terrains.

En conclusion, les experts de Cosynergie « estiment que Notre-Dame-des-Landes est un bon site, ses principaux atouts étant les facilités de desserte, le marché potentiel, la disponibilité des terrains, Guémené-Penfao également, du point de vue notamment des nuisances sonores et contraintes urbanistiques, de l'aménagement du territoire, du marché. Ils soulignent, qu'en tout état de cause, les écarts de notes entre ces deux sites sont très faibles. » (Compte rendu de la commission particulière du débat public (CPDP), juin 2003, p. 53)

Les opposants considèrent aujourd'hui que le débat public de 2003 n'a pas consacré une place suffisante aux questions environnementales.

Le 9 octobre 2003, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer confirme le choix du site de Notre-Dame-des-Landes et demande de poursuivre les études.

L'enquête d'utilité publique a eu lieu en octobre et novembre 2006. Après un avis favorable de la commission d'enquête, le décret d'utilité publique est publié au Journal officiel le 10 février 2008.

Le 31 décembre 2010 est publié le décret approuvant la concession de la réalisation et de l'exploitation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pendant 55 ans au profit de la société Aéroports du Grand Ouest (AGO), dont l'actionnaire principal est le groupe VINCI Airports. La concession intègre les aéroports de Nantes Atlantique et Saint-Nazaire Montoir (exploités précédemment par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes-Saint-Nazaire).

Du 21 juin au 7 août 2012 se déroulent deux enquêtes publiques au titre de la loi sur l'eau et deux enquêtes parcellaires.

Ce projet a suscité une opposition de nombreux citoyens et d'associations, notamment de protection de la nature et de l'environnement. Certains exploitants agricoles et propriétaires expropriés sont restés sur le site.

Par ailleurs, une partie du site a fait l'objet d'une occupation par des « zadistes ».

Le gouvernement a alors mis en place, en novembre 2012, trois commissions : la commission du dialogue, un collège d'experts scientifiques sur la compensation des incidences du projet sur les zones humides, enfin un comité d'experts sur les impacts agricoles. La commission du dialogue note « que pour les opposants, la difficulté liée au fractionnement des procédures est aggravée par les délais très longs écoulés entre le débat public, l'enquête publique et l'enquête au titre de la loi sur l'eau ». (Rapport Commission du dialogue, avril 2013)



L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROCÉDURES

2008

10 février 2008

Publication au journal officiel du décret d'utilité publique.

2010

31 décembre 2010

Publication au Journal officiel du décret approuvant la concession de la réalisation et de l'exploitation du futur aéroport Notre-Dame-des-Landes pendant 55 ans au profit de la société Aéroports du Grand Ouest (AGO).

2012

21 juin 2012 au 7 août 2012

Enquêtes publiques conjointes. 2 enquêtes publiques dites « loi sur l'eau » et deux enquêtes parcellaires.

2013

Avril 2013

Remise au gouvernement des rapports des trois commissions (commission du dialogue, impacts agricoles, compensations environnementales).

21 décembre 2013

La préfecture de Loire-Atlantique publie 4 arrêtés relatifs à la loi sur l'eau et aux demandes de dérogation au titre de la protection d'espèces protégées, concernant l'aéroport et le barreau routier.

2016

Mars 2016

Publication du rapport des experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) « Étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest ».

24 avril 2016

Publication au Journal officiel du décret qui fixe au 26 juin 2016 l'organisation d'une consultation locale des électeurs du département de la Loire-Atlantique.

LE CONTENTIEUX

Contentieux national

Le nombre de contentieux est très important. Le nombre de requêtes qui ont été déposées et perdues par les opposants, est souvent contesté.

À ce jour, 47 recours ont été dirigés contre les décisions administratives liées au projet, émanant de 115 requérants. Cinq jugements du tribunal administratif de Nantes, correspondant à 17 requêtes et 60 requérants, sont en instance d'appel devant la cour administrative d'appel de Nantes. Ces recours concernent, d'une part, les quatre arrêtés préfectoraux au titre de la « loi sur l'eau » et de dérogation « espèces protégées », et, d'autre part, un arrêté déclarant d'utilité publique des aménagements routiers au droit de l'aéroport. Toutes les autres requêtes ont été définitivement rejetées.

Dans le cadre des procédures d'expropriation, les arrêtés préfectoraux liés à la cession forcée des terrains ont été attaqués (26 recours émanant de 58 requérants). Tous les recours ont été rejetés en première instance, en appel et en cassation.

S'y ajoutent 39 recours individuels contre l'ordonnance d'expropriation devant le juge judiciaire, également tous rejetés.

Par ailleurs, le Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDpa) a déposé un recours pour excès de pouvoir le 23 décembre 2015, contre la direction générale de l'aviation civile (DGAC), celle-ci n'ayant pas adressé certains documents, malgré l'avis favorable de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA).

Les principales décisions sont les suivantes :

- **13 juillet 2012** : le Conseil d'État valide le décret de concession du 29 décembre 2010.
- **18 octobre 2013** : le Conseil d'État rejette le dernier recours contre la déclaration d'utilité publique du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.
- **20 novembre 2013** : la Commission européenne approuve l'aide financière apportée par l'État et les collectivités pour la construction du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.
- **17 juin 2015** : la Cour de cassation rejette les pourvois contre les ordonnances d'expropriation de janvier 2012.
- **17 juillet 2015** : le tribunal administratif de Nantes rejette tous les recours déposés contre les arrêtés préfectoraux « loi sur l'eau » et dérogation « espèces protégées ». Le tribunal a toutefois décidé de réduire la surface des places de stationnement de certains parkings.
- **25 janvier 2016** : le tribunal de grande instance de Nantes ordonne l'expulsion des habitants et exploitants agricoles présents sur les terres, propriété du concessionnaire.

Pré-contentieux européen

Quand une unité ou direction d'une direction générale de la Commission européenne estime, à la suite d'une plainte, d'une pétition ou de sa propre initiative, que des circonstances de fait ou de droit dans un État membre sont susceptibles de constituer une infraction au droit de l'Union européenne, elle peut adresser à cet État membre une demande d'information selon la procédure dite « EU Pilot ». Cet État doit répondre dans un délai de 70 jours. Dans l'hypothèse où le service concerné de la Commission estime que ses doutes quant au risque d'une infraction ne sont pas tous levés, elle peut proposer au collège des Commissaires d'engager une procédure pré-contentieuse formelle, par une mise en demeure, à laquelle il doit être répondu dans un délai de deux mois. Si l'État membre n'a, du point de vue de la Commission, pas répondu aux griefs énoncés par la Commission européenne, cette dernière adresse à l'État concerné un avis motivé. Pour les mêmes motifs, à l'issue d'un délai de deux mois, la Commission peut saisir la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) en manquement.

