



Atelier Citoyen :

Site web : www.ateliercitoyen.org

Contact : at.citoyen@gmail.com

Twitter : @At_Citoyen

Facebook : www.facebook.com/AtelierCitoyen

Commission Nationale du Débat Public

Monsieur Leyrit

244 boulevard Saint-Germain

75007 Paris

Nantes, le 14 juin 2016

[Lettre ouverte]

Observations sur le document de synthèse de la CNDP

en vue de la consultation du 26 juin sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Monsieur Leyrit,

Lors de son discours d'ouverture de la 4e Conférence environnementale, le 25 avril 2016, le président François Hollande déclara : « *Je veillerai à ce que les informations transmises aux électeurs soient les plus objectives possibles, préparées par une commission indépendante ; la Commission nationale du débat public, préparant un dossier dans la transparence et dans le respect de toutes les sensibilités et de toutes les opinions.* »

Vous venez de publier le document de synthèse évoqué par le Président de la République. Notre association, l'Atelier Citoyen, et nos travaux sont cités dans ce document, et nous vous en remercions. Cependant, nous n'avons pas été conviés aux auditions qui ont permis la préparation de ce document, c'est pourquoi nous nous permettons d'apporter un éclairage sur ce dossier et quelques corrections à votre document.

Il ne nous semble en effet pas possible de laisser des données fausses dans votre document, comme une citation incorrecte de la DGAC, ou des chiffres incorrects qui ont été récemment corrigés par le CGEDD.

L'ensemble de nos observations vont dans le sens des directives de notre Président pour « la transparence et le respect de toutes les sensibilités et de toutes les opinions » et nous espérons sincèrement qu'elles soient intégrées. Nous vous prions de bien vouloir les communiquer à l'ensemble des membres de la Commission pour qu'elle puisse statuer rapidement. Dans cette attente, nous vous prions de recevoir nos salutations les meilleures,

Franco Fedele et Ivan Fouquet

Co-fondateurs de l'Atelier Citoyen

Copies :

- Président de la République, Monsieur François Hollande
- France Nature Environnement



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.

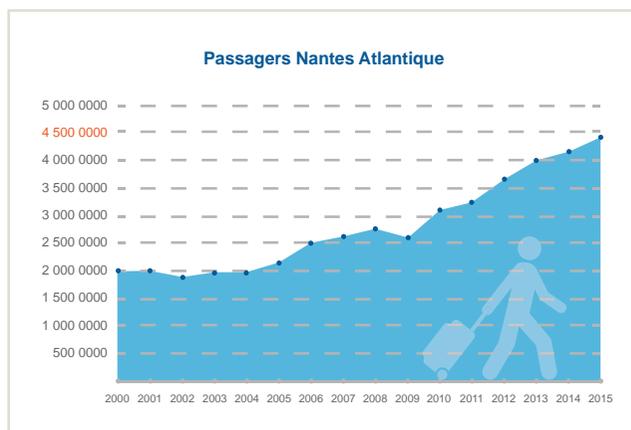


Fig. 1 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

Les mouvements d'avions

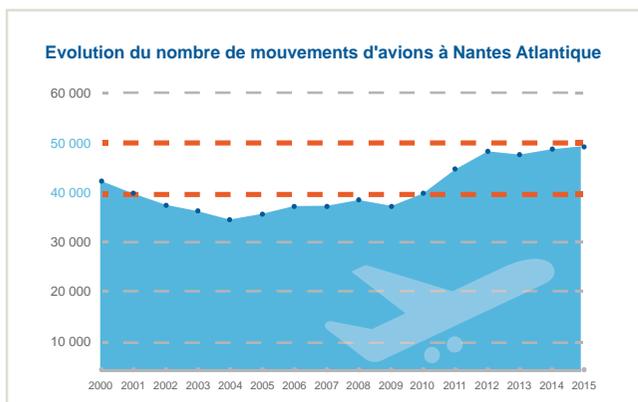


Fig. 2 - source : Statistiques de l'Union des Aéroports Français

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.

