



Atelier Citoyen :

Site web : www.ateliercitoyen.org

Contact : at.citoyen@gmail.com

Twitter : @At_Citoyen

Facebook : www.facebook.com/AtelierCitoyen

Monsieur le président de la République
Emmanuel Macron
Palais de l'Élysée,
55 rue du Faubourg-Saint-Honoré,
75008 Paris

Nantes, le 20 décembre 2017

[Réponse au courrier du Syndicat Mixte Aéroportuaire du 18 décembre]

Décidément les mensonges continuent...

Monsieur le Président de la République,

Depuis la remise au premier ministre du rapport des médiateurs, la fébrilité des porteurs du projet s'est aggravée. Ceux-ci utilisent à nouveau des arguments dont la médiation a pourtant montré de façon détaillée les faiblesses. C'est ainsi que tout récemment le Syndicat Mixte Aéroportuaire vous a écrit un courrier pour vous donner, en toute objectivité sans doute, des éléments correctifs au rapport sur neuf points. L'Atelier Citoyen y répond point par point. Il n'est décidément pire sourd que celui qui ne veut entendre...

Veuillez agréer, Monsieur le président de la République, l'expression de notre respectueuse considération

Pour l'Atelier Citoyen,

Françoise Verchère, Geneviève Lebouteux, Jean-Marie Ravier et Ivan Fouquet

Copies :

Monsieur le Premier ministre Édouard Philippe,

Monsieur le Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire Nicolas Hulot,

Madame la Ministre des Transports Élisabeth Borne,

Madame la Préfète de Région Pays de la Loire Nicole Klein

Mission de Médiation de l'Aéroport du Grand Ouest

1. Nantes Atlantique ne serait pas un choix de long terme.

Faux ! Si le trafic de Nantes Atlantique devait un jour dépasser les 9 millions de passagers, il resterait des possibilités sur place puisque Genève, aéroport urbain, accueille déjà plus de 16 millions de passagers sur une seule piste, dans une emprise de 330 hectares, quasiment identique à Nantes Atlantique.

Le trafic de Nantes Atlantique a évolué beaucoup plus vite que prévu, surtout depuis l'arrivée fin 2010 de son nouveau gestionnaire AGO-Vinci et la très large ouverture aux compagnies low cost (60 % du trafic). Aujourd'hui, le trafic en nombre de passagers a 11 ans d'avance sur les prévisions faites au moment du contrat de concession (et non 25).

Étant donné les bouleversements rapides de notre monde, presque personne ne se risque à faire des prévisions de trafic aérien au-delà de deux décennies ; 2040 est déjà très hypothétique. Deux tendances fortes et contradictoires s'exercent dès à présent : la chute des tarifs aériens avec la montée du low cost favorisant la hausse du trafic aérien, d'une part ; les changements climatiques, énergétiques et géopolitiques qui pourraient ralentir ce trafic, d'autre part.

1 bis. Il est nécessaire de fermer pendant 9 semaines la piste de Nantes Atlantique pendant les travaux.

Vraisemblablement faux ! Suite au rapport de la mission de médiation, l'Atelier citoyen rappelle ce qu'écrivait la DGAC (annexe 10 du rapport de la médiation) : « *une longueur de 2100 m environ permet d'accueillir tous les atterrissages hors conditions météorologiques très dégradées, et offre certaines marges de manœuvre pour les décollages de courts et moyens courriers. C'est l'ordre de grandeur qu'on pourrait envisager pour une exploitation sous travaux de la piste principale.* » (souligné par nous).