Dans le cas présent, à la suite de trois pétitions et d'une demande de la commission compétente du Parlement européen, la Commission européenne a adressé à la France deux demandes d'informations en 2013.

Ces deux demandes requièrent dans les deux cas de procéder à une évaluation environnementale du projet, conformément à la directive 2011/92/UE, et à une évaluation globale des effets cumulés de l'aéroport avec les projets connexes (tram-train, zones d'activités, etc.), conformément à la directive 2001/42/CE « Évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ».

La France a répondu à ces questions. Dans un second temps, la Commission a adressé au gouvernement une mise en demeure en date du 16 avril 2014 (n° 2014/2023) pour les mêmes motifs. Cette mise en demeure est intervenue à la suite de la publication des arrêtés préfectoraux de décembre 2013. La mise en demeure a donc eu pour effet de prolonger le dialogue entre la Commission et le gouvernement.

Dans le cadre de son dialogue avec la Commission depuis cette date, le gouvernement français a annoncé la réalisation d'une évaluation stratégique a posteriori (ou : « ex post »), consistant à intégrer un « document de synthèse d'évaluation environnementale » au schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la métropole de Nantes Saint-Nazaire. Ce schéma a effectivement été mis en révision le 22 mars 2013, laquelle révision se poursuit actuellement. La Commission a pris acte de cette réponse au mois de novembre 2015. Par la suite, après l'annonce de la tenue d'une consultation locale, elle a indiqué vouloir attendre le résultat de cette démarche.



LE PROJET ACTUEL D'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se développerait sur une surface totale de 1 239 hectares, avec deux pistes, l'une au Nord de 2 750 mètres destinée à l'atterrissage et l'autre au Sud de 2 900 mètres, extensible à 3 600 mètres, destinée au décollage. Des voies de circulation et une aire de stationnement et d'entretien pour les avions sont prévues. Entre les deux pistes se trouvent les bâtiments de l'aérogare passagers, la gare de fret et les équipements techniques. En outre, l'emprise des parkings serait de l'ordre de 23 hectares et comporterait environ 7 000 places de stationnement.

Le projet d'aéroport est conçu pour être en mesure de répondre, à terme, aux évolutions prévisibles du trafic avec 3 schémas d'extension pour pouvoir accueillir jusqu'à 9 millions de passagers.

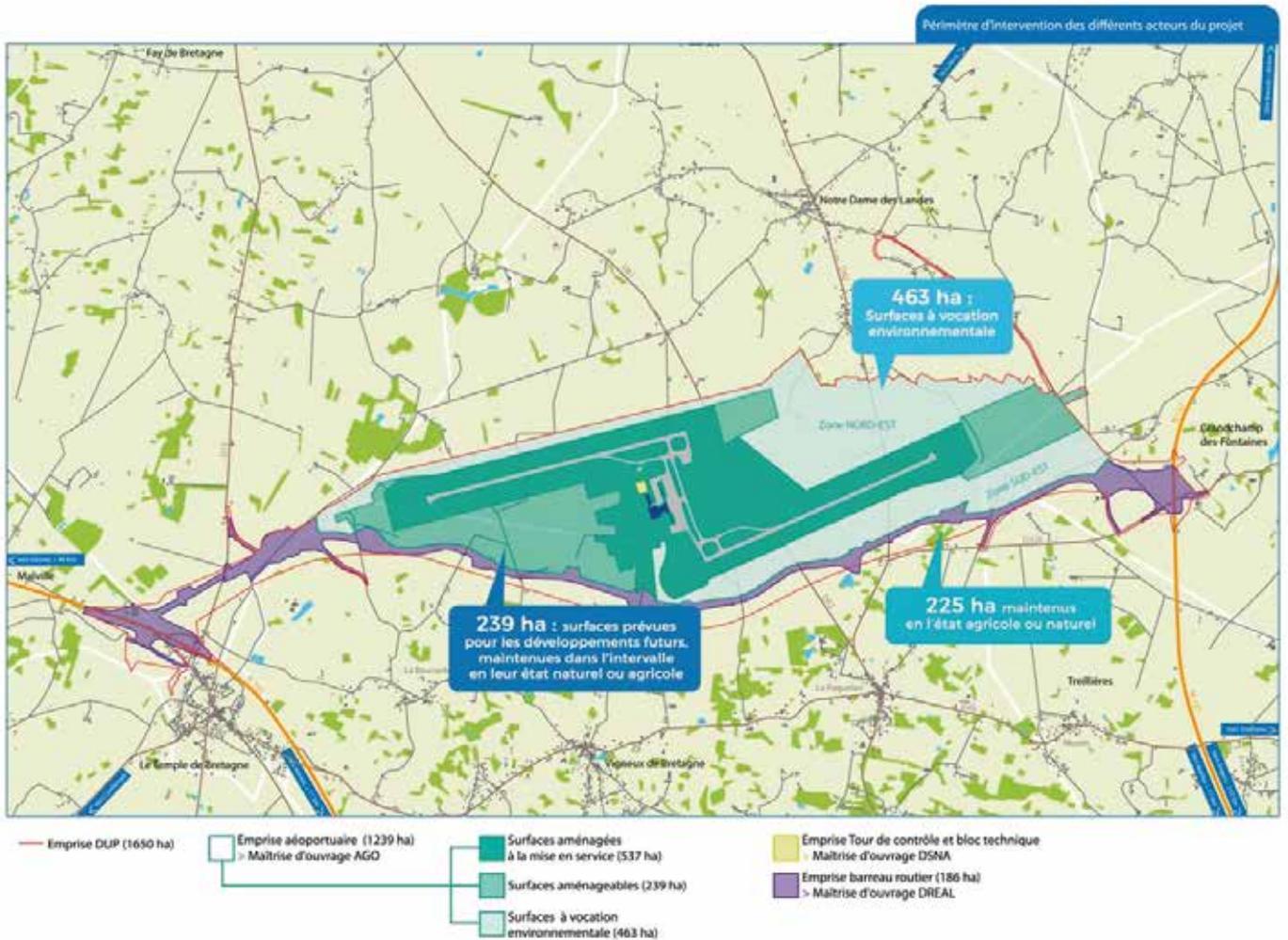
À la demande des élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres, et afin de limiter au maximum le survol des bourgs et hameaux voisins, l'État a décidé, en 2003, la construction de deux pistes dès l'ouverture, ces pistes étant légèrement décalées (une pour l'atterrissage, une pour le décollage). Le plan de l'aéroport a été conçu pour limiter la consommation de kérosène en réduisant le temps de roulage des avions.