4 395 000
passagers
en 2015

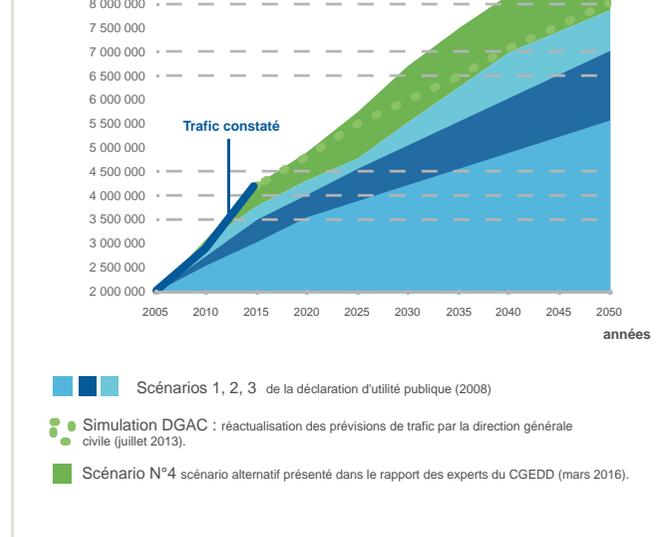
49 250
mouvements
d'avion
en 2015

Cette partie est moins développée que la précédente sur les passagers. Hors les nuisances aériennes proviennent plus des avions que des passagers. Il conviendrait donc de noter que **la DGAC estimait en 2003 le nombre de mouvements d'avions commerciaux (atterrissages et décollages) à 75 000 pour 2010. Ce chiffre n'a jamais été atteint**, comme vous le notez, il est à 49 250 mouvements. L'emport de 86 en 2014 peut être actualisé par celui de 2015 : 89.

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.



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 CGEDD considère également en conclusion page 61 que
« l'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic. »

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 ».



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.

Les deux pistes ne sont pas une demande des élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres. Leur demande portait sur les orientations de ces deux pistes.

Comme le montre le CGEDD, il est possible d'avoir un roulage aussi court avec une seule piste. De plus, la consommation de kérosène durant le roulage peut être évitée par « green taxiing », tracteur électrique permettant un roulage en coupant les moteurs principaux.

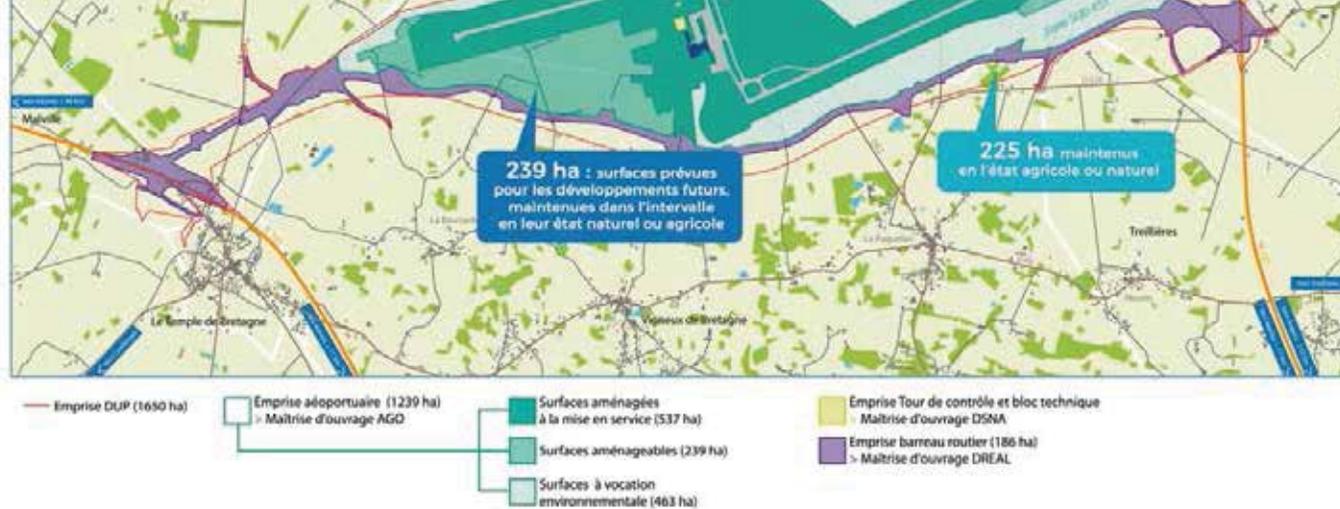
métropole de Nantes Saint-Nazaire. Ce schéma a effectivement été mis en révision le 22 mars 2013, laquelle révision se poursuit actuellement. La Commission a pris acte de cette réponse au mois de novembre 2015. Par la suite, après l'annonce de la tenue d'une consultation locale, elle a indiqué vouloir attendre le résultat de cette démarche.