Il y a deux chantiers importants à réaliser sur la piste :

- La zone 2A entre 600 et 740 m depuis l'extrémité sud ; il reste donc encore 2160 m ; cela implique :
 - l'utilisation du QFU21 pendant le chantier
 - une durée très limitée (9 heures, annexe 3 page 22) soit une nuit un peu prolongée ;
 - une remise en état du balisage plus complexe que d'habitude du fait du rabotage important (40 cm) : la nuit suivante ;
 - la journée entre les deux, le balisage lumineux sera hors service sur 240 m.
- Le comblement du creux (optionnel) qui se situe sur une longueur de 265 m de part et d'autre du point 2450, il reste donc environ 2300 m ; cela signifie :
 - l'utilisation du QFU03 ;
 - une durée beaucoup plus longue (120 heures, annexe 3 page 25) ;
 - une remise en état du balisage lumineux ;
 - ce comblement peut être fait dans la journée, aéroport en activité, comme se sont faits les rallongements de la piste dans le passé.

Les chantiers de réfection des autres zones de la piste peuvent se faire comme d'habitude en travail de nuit ou en modifiant les procédures pour ne pas utiliser les zones en chantier (bretelles, ou partie centrale R2 du taxiway). Dans le passé, un resurfaçage d'un tiers de la piste a été fait en 10 nuits d'affilée.

Nous soulignons que contrairement à ce qui se fait d'habitude pour un aéroport, le chiffrage du temps de fermeture de la piste par le CEREMA et l'IFFSTAR n'a pas cherché l'optimisation de l'utilisation de l'aéroport. La synthèse de leur rapport l'indique clairement page 9 : « *Les durées indiquées sont estimées sur la base de 5 jours travaillés par semaine et de 7 heures par jour. D'autres modalités (travail en deux huit, travail 6 ou 7 jours sur 7...) pourraient permettre de réduire les délais, mais les incidences sur les prix n'ont pas été évaluées ici.* ». Nous ne doutons pas que le gestionnaire de l'aéroport saura, mieux que nous, trouver les moyens de ne pas fermer la plateforme en dehors des heures de nuit, ou de façon très limitée.

Il est exceptionnel que les travaux d'entretien des pistes des aéroports monopistes imposent une fermeture significative de la plateforme.

2. L'alternative de réaménagement de Nantes-Atlantique a déjà été étudiée avant la mission de médiation.

Faux !

- En 2003, lors du débat public, l'expertise complémentaire réalisée par le cabinet Cosynergie a porté sur la possibilité d'utiliser la plateforme de Saint-Nazaire en réseau, aucunement sur le réaménagement de Nantes Atlantique.
- En 2006, lors de l'Enquête publique, la possibilité de rester à Nantes Atlantique est évacuée pour cause de saturation à venir.
- En octobre 2006, l'étude du Conseil général « *Y-a-t-il une alternative au projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes* » concernait la possibilité ou non de construire une piste transversale : l'étude a considéré l'hypothèse de *deux* pistes transversales, nettement décalées pour conclure à un maximum d'impact. Le Cédpa a mis en ligne cette étude « bidon »¹ car on ne la trouve nulle part.
- En 2013, la commission du dialogue avait pour mission « d'accompagner le projet » de NDDL, elle a néanmoins conclu en demandant des expertises sur 1) le bruit ; 2) le coût de réaménagement ; 3) l'avenir des aéroports dans l'Ouest.
- En 2013, la DGAC a produit des cartes de bruit montrant que les zones de bruit allaient augmenter et une étude de coût de réaménagement montrant qu'il était presque aussi cher de rester à Nantes Atlantique (chenil à 600 000 euros) ; le Cédpa puis l'Atelier citoyen ont contesté ces résultats avec leurs propres études.
- En mars 2016, le CGEDD estime que le réaménagement est possible mais demande deux expertises sur : 1) le bruit ; 2) le coût de réaménagement.

La mission de médiation a travaillé sur deux points importants laissés en suspens, bruit et coût de réaménagement, en intégrant notamment une auscultation de la piste (en 2013 la DGAC affirmait qu'il fallait la refaire totalement, et que le terrain était uniformément très mou, avec un CBR de 4, ce qui s'avère faux après auscultation). La mission a en outre intégré les questions d'urbanisme. Son étude de l'alternative « réaménagement de Nantes Atlantique » a été beaucoup plus complète et honnête que ce qui avait été esquissé auparavant.