Selon les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), « le projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes apparaît surdimensionné. Une redéfinition du projet avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large répondrait aux besoins au-delà de 9 millions de passagers, permettant de réduire les coûts et les impacts environnementaux et fonciers » et de « réduire la consommation d'espace d'environ 200 hectares ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p. 5, p. 61)

Les bâtiments de l'aéroport seraient à Haute Qualité Environnementale (HQE). Selon l'opérateur, l'aéroport devrait consommer trois fois moins d'énergie que l'aéroport de Nantes Atlantique actuel.

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, la position de cet aéroport accroîtrait de 15% la « zone de chalandise » (nombre d'habitants situés à moins d'une heure de l'aéroport), avec en particulier une plus grande proximité de La Baule, de Saint-Nazaire, de Rennes et de la Bretagne Sud.

PLAN DU PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES



source Société Aéroports du Grand Ouest (AGO)

La concession attribuée par l'État à la société Aéroports du Grand Ouest (AGO), filiale de VINCI Airports, est d'une durée de 55 ans à compter du 1er janvier 2011. Elle porte sur la réalisation et le financement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et Saint-Nazaire Montoir.

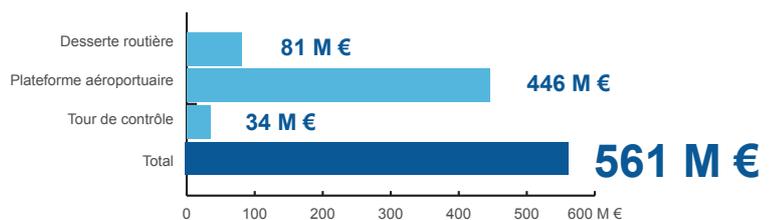
Comme toute concession, le contrat est « aux risques et périls du concessionnaire », c'est-à-dire que celui-ci n'est pas indemnisé si le trafic est inférieur aux prévisions. En revanche, si le résultat d'exploitation constaté est supérieur à celui estimé lors de la signature de la concession, il est prévu une clause de « retour à meilleure fortune » : l'État et les collectivités bénéficieraient d'un dispositif d'intéressement aux excédents d'exploitation.



LE COÛT DU PROJET ET LE FINANCEMENT

Le projet global, d'un coût de 561 millions d'euros (valeur 2010), comporte :

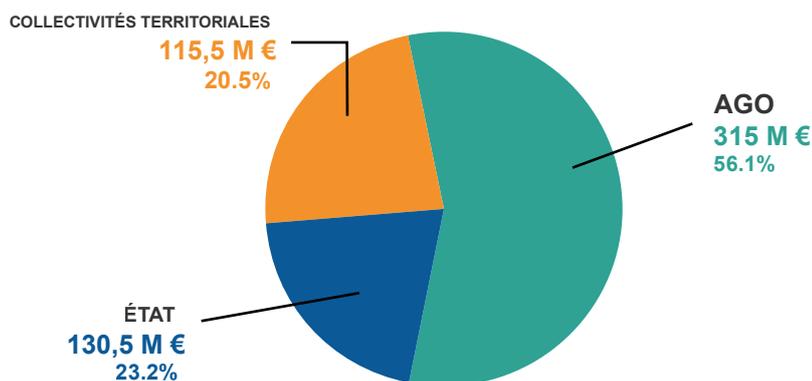
- la création d'un nouvel aéroport (concession),
- la création d'une route d'accès au nouvel aéroport (réalisée par l'État),
- la création d'une tour de contrôle (réalisée par l'État).



La tour de contrôle est financée par l'État. La desserte routière est financée par l'État (50%) et les collectivités (50%). Par ailleurs, l'État et les collectivités apportent une subvention au concessionnaire (respectivement de 56 et 75 millions d'euros) versée selon un échéancier fixé dans le contrat de concession.

Le projet global reçoit un financement de l'État de 130,5 millions d'euros et 115,5 millions d'euros des collectivités territoriales (cf. graphique ci-dessous).

FINANCEMENT DE L'OPÉRATION S'ÉLEVANT À 561 M € (coût 2010)



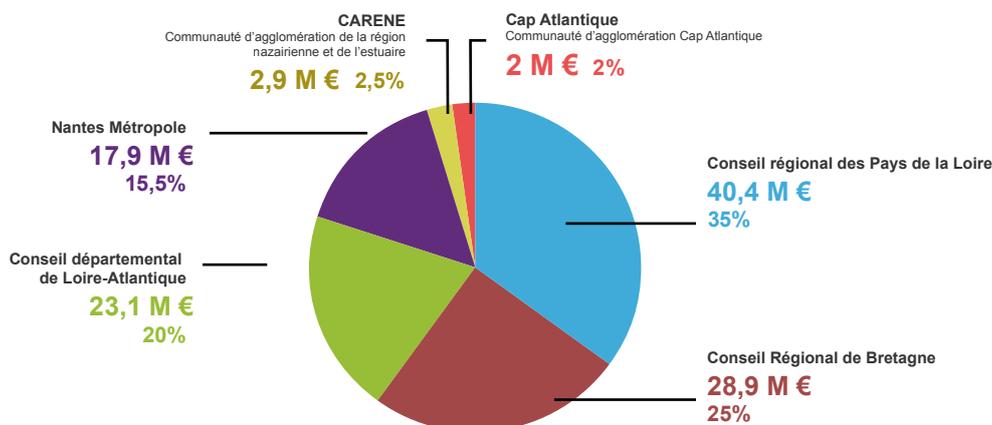
Total : 561 M €

Ce total de 561 millions n'inclut pas la desserte en transports collectifs : bus à haut niveau de service (BHNS), projets de tram-train et de ligne à grande vitesse (LGV).

Le concessionnaire verse à l'État concédant une redevance pour services publics aéroportuaires de 8,5 % du chiffre d'affaires global des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire (hors activités exercées pour le compte de l'État en matière de sûreté et de sécurité aéroportuaires). Cette redevance est versée à l'État à la mise en service du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

La répartition des engagements des collectivités figure sur le graphique ci-dessous.

RÉPARTITION DES ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS (115,5 M €)



LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES D'UN REPORT OU D'UN ABANDON DU PROJET

Le contrat prévoit une mise en service de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes fin 2017. Il mentionne une indemnisation du concessionnaire dans l'hypothèse où les travaux sont interrompus du fait de l'État pour un motif d'intérêt général. Dans le cas d'un abandon du transfert, le contrat de concession (incluant l'exploitation des aéroports de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir) serait résilié pour motif d'intérêt général.