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.

Cependant l'énergie nécessaire à la construction de l'aérogare (énergie grise) représente plus de **100 ans de consommation d'énergie** de cette aérogare.



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.

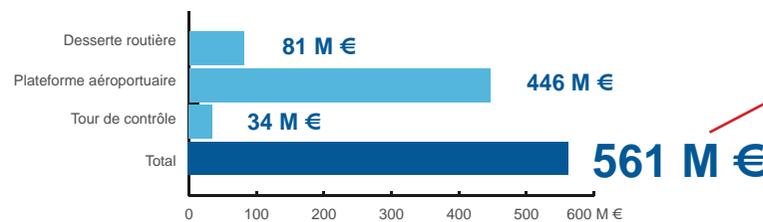
Les emprunts bancaires d'AGO sont cautionnés par les collectivités locales. Le risque repose donc tant sur les collectivités que sur le concessionnaire.



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).



Il convient de préciser qu'il s'agit du **coût du projet d'aéroport pour une capacité de 4 millions de passagers**, c'est-à-dire d'une capacité inférieure à celle de l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

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).

Total : 561 M €

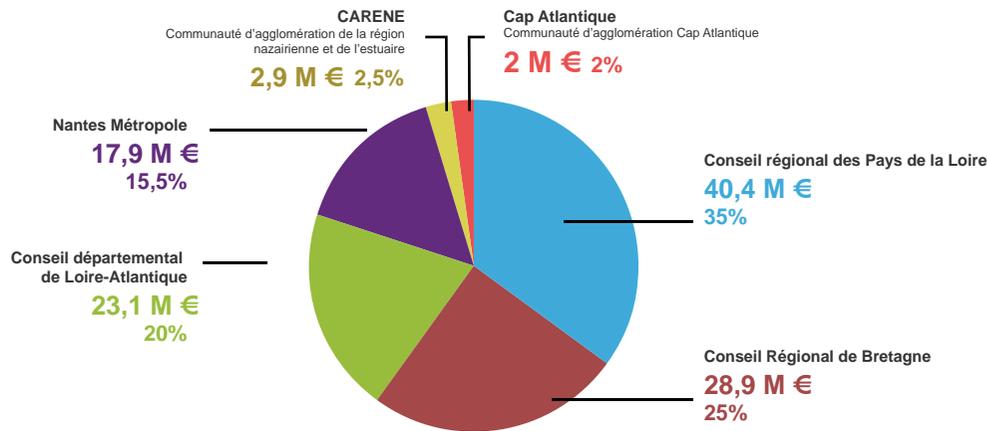
Ce total de 561 millions n'inclut pas la desserte en transports collectifs : bus à haut niveau de service (BHNS), projets de tram-train et de ligne à grande vitesse (LGV).

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.

Vous citez plus loin le coût du tram-train entre **150 et 200 millions d'euros**. Cette partie est plus opportune pour indiquer ce montant, ainsi que celui d'une ligne LGV qui dépasserait **le milliard d'euros**.

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.

Ce montant n'est pas supérieur au financement public du projet. De plus ce montant n'a pas été confirmé par Vinci dont le PDG a affirmé le 19 avril 2016 « Le temps venu, on discutera ». Il est probable que Vinci restera concessionnaire de l'aéroport actuel.



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)

Le traitement de cette partie est très inégal.