3. Le coût d'investissement public est moins élevé à Notre-Dame-des-Landes.

Faux ! Et de beaucoup !

- Si l'aéroport reste à Nantes Atlantique, l'État et les collectivités locales n'ont quasiment rien à financer :
 - pour l'État, quelques équipements électroniques de navigation aérienne, radar, ILS cat 1, ... tout compris, environ 20 M € ;
 - Pour Nantes métropole, la prolongation du tramway : 40 M € ;
 - soit un TOTAL de 60 M € d'argent publicContrairement à ce qu'avance le SMA, c'est le concessionnaire qui finance la quasi-totalité des frais de mise à niveau de modernisation et d'augmentation de capacité de Nantes Atlantique ;
- Si un nouvel aéroport se construit à NDDL, la liste des investissements publics est longue :
 - la desserte routière 92 M € (moitié État, moitié collectivités) ;
 - la tour de contrôle 38,5 M € (État) ;
 - la subvention à AGO : 63 M € État et 85 M € collectivités ;

¹ <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=91>

- le tram train 160 M € (collectivités) ;

- soit un TOTAL de 438,5 M € sans compter la gare du tram train, la desserte LGV, le franchissement de la Loire exigé en son temps par Bruno Retailleau en échange de son soutien.

- Et la résiliation ? La médiation l'estime entre 0 et 350 millions. Elle est en effet largement négociable et, avec les gros profits réalisés sur Nantes Atlantique, AGO-Vinci a déjà accumulé plus de 100 M € fléchés pour NDDL.

Au passage, une éventuelle privatisation rapporterait, dans les conditions de marché actuelles, au moins 500 M € !

4. La méthode d'établissement des scénarios de la médiation pour l'évaluation des nuisances de bruit sur l'agglomération nantaise est inacceptable.

Faux ! C'est même une méthode très prudente, voire trop de notre point de vue. Les hypothèses retenues par la médiation notamment en nombre de mouvements conduisent en effet à une faible réduction des zones de bruit aéroportuaires, alors que nous pensons qu'il se produira une diminution plus notable. Par ailleurs, quelles que soient les hypothèses, la DGAC elle-même reconnaît qu'il n'y aura pas d'aggravation entre 2025 et 2040 du fait de la modernisation de la flotte. Le SMA serait-il plus compétent ? A-t-il d'autres études à présenter pour prouver ses dires ?

Les zones de bruit aérien se réduisent partout d'année en année. A Paris Charles De Gaulle, on mesure 35 % de réduction de l'indice de bruit depuis 2000. A Genève, où le trafic aérien connaît une croissance aussi vigoureuse qu'à Nantes, des centaines d'hectares de zones autrefois bruyantes sont devenues récemment constructibles².

A partir des mêmes données de trafic mais avec des hypothèses plus réalistes, les calculs du PEB nantais menés par des experts néerlandais, aboutissent à une réduction de 60 % des surfaces du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ; des centaines d'hectares deviennent urbanisables.

Trop longtemps bloquée par les préfets successifs, la mise à jour du PEB (Plan d'exposition au Bruit), et du PGS (Plan de Gêne Sonore), tous deux totalement obsolètes, convaincra qu'à Nantes aussi, les progrès spectaculaires des nouveaux avions (-75 % d'empreinte sonore) se traduisent par une réduction des zones de bruit aéroportuaires, même dans un contexte de croissance rapide du trafic.

5. Les conclusions de la médiation sur les effets potentiels de périurbanisation liés au transfert de l'aéroport sont inexactes.

Les effets potentiels du transfert sont encore pires que ce que dit la médiation

Un comptage exact de la médiation : l'artificialisation liée au transfert de l'aéroport représente bien 537 ha pour l'aménagement de l'emprise aéroportuaire, mais aussi tout ce que le SMA oublie dans son courrier : 186 ha de barreau routier, 239 ha d'extension aéroportuaire à terme, 17 ha de tram-train, soit 979 ha artificialisés directement liés à l'aéroport.