Les modalités de calcul de l'indemnité versée par l'État en cas de résiliation et de rachat de la concession sont définies dans le contrat. L'État, comme le concessionnaire, déclarent ne pas disposer d'un ordre de grandeur de cette indemnisation éventuelle. L'Atelier Citoyen l'a chiffrée entre 150 et 250 millions d'euros, c'est-à-dire un montant supérieur au financement de l'État pour la réalisation du projet.



LA DESSERTE DE L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

La route de desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes relie la RN165 (Nantes-Vannes-Brest) au niveau de la commune de Temple-de-Bretagne à la RN137 (Nantes-Rennes) au niveau de la commune de Grandchamp-des-Fontaines.

Cette route, parfois appelée « barreau routier », sera aménagée en route express, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État pour un coût de 81 millions d'euros. Elle serait réalisée simultanément avec l'aéroport.

La desserte de l'aéroport serait assurée depuis Nantes par des bus à haut niveau de service (BHNS). En outre, la région prévoit de créer une liaison entre la Chapelle-sur-Erdre et Notre-Dame-des-Landes à partir de la ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant. Le coût de cette nouvelle desserte serait d'environ 150 à

200 millions d'euros, y compris le matériel.

Un projet de ligne à grande vitesse (LGV) reliant Nantes et Rennes (intégré au projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)), qui a fait l'objet d'un débat public en 2014, est à l'étude. Sa réalisation n'est pas envisagée avant 2030.

Le concessionnaire a prévu les espaces nécessaires à la réalisation d'une gare pour la ligne à grande vitesse (LGV) et d'une station de tram-train.

Le contrat de concession ne prévoit aucune exigence quant aux échéances de mise en service de ces équipements.



LES IMPACTS DU PROJET



LES IMPACTS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour les 22 grandes collectivités des régions Pays de la Loire et Bretagne, regroupées au sein du Syndicat mixte aéroportuaire (SMA), ce transfert constituerait un atout décisif pour leur développement économique et touristique, et aussi pour renforcer leur rayonnement international. Il correspond, selon elles, à une vision à long terme d'aménagement du territoire.

Cette vision est partagée par le département de Loire-Atlantique : le projet de futur aéroport s'appuie sur une réflexion mobilisant l'ensemble des territoires. Sa réalisation assurerait la pérennité de l'attractivité et du dynamisme du Grand Ouest. A contrario, son abandon pourrait la remettre en cause.

Selon Nantes Métropole, outre la suppression des risques et des nuisances sonores, ce projet constituerait aussi un élément capital de renforcement de sa dynamique entièrement tournée vers la transition écologique et la lutte contre

l'étalement urbain.

Ces collectivités considèrent que l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes coûterait plus cher à l'État que sa réalisation, compte tenu du contrat de concession signé en 2010.

Elles affirment enfin qu'elles ne participeront pas financièrement au réaménagement de Nantes Atlantique, en cas d'abandon du projet.

Un certain nombre d'élus (deux députés sur 15, conseillers régionaux, maires) et d'opposants expriment leur scepticisme par rapport à cette vision de l'aménagement du territoire qui, selon eux, privilégierait la métropole de Nantes au détriment des zones rurales.



L'IMPACT DU PROJET SUR L'AGRICULTURE

La consommation des espaces agricoles

Le projet d'aéroport se situe dans une zone agricole de bocages où prédomine l'élevage de bovins pour le lait et la viande. L'impact sur l'agriculture a fait l'objet d'une expertise commandée par le Premier ministre, qui a été remise le 31 mars 2013.

Les experts considèrent que ce projet a des conséquences négatives pour l'activité agricole du fait de la consommation de terres agricoles par le projet lui-même et, indirectement, par les mesures de compensation environnementale, ce qui constitue à leurs yeux « une double peine ». (Expertise sur l'impact sur l'agriculture, mars 2013, p.67)

Leurs conclusions sont les suivantes :

traumatisme des exploitants agricoles les plus touchés

conséquences sensibles pour l'agriculture de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres en raison de la disparition de l'équivalent de 9 exploitations et perte de surfaces agricoles utilisées d'environ 865 hectares, soit 3,4% de la surface agricole utile (SAU), soit 10 années de consommation des terres agricoles liée à l'urbanisme et aux projets d'aménagement (à l'échelle du département de la Loire Atlantique l'impact du projet correspond à moins d'une année de consommation de terres agricoles).

perte de 2,3% du cheptel de vaches laitières de la communauté de communes et 7% du cheptel de vaches nourrices destinées à l'allaitement des veaux ;

incidences significatives des compensations environnementales : « entre 1 700 hectares et 2 500 hectares de terres agricoles devraient être concernés, ce qui représente un impact nettement supérieur à l'emprise directe de l'aéroport. Cependant une part significative de ces surfaces conservera sa vocation agricole. Ces terres feront en effet l'objet de contrats de gestion pluriannuels passés entre les exploitants et les maîtres d'ouvrage. » (Expertise sur l'impact sur l'agriculture, mars 2013, p.67)

La mission d'expertise a ainsi proposé des aménagements au projet qui permettraient une réduction de l'emprise, notamment celle des zones d'activité commerciale et des emprises des parkings et du barreau routier. Elle considère que la réduction de l'impact du projet sur l'agriculture nécessite une prise en compte accrue de l'agriculture locale dans la conduite du projet. Les maîtres d'ouvrage ont apporté quelques adaptations à la suite du rapport. Des modifications au projet routier permettent de rendre 20 hectares à l'agriculture.

Un protocole a par ailleurs été signé le 23 décembre 2013 entre la chambre d'agriculture, l'État et la société Aéroports du Grand Ouest (AGO) pour la mise en oeuvre des mesures compensatoires. Ce protocole prévoit une contrepartie financière importante pour les pertes de rendement liées aux mesures environnementales et privilégie des conventions avec chaque exploitant plutôt que l'achat des terres, qui aurait permis l'entretien par des intervenants hors monde agricole.

Par décision du tribunal administratif de Nantes le 17 juillet 2015, la surface de chaque place de stationnement de certains parkings a été réduite de 38 à 25 mètres carrés, représentant une diminution de 8 ha, tout en conservant la même capacité.

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont noté que « la conception initiale de l'aéroport a largement considéré l'espace agricole comme un espace vide » et regrettent que des efforts ne soient

pas faits pour valoriser le milieu bocager. (Rapport CGEDD, mars 2016, p.54)

La profession agricole dénonce la consommation des espaces agricoles liée aux infrastructures et les contraintes liées aux mesures environnementales compensatoires.