Il conviendrait de noter que le nouvel aéroport ne sera pas un aéroport intercontinental, qu'il n'accueillera pas le Concorde. **Ce déplacement de 30 km n'augmente pas la zone de chalandise au point de remplir des vols longs courriers.** L'aéroport actuel propose déjà 87 destinations à l'international : vers les plus importantes métropoles européennes, capitales, centres de décisions, emplacements de sièges sociaux et places financières (Londres, Genève, Bruxelles, Paris, Rome, Berlin, Dublin, Bâle) et vers des destinations de tourisme et de loisir (Ajaccio, Ibiza, Venise, Marrakech) et même un paradis fiscal (Malte).

Par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, il est important de noter que **le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes augmente l'aire urbaine de la métropole nantaise et accentue le phénomène d'étalement urbain.** Il favorise aussi une utilisation plus importante de la voiture et donc d'**embouteillages** en constituant un nouveau pôle vers lequel la ville aura tendance à s'étendre et vers lequel les déplacements augmenteront. L'augmentation du territoire des déplacements va à l'encontre des principes même de développement durable, de réduction des déplacements automobiles (PDU de Nantes) **de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre inhérentes à ces déplacements.**

L'étalement urbain est l'un des problèmes majeurs en France en ce début du 21^e siècle. En France, 600 km² sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans.

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

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.

Le chiffre de 80 450 provient d'une étude de la DGAC de 2013, qui est remise en cause par le CGEDD : la DGAC avait réactualisé ses prévisions de trafic et avait envisagé un décrochage des tendances à la hausse du trafic. Selon le CGEDD, cette étude doit être reprise et une nouvelle modélisation doit être réalisée rapidement. **Il est donc abusif de citer ce chiffre de 80 450 sans mentionner** 1) qu'il s'agit de la zone D, zone où le bruit est considéré comme faible (bruit inférieur à 55 db) ; 2) que ces estimations sont remises en cause par le CGEDD.

En termes d'émissions de CO2, nos calculs montrent que la construction de la nouvelle aérogare correspondrait **à 110 ans des émissions de gaz à effet de serre de son exploitation.**

L'impact est encore plus important car au-delà du périmètre de l'aérogare. Il faut indiquer le bilan pour les travaux d'infrastructure :

- les pistes ;
- les bâtiments de l'aéroport autres que l'aérogare (tour de contrôle, parking avions, ...)
- les parkings ;
- les accès routiers et ferrés pour accéder au nouvel aéroport.



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)

L'étude coûts-avantages du volet économique de l'enquête publique de 2006 ne l'indique pas. Il s'agit d'une réinterprétation ultérieure, toujours sujette à débat puisque l'Etat n'a pas transmis au Cédpa l'étude initiale demandée, en dépit de l'avis favorable de la Cada.

Même si le départ de l'aéroport libère 80 ha, il ne sera pas possible de construire sur ces terrains proches de la piste. Une piste « à usage restreint », même pour un trafic limité, génère des servitudes aéronautiques de dégagement qui empêchent l'édification d'obstacles à proximité de l'aéroport de manière à assurer la visibilité, les communications radio et in fine la sécurité des avions lors des phases d'approche et de décollage. Cela concerne tant la visibilité des avions que celle de la tour de contrôle.

Par ailleurs, le départ de l'aéroport fragilise les entreprises et les 8 300 emplois présents sur la zone aéroportuaire. Les documents d'urbanisme de Bouguenais indiquent que : « La commune de Bouguenais est identifiée comme un pôle économique majeur de l'agglomération nantaise. Elle bénéficie d'un environnement favorable à son développement. La présence du périphérique et d'infrastructures lourdes telles que l'aéroport encouragent l'implantation d'entreprises spécialisées et crée une dynamique pour le développement économique de la commune. Ainsi, le tissu économique de Bouguenais est composé de l'aéroport Nantes Atlantique, Airbus Industrie, le site du D2A, le Technocampus EMC², Daher-Socata, une partie du port à bois et les activités de l'Équipement (IFSTTAR). »



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).

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

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.

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.

Les territoires urbanisés libérés de l'exposition au bruit aérien constituent 2% de la surface urbanisée de l'agglomération nantaise. Vouloir y loger « 20% de l'accroissement de la population attendue par la métropole d'ici 2030 » est une absurdité, alors que l'agglomération nantaise est une des villes les moins denses de France et qu'il est largement possible de densifier sur les 98% de territoires restants sans étendre la ville.