Un oubli de la médiation : pour le développement des zones d'activité à proximité de l'aéroport, la médiation ne compte que 110 ha, correspondant à l'extension anticipée de la zone d'Erette-Grand'haie, au croisement de la RN 137 et du projet de barreau routier. Or il apparaît que le développement et l'artificialisation de zones d'activités, industrielles et commerciales au nord de Nantes, le long des RN 137 et 165, présentées comme « proches du futur aéroport » totalisent plus de 500 ha et non 110 ha. Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels (PEAN) mis en place par le Conseil Départemental en 2013 comporte de nombreuses zones

² <https://www.letemps.ch/suisse/2017/11/15/laeroport-geneve-mise-une-diminution-nuisances-sonores-malgre-une-croissance>

non protégées, le long des RN et sur l'ensemble de la commune de Treillières. Le CGEDD avait noté que l'exclusion de la commune de Treillières « *nuit à la cohérence du dispositif* ». De même, la médiation demande qu'en cas de transfert, cette protection soit accentuée « *afin d'assurer de manière crédible la préservation à long terme des terres agricoles et naturelles dans une large zone autour du site de Notre-Dame-des-Landes,(...) afin de contenir la pression foncière et urbanistique qui ne manquera pas de s'exercer, sauf à prendre le risque d'engendrer à long terme des impacts environnementaux massifs.* »

Dire que la Loi Littoral protège le lac de Grand Lieu de son urbanisation périphérique témoigne à minima d'une méconnaissance de l'urbanisation diffuse de Saint-Aignan de Grand Lieu sur les 50 dernières années : les zones pavillonnaires s'y sont multipliées en dehors des zones contraintes par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.

La Loi Littoral protège de l'urbanisation uniquement les grandes coupures vertes. Elle permet par contre « *les extensions urbaines réalisées en continuité des parties déjà bâties...* ». Elle permet même la construction de « *hameaux nouveaux intégrés à l'environnement* » (article L. 146-4 du Code de l'urbanisme). Aussi le village de Saint-Aignan de Grand Lieu est-il parsemé de lotissements et de hameaux qui s'étendent de manière continue depuis 50 ans en dehors des contraintes de l'aéroport. Les coupures vertes y sont progressivement grignotées et réduites au minimum, telle est la véritable menace sur le Lac de Grand Lieu.

6. Il faudra plus de deux ans pour les procédures administratives concernant l'optimisation de Nantes Atlantique.

Faux ! La plupart des travaux envisagés se feront dans l'enceinte aéroportuaire et dans les zones déjà artificialisées ; ils nécessiteront « seulement » permis de construire et enquête loi sur l'eau. La proposition de la médiation de prolonger la piste vers le sud, impliquant l'acquisition de quelques dizaines d'hectares seulement, n'est en rien liée à un besoin opérationnel mais à une possibilité de diminuer le bruit pour les riverains. Même si cette acquisition nécessite une DUP, rien n'empêchera l'aéroport de se développer pendant ce temps.

7. Les pénalités et coûts induits ont été sous-évalués.

Faux ! Et surtout pas sérieux... Il serait bon que les membres du SMA lisent attentivement l'article 81 du contrat de concession et regardent précisément ce qui concerne les avances remboursables. Les 350 M € estimés par la médiation sont supérieurs au calcul de l'article 81 (dans les circonstances actuelles, entre 225 et 275 millions d'euros).

En ce qui concerne les avances remboursables, les élus devraient lire également l'article 7.1 de l'annexe 13 du contrat de financement : leur remboursement commence lorsque l'excédent brut d'exploitation dépasse celui (très volontariste) du business plan Vinci/RBC. Cette exigence est si draconienne que les chances que ces avances soient remboursées sont nulles. Le dépassement énorme des frais de construction lié aux difficultés géologiques³ élimine radicalement toute possibilité de retour à bonne fortune.