La confédération paysanne alerte sur l'impact des grands projets sur la production agricole et leurs conséquences sur les besoins alimentaires de la population. Un argument remis en cause par certains dans le cadre du projet de transfert de l'aéroport, les terres des landes offrant un rendement aléatoire.

Les services de l'État précisent que sur les 1650 hectares de surfaces déclarés d'utilité publique (cf. plan du projet de futur aéroport).

963 ha ont une vocation environnementale compatible avec une exploitation agricole,

225 ha situés essentiellement au sud du barreau routier n'ont pas été acquis et conservent leur usage agricole,

239 ha conservent leur vocation agricole tant que les aménagements ne seront pas rendus nécessaires par l'augmentation du trafic.

Le conseil départemental de Loire-Atlantique et Nantes Métropole estiment que la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEAN) de 17 000 hectares est de nature à garantir de manière définitive le maintien des activités agricoles sur ce territoire.

Les opposants au projet, dont les associations de protection de la nature et de l'environnement, affirment que la création de l'aéroport conduira en tout état de cause à un étalement urbain à la périphérie du PEAN, qui menacera à terme les activités agricoles dans cette zone.

L'évolution des structures agricoles

Dans les emprises, 40 structures agricoles exploitent des terres : 32 évictions à l'amiable ont été opérées, 4 exploitants ont cessé leur activité (départ en retraite) et il y a eu 4 procédures d'expropriation.

Aujourd'hui, 29 de ces exploitations poursuivent leur activité, 7 exploitants sont en train de cesser leur activité suite aux évictions amiables. Un total de près de 9M€ d'indemnités a été versé aux exploitants impactés ou ont été consignés lorsque ces derniers ont refusé de les recevoir. Enfin, le concessionnaire alimentera un fonds de revitalisation économique de 3,2M€ pour financer des projets concourant au maintien d'une agriculture pérenne autour du futur aéroport.



L'IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT



L'impact sur les milieux naturels

Deux points sensibles sur l'environnement génèrent de vifs débats :

1. Les conséquences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques
2. Les impacts sur la biodiversité et leurs conséquences.

Le site de Notre-Dame-des-Landes est composé de zones humides à 98%, et se situe sur deux têtes de bassins versants (partie « amont » d'un territoire dont l'ensemble des eaux de précipitation et de source convergent vers un même cours d'eau). Les eaux souterraines, au même titre que les eaux de surface, font partie intégrante du bassin versant. Les têtes de bassin sont fragiles, donc à protéger.

La protection de ces zones humides fait l'objet d'un schéma dédié, le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE Loire-Bretagne).

En novembre 2012, un collège d'experts scientifiques indépendant est nommé par le Premier ministre afin d'évaluer la méthode de compensation des incidences sur les zones humides proposées par le maître d'ouvrage. Le rapport, tout en soulignant « la difficulté et l'ampleur du travail mené par les maîtres d'ouvrage » et « la volonté d'innovation des acteurs », conclut que la méthode de compensation ne peut être validée en l'état (Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à la méthode de compensation, novembre 2012, p.1). Le collège d'experts émet douze recommandations, quatre sur la méthode et huit réserves sur son application.

Suite à la parution de ce rapport, les maîtres d'ouvrage ont procédé à un certain nombre d'adaptations, notamment en proposant de « surcompenser » quantitativement les pertes.

En février 2015, le Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité (CSPNB) a émis un avis défavorable, considérant que « ce projet aurait un impact très important sur des agro-écosystèmes de zones humides (...), en voie de disparition sur l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, précieux par leurs fonctions écologiques et leur richesse en biodiversité, dont les possibilités de compensation

à l'identique apparaissent très restreintes ». (Avis CSPNB, février 2015, p.2) Pour les naturalistes, le site Notre-Dame-des-Landes est un site bocager unique en Pays de la Loire (du fait de sa protection depuis 50 ans) avec la plus forte densité de haies et de mares au niveau régional. Il accueille « la plus importante population de grenouilles agiles et la troisième plus importante population de tritons marbrés connues à ce jour en France », mais aussi 146 espèces animales et végétales protégées dont 32 espèces au niveau européen, parmi lesquelles « 10 justifient la désignation d'une zone spéciale de conservation ».

On décompte par ailleurs cinq Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sur les communes de Notre-Dame-des-Landes et de Vigneux-de-Bretagne.

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) indiquent que « le bocage de Notre-Dame-des-Landes, préservé par les effets de la zone d'aménagement différé, accueille une biodiversité riche et variée, mais insuffisante pour justifier un zonage réglementaire de protection » (Rapport CGEDD, mars 2016, p.5). Ils ajoutent que du point de vue des espèces animales et végétales, ce n'est pas un « ensemble d'exception ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p.75-76)

Les nuisances sonores de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme, s'imposant au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aéroports en préservant l'activité aéroportuaire. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon de 15 à 20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Le PEB délimite quatre zones d'exposition au bruit :

- Zone A** Exposition au bruit très forte (non constructible sauf activités aéronautiques)
- Zone B** Exposition forte (non constructible sauf activités aéronautiques)
- Zone C** Exposition modérée (constructions individuelles non groupées autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé)
- Zone D** Exposition faible (constructions autorisées, mais doivent être insonorisées)

L'adoption d'un PEB donne lieu à une procédure administrative longue et complexe, vu les enjeux en matière d'urbanisme et d'aménagement. La procédure comprend notamment une consultation des communes concernées ainsi qu'une enquête publique.

Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'existence de 2 pistes décalées limiterait l'impact sonore. À l'horizon 2050 (9 millions de passagers), la population totale impactée pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes serait de 2 664 (dont 587 en zones A, B et C) contre 80 450 à Nantes Atlantique (dont 25 350 en zones A, B et C), à Nantes Atlantique.

L'IMPACT AU REGARD DES REJETS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'Association internationale du transport aérien (AITA) s'est donnée pour objectif de stabiliser les émissions du secteur aérien d'ici à 2020, pour atteindre une « croissance neutre en carbone », puis les réduire de 50 % en 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

S'agissant du dossier Notre-Dame-des-Landes, sans se prononcer sur la disponibilité d'énergies fossiles dans un avenir indéterminé, les experts du CGEDD soulèvent la question de l'impact à terme des obligations induites par la lutte contre le changement climatique sur le secteur aérien. Selon le Comité pour la protection de l'environnement en aviation (CAEP), le coût financier pour les compagnies aériennes de la compensation des émissions de CO2 au-delà de 2020, en fonction de différents scénarios de croissance du secteur, pourrait représenter, en 2035, entre 0,5% et 2,4% des recettes de l'aviation internationale, sur la base d'une tonne équivalent carbone à 40 dollars en 2035, et jusqu'à 4,8% avec une tonne équivalent carbone à 80 dollars (Rapport CGEDD, mars 2016, p.16).