Il conviendrait de citer précisément Loïc Marion, chercheur au CNRS, spécialiste de l'écologie de ce lac depuis plus de 40 ans et premier directeur de la réserve naturelle de Grand-Lieu ainsi que la note du 9 septembre 2014 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire,

Il ne s'agit pas de densification mais bien de construction de **lotissements sur des terrains encore naturels et protégés par le PEB** à proximité du lac. Ces projets sont connus car indiqués au PLU de Saint-Aignan de Grand Lieu. En 60 ans, les zones pavillonnaires se sont multipliées en dehors des zones contraintes par le PEB. Les pavillons de lotissements procèdent plus du mitage que de la densification.

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.

Une contre expertise a été réalisée en juin 2014 par le Cédpa elle montre clairement **la surestimation des surfaces et des coûts de l'aménagement proposé par la DGAC.**

Vous indiquez plus loin que le CGEDD note un arrêt de la piste de un mois, pourquoi indiquer l'estimation de **3 mois** de la DGAC qui est incorrecte ?

De même, vous indiquez plus loin que le CGEDD considère que ni le prolongement de la piste à **3 600 mètres**, ni son élargissement ne sont nécessaires. Pourquoi indiquer ces prévisions de la DGAC qui sont incorrects ?

Cette citation est fautive, cette phrase n'est pas affirmative dans l'étude de la DGAC, mais interrogative. Et la note du 9 septembre 2014 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, répond à cette interrogation.

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

Le coût pour 9 millions de passagers devrait être comparé avec le projet de NDDL pour 9 millions de passagers. Le document cite uniquement le prix à l'ouverture pour 4 millions de passagers.

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).

Nous disposons de plan de l'aérogare de NDDL pour 9 M Pax, sa surface est **de 40 900 m²**. S'il existe un document présentant un projet de 70 000m² pouvez-vous nous le fournir ?

Merci de citer cette critique du CGEDD, cependant sans présenter nos travaux, elle semble difficile à comprendre. De plus, cette critique est curieuse car le projet de la DGAC est nettement moins précis que les études que nous avons pu fournir. Aussi la DGAC dans son étude est loin de prendre en compte les exigences de sûreté pour les passagers, les personnels et les entreprises.

Ces exigences sont contraignantes mais elles se posent sur tous les aménagements d'aéroports. Elles se gèrent par phase de travaux et en ce sens l'aménagement de l'aéroport de Nantes ne serait pas un chantier exceptionnel.

L'estimation de la DGAC a été reconnue comme surévaluée, une des nombreuses aberrations souvent citée est la démolition/reconstruction d'un chenil pour 602 000 € HT.



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.

A nouveau, **il est abusif de citer ce chiffre de 80 450** sans mentionner 1) qu'il s'agit de la zone D, zone où le bruit est considéré comme faible (bruit inférieur à 55 db) ; 2) que ces estimations sont remises en cause par le CGEDD.

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.

« 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



6 ARGUMENTS POUR VOTER

NON

- 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.
- 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.

La tournure des phrases et la faiblesse des arguments proposés orientent ostensiblement les citoyens. Nous proposons de remplacer les arguments du 'non' par :

Projet ancien qui a considéré le territoire agricole et naturel comme un espace vide. Le dynamisme actuel et l'attractivité de notre région, montre qu'elle a réussi à se développer sans ce second aéroport. L'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic.

Il s'agit d'un projet dispendieux en argent public, dont les retombées économiques vont à des intérêts privés

Ce projet d'aéroport ne répond ni aux problèmes actuels de préservation des ressources et des terres, ni aux enjeux du réchauffement climatique.

Le départ de l'aéroport existant fragilise 8 300 emplois de la zone aéroportuaire nantaise. Il délocalise les 2000 emplois de l'aéroport existant. Les emplois créés pour le chantier peuvent l'être pour des chantiers plus utiles pour la région (crèches, maisons de retraites, lycées, rénovations thermiques...)