Quant à la notion évoquée par le SMA de « *taxe payée par les compagnies aériennes pour financer NDDL et dont elles demanderaient le remboursement* » c'est totalement fantaisiste !

Oui, NDDL entraînerait un surcoût pour les compagnies aériennes, mais *après* sa mise en service : il faudra bien rembourser les coûts énormes de la construction ! L'augmentation des taxes

³ <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=803> et http://aeroportnddl.fr/file/articles/MED_10_03_lettre_SOL_NDL_implications_3oct17.pdf

aéroportuaires (le business plan Vinci/RBC les chiffre à + 50% à terme) fera fuir les low cost, comme cela se passe à Beauvais depuis la hausse des taxes d'aéroport il y a deux ans.

Les compagnies aériennes sont tout à fait conscientes que les taxes d'aéroport seront bien plus élevées à NDDL qu'à Nantes Atlantique et ne demandent qu'à rester à Nantes Atlantique, aujourd'hui le plus compétitif des aéroports français.

8. L'approche de comparatif du Bilan Carbone doit intégrer les effets réels de la périurbanisation et du transit par Paris.

C'est vrai, prenons-les en compte !

D'une part, le projet aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes accentue la périurbanisation, son impact sur l'étalement (d'environ 1 100 ha) est beaucoup plus important que celui du maintien de Nantes Atlantique (60 ha et 230 ha).

D'autre part, l'étude de la médiation montre que « *le maintien à long terme de la plateforme de Nantes Atlantique et la réactualisation de son plan d'exposition au bruit empêcherait la réalisation d'environ 1 460 logements à Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu* » et non 6 000 logements comme le prétend le courrier.

Le déplacement de l'aéroport actuel, proche du périphérique, à 30 km au nord de Nantes induirait un déplacement de nombreux emplois liés à l'aéroport de manière directe ou indirecte, et d'importants déplacements journaliers dont le bilan carbone devrait tenir compte.

Par ailleurs la voirie, côté Nantes Atlantique a été largement gonflée par le rapport de Carbone 4, avec un calcul erroné des émissions liées à la construction des parkings silos.

Enfin, les porteurs du projet de Notre-Dame-des-Landes jouent avec l'illusion qu'un nouvel aéroport améliorerait la desserte de la région et permettrait plus de relations internationales, évitant un passage par Paris. Or ce déplacement de 30 km n'augmente pas la zone de chalandise au point de remplir plus de vols, il y aurait donc autant d'habitants du Grand Ouest devant prendre l'avion à Paris. L'accès à Paris se faisant de préférence en TGV depuis Nantes ou Rennes, ces voyageurs ont ainsi un bien meilleur bilan carbone, ce qui devrait être pris en compte, en effet ...

9. Le vote des citoyens en juin 2016 s'est fait en toute connaissance de cause.

Faux !

Le SMA écrit « *La Commission Nationale du Débat Public a entendu toutes les parties prenantes* », c'est faux : l'Atelier Citoyen n'a pas été reçu par la CNDP et lui a écrit⁴ pour lui signaler les erreurs, données fausses, citations incorrectes et chiffres erronés de son document d'information. La Commission nationale du débat public n'a pourtant jamais corrigé son document. Aujourd'hui, les arguments présentés au printemps 2016 sont battus en brèche par le rapport de médiation : le maintien de Nantes Atlantique n'a pas d'impact sur le Lac de Grandlieu, n'aggrave pas les nuisances, permet la densification urbaine dans des zones aujourd'hui gelées, et coûte moins cher que la construction de NDDL. Or, c'est le contraire qui a été dit et écrit depuis des années. Quant aux décisions de justice, elles ont été prises sur la base d'absence d'alternative crédible à NDDL. Désormais, il est enfin prouvé que Nantes Atlantique est bien une alternative. Comment dès lors considérer que le choix des électeurs était éclairé ?

⁴ <http://www.ateliercitoyen.org/index.php/2016/06/14/cndp/>