Les dossiers fournis par le maître d'ouvrage ne fournissent aucune donnée en la matière.



LES EMPLOIS

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, environ 2000 emplois liés directement aux activités aéronautiques seraient transférés sur la future plate-forme. Elle considère qu'il est difficile à ce stade de déterminer le nombre d'emplois « extra-aéronautiques » qui pourraient être transférés ou créés sur le site de Notre-Dame-des-Landes. Ces emplois, non directement liés aux activités de la plate-forme, dépendront de la stratégie des entreprises et bien entendu du développement économique notamment sur les zones d'activités situées à proximité de la plate-forme. Au delà des emplois transférés à l'ouverture, ce sont 600 emplois directs nouveaux qui seraient créés par million de passagers supplémentaires, soit un total de 2500 emplois à horizon 2020 pour 5 millions de passagers et près de 1000 emplois supplémentaires à horizon 2025 par rapport à 2012.

Certains pensent que les emplois créés du fait de l'augmentation du trafic seraient globalement les mêmes quel que soit le site.

Le pôle industriel situé à l'Est de l'aéroport de Nantes Atlantique (regroupant le pôle de compétitivité EMC2, un institut de recherche technologique, Airbus et des entreprises des filières de l'aéronautique, de la construction navale, des énergies marine renouvelables, etc.) a créé, en dix ans, 5000 emplois industriels et 1000 emplois de chercheurs.

Les responsables des collectivités et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire estiment que les 80 hectares libérés sur le site de Nantes Atlantique permettraient à terme de doubler le nombre d'emplois accueillis sur le site, soit 5000 nouveaux emplois industriels et 1000 nouveaux emplois de chercheurs, pour constituer un pôle de niveau européen pour les industries du futur, les nouveaux matériaux et l'aéronautique.

LES ÉTUDES « COÛT-AVANTAGES » DE L'AÉROPORT NOTRE-DAME-DES-LANDES

Pour apprécier l'utilité publique d'un projet comme celui de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Conseil d'État applique ce qu'il appelle la « théorie du bilan », où l'on compare les avantages du projet à son coût et à ses inconvénients. Le bilan « coût-avantages » doit être positif pour que l'utilité publique du projet soit reconnue.

Pour le projet, le volet économique de l'enquête publique de 2006 comportait ainsi une analyse coûts-bénéfices. Ces études n'ont pas été remises en cause par le juge administratif puisque les recours contre la déclaration d'utilité publique ont été rejetés.

L'essentiel des avantages du projet réside dans le temps gagné par les usagers du transport aérien. Ces études, réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), ont été contestées par les opposants qui ont confié une expertise au bureau d'études CE Delft.

Les controverses, très techniques, portent notamment sur le calcul des gains de temps, le choix de la valeur du temps, sur les trafics, sur la valeur du taux d'actualisation adoptée, sur les coûts de construction et sur les coûts externes (pertes de terres agricoles, gestion de l'eau...).

Pour leur part, les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) considèrent que: « [...] le projet présente un bilan largement positif même s'il était actualisé à des taux plus conformes à ce qui serait de règle aujourd'hui et même s'il devait supporter des aléas de coûts de construction ou de compensation». (Rapport CGEDD, mars 2016, p.52)



SI L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES EST RÉALISÉ, QUE DEVIENNENT LES ESPACES LIBÉRÉS À NANTES ATLANTIQUE ? QUELLES CONSÉQUENCES SUR LE LAC DE GRAND LIEU ?

Les espaces libérés

Dans l'hypothèse de la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, aussi bien les vols commerciaux, que l'aviation d'affaires et de tourisme seraient transférés.

En l'état actuel, la piste de Nantes Atlantique serait maintenue pour un usage strictement industriel d'Airbus avec deux ou trois vols par semaine en fonction des besoins logistiques du pôle industriel aéronautique. Cet usage supprime toutes les contraintes liées au plan d'exposition au bruit (PEB).

Selon Nantes Métropole, le transfert de l'aéroport conduirait non seulement à libérer des espaces au niveau de l'aéroport actuel, mais permettrait **la construction de 6 000 logements (15 000 habitants)** sur des territoires libérés de l'exposition au bruit aérien. Ces logements représenteraient 20 % de l'accroissement de la population attendue par la métropole d'ici 2030, qui, sans cela, devraient être réalisés en troisième ou quatrième couronne, avec un développement de l'étalement urbain.

Le lac de Grand Lieu

Le lac de Grand Lieu, plus grand lac naturel de plaine en France, est situé à 14 kilomètres de Nantes, il représente un patrimoine naturel d'exception notamment pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Outre la lutte contre l'étalement urbain, Nantes Métropole a également pour objectif de conforter la préservation du lac de Grand Lieu et de créer une forêt urbaine à l'ouest de la piste actuelle, prévue au projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Les réserves naturelles nationales et régionales du lac de Grand Lieu, le plus grand lac naturel d'Europe en période hivernale, bénéficient de nombreuses

protections nationales, européennes et internationales : site classé, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), zone Natura 2000, zone de protection spéciale (ZPS, mise en œuvre de la directive Oiseaux), zone désignée au titre de la convention Ramsar.

De nombreux naturalistes considèrent que le déménagement de l'aéroport constituerait une plus grande menace pour l'environnement que le survol du lac par les avions du fait de la densification inévitable de l'urbanisation. Ce point de vue est contesté par les collectivités territoriales.



RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE DANS LE SCÉNARIO D'UN MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ

La commission du dialogue avait recommandé « que les services de l'État approfondissent l'évaluation des coûts de réaménagement de Nantes Atlantique avec maintien de la piste actuelle ou avec création d'une piste transversale ». (Rapport de la Commission du dialogue, avril 2013)

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a remis un rapport en novembre 2013. Malgré l'importance du sujet, ce document n'a pas fait l'objet d'une contre-expertise concernant notamment le caractère progressif des aménagements, les coûts et les durées de fermeture de l'aéroport pour la réfection de la piste. Aucune analyse « coûts-avantages » n'a été effectuée sur cette option.

Les conclusions du rapport 2013 de la direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Ces conclusions sont les suivantes :

- Une réfection totale de la piste devrait être réalisée à l'horizon 2020
- Pour réaliser ces travaux, l'aéroport devrait être fermé « au moins 3 mois », en période d'été, pendant lesquels « la région nantaise ne serait plus desservie par voie aérienne », avec des « conséquences socio-économiques majeures » et des conséquences négatives pour les compagnies aériennes (Rapport du service technique de l'aviation civile, novembre 2013, p.6). Cette interruption impliquerait une perte d'exploitation notamment pour le concessionnaire et les compagnies aériennes de 85 millions d'euros.
- Des aires de sécurité devraient être mises en œuvre, d'une longueur de 240 mètres à chaque extrémité, ce qui impliquerait de décaler la piste vers le sud. À long terme, un allongement de la piste à 3 600 mètres serait requis pour accueillir les avions gros porteurs.
- S'agissant de l'aérogare, le déficit de surface de 7 600 mètres carrés (dès 5 millions de passagers) pourrait être comblé par le transfert des fonctions administratives dans un autre bâtiment à construire. Un deuxième terminal devrait être réalisé dans un second temps pour pouvoir accueillir 7, puis 9 millions de passagers.
- Le coût de ces aménagements est évalué à 207 millions d'euros à l'horizon 2020 (5 millions de passagers). Entre 2030 et 2035 (7 millions de passagers), des investissements complémentaires de 286 millions d'euros devraient être réalisés et enfin 192 millions d'euros supplémentaires à l'échéance 2050 (9 millions de passagers). Globalement pour les trois phases, les coûts d'aménagement atteindraient 740 millions d'euros en tenant compte des acquisitions foncières de l'ordre de 114 hectares. L'aménagement impacterait ainsi plusieurs hectares de zones humides et le site Natura 2000 du lac de Grand Lieu.

Coûts d'aménagements progressifs (valeur 2013, source DGAC):

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES			Total pour les 3 phases Horizon 2050 685,2 M€
Phase 1 5 millions de passagers Horizon 2025 207,1 M€	Phase 2 7 millions de passagers Horizon 2033 285,9 M€	Phase 3 9 millions de passagers Horizon 2050 192,2 M€	
ÉTUDE, ACQUISITIONS FONCIÈRES, AMÉNAGEMENTS Phase 1, 2 et 3 55 M€			55 M€
			Coût total 740,2 M€

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) avait également évalué en 2006 la piste transversale proposée par les opposants au projet de Notre-Dame-des-Landes. Elle concluait à une évaluation qui dépasse le milliard d'euros et une acquisition de 260 hectares. Une piste transversale conduirait surtout à des atterrissages et décollages par « vents traversiers », problématiques du point de vue aéronautique.

Le point de vue des opposants au transfert de l'aéroport

Les opposants contestent ces éléments. En février 2016, l'ACIPA, le Cédpa, l'Atelier Citoyen et France nature environnement (FNE) ont adressé une note pour les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Leurs observations sont les suivantes :

En 2007, le dossier de l'enquête publique chiffrait le coût de la réfection de la piste en cas de maintien de l'activité à 35 millions d'euros. **Pourquoi prolonger la piste à 3 600 mètres ?**

Pourquoi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit-elle une extension considérable des parcs de stationnement des avions sur le site de Nantes Atlantique à horizon 2050 (36 alors que Notre-Dame-des-Landes en comporte 20 à l'ouverture) ?

L'opérateur précise que si 20 postes sont prévus à l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, une quarantaine est envisagée à horizon 2050.

Pourquoi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit-elle une aérogare de 59 000 mètres carrés à l'horizon 9 millions de passagers, soit 18 000 mètres carrés de plus que celle prévue à Notre-Dame-des-Landes ?

L'opérateur indique que l'emprise de l'aérogare de Notre-Dame-des-Landes serait de 35 000 mètres carrés à l'ouverture à l'ouverture et de 70 000 mètres carrés à horizon 2050.

L'accès à l'aéroport actuel en transports en commun pourrait être amélioré : **prolonger la ligne 3 du tramway semble facilement réalisable** (coût 40 à 50 millions d'euros). Les 7 kilomètres de voie ferrée existante desservant Nantes Atlantique à partir de la gare de Nantes peuvent être mis à niveau, mettant 1,3 million d'habitants à moins d'une heure de train.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a sous-estimé le nombre moyen de passagers par avion (emport), ainsi que le progrès technique des avions.

La position des experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont étudié le réaménagement de Nantes Atlantique. Leurs conclusions sont les suivantes :

L'hypothèse d'une piste est-ouest n'est pas satisfaisante.

La population concernée par les nuisances sonores est inférieure à celle de la piste existante de Nantes Atlantique, mais sensiblement plus élevée que pour le projet de Notre-Dame-des-Landes. Cette hypothèse aurait des conséquences néfastes du point de vue de la biodiversité et nécessiterait l'information de la Commission européenne. **Du point de vue aéronautique, l'orientation de cette piste imposerait des atterrissages et des décollages par vents traversiers.**

Les propositions de l'Atelier Citoyen ne prennent pas suffisamment en compte les exigences de sûreté pour les passagers, les personnels et les entreprises.

Il faudrait allonger la piste d'une centaine de mètres vers le Sud pour construire les dégagements de sécurité en bout de piste (32 ha d'acquisitions foncières). En revanche, la mission considère que ni le prolongement de la piste à 3 600 m, ni son élargissement ne sont nécessaires.

La mission n'a pu faire procéder à une contre-expertise de la nécessité de renforcer la structure de la piste. Néanmoins, des travaux nécessitant **un arrêt de la piste, d'au moins un mois, sont indispensables.**

« L'ordre de grandeur des coûts d'investissement, correspondant à l'horizon « 7 millions de passagers », a été évalué à 300 millions d'euros TTC, compte non tenu des conséquences financières des travaux sur l'exploitation de l'aéroport » (Rapport CGEDD, mars 2016, p.4). Cette estimation est très inférieure à celle de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) au même horizon (493 millions d'euros TTC).

Par ailleurs, la desserte de l'aéroport devrait être améliorée par :

- Le prolongement de la ligne de tramway,
- La création d'une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique,
- La création de parkings automobile en silo (sur plusieurs étages).



LES NUISANCES AÉRIENNES DANS L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

Population impactée

Le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur à Nantes Atlantique date de 2003. En 2013, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a réalisé des cartes de bruit à l'horizon 2030, dans l'hypothèse du maintien de Nantes Atlantique. 57 900 personnes seraient impactées par le bruit à l'horizon 2020 (5 millions de passagers) et 80 450 à l'horizon 2050 (avec de forts impacts sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, que le maire considérerait comme « sacrifiée »). N.B. : *l'estimation de la population concernée est réalisée à « population constante ».* Pour les partisans du transfert, la question du bruit est un élément déterminant.

L'aire à retenir

Pour les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), le maintien de l'activité à Nantes Atlantique rendrait indispensable la révision du plan d'exposition au bruit, qui date de 2003. **La population concernée par les différentes zones de bruit (A, B, C et D) serait d'environ 60 000 habitants.** Le zonage poserait la question d'une dérogation pour la construction du nouveau Centre hospitalier universitaire (CHU), à cheval sur les zones C et D du plan d'exposition au bruit (en zone C, il y a en effet des restrictions à l'urbanisation).

Les experts concluent que « l'aire à retenir est un peu inférieure à celle calculée en 2013 par la DGAC, essentiellement dans l'axe de la piste, mais nettement supérieure à celle du résultat de la modélisation d'ADECS Airinfra ». (Rapport CGEDD, mars 2016, p.83)

Expertises

De son côté, le Cédpa, opposé au transfert, a sollicité le bureau d'études ADECS Airinfra pour réaliser une première expertise en 2013, puis une seconde en janvier 2014. Selon ADECS Airinfra, la population impactée en 2030-2040 serait inférieure à celle d'aujourd'hui compte tenu :

- des hypothèses d'emport à horizon 2032 (deux hypothèses : 100 ou 112) qui influent sur le nombre de mouvements commerciaux (deux hypothèses : 60 000 ou 65 000 mouvements),
- de la nouvelle génération d'avions moins bruyants,
- de la répartition Nord-Sud des atterrissages et des décollages (estimation 50 / 50).

Trajectoire & atterrissage

La trajectoire d'approche pour l'atterrissage face au Sud survole l'agglomération nantaise à basse altitude. Pour limiter l'exposition au bruit des zones les plus densément peuplées, la trajectoire d'approche a été désaxée de 13 degrés par rapport à la piste, ce qui est une singularité de Nantes Atlantique. Enfin, l'utilisation préférentielle de la piste avec atterrissages vers le Nord (pour limiter les nuisances) ne respecte pas strictement les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des bonnes pratiques des aéroports européens. Ces procédures n'ont pas été remises en cause compte tenu de la perspective du transfert à Notre-Dame-des-Landes en 2017. Les experts du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) estiment que la question de la mise en conformité des procédures doit être posée, avec des conséquences en termes d'accroissement des nuisances pour les populations.

Après avoir procédé à de nombreuses auditions, la Commission nationale du débat public (CNDP) présente les principaux arguments des acteurs favorables et des acteurs opposés au projet de transfert

« ÊTES-VOUS FAVORABLE AU PROJET DE TRANSFERT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE SUR LA COMMUNE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ? »

(PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2008)

6 ARGUMENTS POUR VOTER

OUI

26 JUIN
Faites
votre choix !

- Projet indispensable au développement de l'attractivité économique et touristique de la région et du département, et au renforcement de leur rayonnement international, soutenu par 22 grandes collectivités.
- Suppression des risques et des nuisances sonores dans l'agglomération nantaise et préservation des espaces naturels (lac de Grand Lieu).
- Renforcement de la dynamique de la métropole nantaise par la réutilisation des espaces libérés : création de milliers d'emplois, lutte contre l'étalement urbain, construction de logements et aménagement d'une forêt urbaine.
- Limitation des coûts pour l'État et les collectivités par l'apport de fonds privés. Risque de lourdes indemnités versées par l'État au concessionnaire en cas d'abandon du projet de transfert (probablement supérieures à la participation de l'État à sa réalisation).
- Abandon du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, évitant de longues procédures administratives, la fermeture de la piste pendant les travaux et un coût élevé.
- Respect de décisions publiques et de justice qui ont été prises.

6 ARGUMENTS POUR VOTER

NON

- Projet inutile alors que le réaménagement de Nantes Atlantique est suffisant pour répondre aux besoins du territoire et assurer son attractivité à moyen et long termes.
- Forte atteinte à des zones humides très sensibles (double tête de bassin versant), fort impact sur une biodiversité très riche et sur un bocage unique et de grande qualité. Compensations difficiles à réaliser. Pré-contentieux européen en cours.
- Perte d'espaces agricoles du fait de l'emprise du futur aéroport, de l'étalement urbain associé et des compensations environnementales.
- Mauvaise desserte en transports collectifs de l'aéroport à court terme et coûts élevés de leur réalisation à moyen-long terme (projets de tram-train et nouvelle liaison ferroviaire Nantes-Rennes).
- Méconnaissance des ambitions de l'Accord de Paris issu de la COP21, visant à stabiliser les émissions de CO2 (plafonnement à venir des émissions de CO2 du transport aérien).
- Projet conduit de manière peu transparente. Difficulté d'accéder aux informations pour les citoyens, insuffisance d'expertises indépendantes.

LIENS VERS LES SITES INTERNET FAVORABLES AU TRANSFERT

- › Ailes pour l'Ouest
- › ACSAN, association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise
- › Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nantes Saint-Nazaire
- › Collectif citoyen engagé pour le transfert de l'aéroport (COCETA)
- › Collectif citoyen Oui à l'avenir, Oui à l'aéroport
- › Les Républicains (LR) 44
- › Nantes Métropole
- › Parti Communiste Français (PCF) 44
- › Parti Socialiste (PS) 44
- › Syndicat mixte aéroportuaire (SMA)
- › Union des Démocrates et Indépendants (UDI) 44
- › Ville de Nantes

LIENS VERS LES SITES INTERNET OPPOSÉS AU TRANSFERT

- › ACIPA, association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
- › Atelier Citoyen
- › CéDpa, collectif des élus doutant de la pertinence de l'aéroport
- › Collectif des Naturalistes en lutte
- › Confédération générale du travail (CGT) 44
- › Confédération paysanne
- › Coordination des opposants
- › Europe Écologie Les Verts (EELF) Pays de la Loire
- › France Nature Environnement (FNE)
- › Front National (FN) 44
- › Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) Pays de la Loire
- › Site indépendant contre le projet

LIENS AVEC LES SITES DE L'ÉTAT, DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DES COMMISSIONS D'EXPERTS

Sites de l'État et des maîtres d'ouvrage

- › Préfecture
- › Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
- › Société Aéroports du Grand Ouest (AGO)
- › Décret de déclaration d'utilité publique 2008
- › Décret approuvant la concession 2010

Rapports des commissions d'experts et de la CNDP

- › Débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (2003)
- › Rapport de la commission du dialogue (2013)
- › Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides (2013)
- › Rapport d'expertise sur l'agriculture (2013)
- › Études sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest établi par le CGEDD (2016)