

Transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique

Rapport de la commission du dialogue

*Établi par Claude Chéreau, Claude Brévan et
Rouchdy Kbaier*

9 avril 2013

Sommaire

Introduction.....	4
I. Un projet ancien dont l'opportunité est contestée.....	7
I. 1 une gestation très longue.....	7
I.2 La dissociation des procédures d'autorisation du projet, source de tensions.....	9
II. Pourquoi un nouvel aéroport ?.....	12
II.1 Les multiples arguments.....	12
II.2 Les perspectives de croissance du trafic aérien à Nantes Atlantique.....	14
II.3 Les limites au développement de Nantes Atlantique.....	16
La saturation de l'aéroport.....	16
La saturation de la piste.....	16
La saturation de l'aérogare.....	17
Le stationnement.....	18
La saturation environnementale.....	19
Le risque.....	21
II.4 Les solutions alternatives à un nouvel aéroport.....	23
Les hypothèses évoquées lors du débat public.....	23
Le réaménagement sur place de Nantes Atlantique.....	24
II.5 L'inscription du projet dans une stratégie d'aménagement du territoire du Grand Ouest.....	25
Le dynamisme démographique et économique.....	26
Le handicap de la périphéricité et l'ouverture de la grande région Loire-Bretagne vers l'Europe.....	26
L'objectif d'une métropole européenne très diversifiée en rapprochant Rennes et Nantes St Nazaire.....	27
Le renforcement des synergies Nantes Rennes et la complémentarité au sein d'un réseau de transport multimodal.....	27
Le développement d'un pôle métropolitain Loire-Bretagne : Nantes, St Nazaire, Rennes, Brest et Angers.....	28
II. 6 L'enjeu du développement économique, de la recherche et de l'innovation.....	29
Des régions pour lesquelles la croissance des exportations est essentielle au développement de l'économie.....	30
L'attractivité d'un territoire, facteur déterminant du maintien ou de l'installation d'entreprises à forte valeur ajoutée.....	31
Les risques pour le sud Loire et la Vendée.....	31
L'accès des étudiants et des chercheurs à l'Europe et au monde.....	32
Le tourisme.....	32
II. 7 Le développement de Nantes Métropole.....	33
III. Les enjeux d'un aéroport à Notre Dame des Landes.....	35
III.1 Le site.....	35

III.2 La place de l'environnement dans le projet.....	35
Les avis des commissions d'enquête publique de 2006 et de 2012.....	36
L'évolution de certaines organisations sur la place de l'environnement dans le projet.....	37
L'impact du projet sur l'eau et les zones humides : les mesures compensatoires proposées.....	38
La biodiversité et les espèces protégées.....	41
Le bruit.....	42
En conclusion.....	43
III. 3 La consommation d'espaces agricoles et la fragilisation des exploitations.....	44
L'historique et valeur agronomique des sols.....	45
L'avenir des exploitations agricoles actuelles.....	46
La création d'un PEAN pour éviter l'étalement de l'agglomération nantaise.....	46
Le développement urbain autour de l'Aéroport du Grand Ouest.....	47
III. 4 La conception de l'aéroport.....	47
Une consommation d'espaces très importante pour un aéroport qui se veut exemplaire.....	47
Un dispositif aéroportuaire qui ne fait pas l'unanimité.....	49
III.5 La desserte de l'aéroport.....	50
III. 6 L'impact de l'aéroport du Grand Ouest sur l'emploi.....	51
III. 7 Le coût de l'aéroport.....	52
III.8 Un lourd contexte contentieux.....	53
L'état des recours formés par les opposants.....	53
La commission du dialogue a été informée du contexte contentieux. A ce jour, plusieurs recours ont été rejetés par le Conseil d'État.....	53
Des procédures pendantes.....	54
Les critiques du collectif de juristes et avocats opposés au transfert.....	54
Conclusions et recommandations.....	58

Introduction

Le 30 novembre 2012, dans un souci d'apaisement, le Premier Ministre décidait la mise en place d'une commission du dialogue composée de monsieur Claude Chereau, président, madame Claude Brevan et monsieur Rouchdy Kbaier.

La lettre en date du 10 décembre adressée aux membres de la commission précise la mission qui lui était confiée :

- Rencontrer toutes les parties prenantes au projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers le site de Notre Dame des Landes afin qu'elles puissent exprimer leur analyse des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.
- Apporter aux parties les précisions complémentaires en s'appuyant sur les éclairages techniques nécessaires.
- Remettre dans un délai de quatre mois une synthèse des auditions et des propositions notamment sur la manière de poursuivre le dialogue.

La commission, après une première prise de connaissance du dossier, a engagé un cycle d'auditions le 21 décembre pour l'achever le 15 mars 2013. La commission a entendu plus de 200 personnes au cours de 93 auditions. Elle a par ailleurs reçu des documents de la part de personnes et d'organisations qu'elle n'a pas rencontrées. Elle a organisé plusieurs réunions à caractère technique avec les administrations centrales du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et les administrations déconcentrées de la région Pays de la Loire.

La commission n'a procédé à aucune invitation ni à fortiori à aucune convocation laissant les demandes émaner des différentes personnes ou institutions concernées. Les demandes de rendez-vous ont été gérées par la préfecture de Loire Atlantique. La commission a reçu à peu près autant de partisans du projet que d'opposants. Les auditions ont eu lieu essentiellement à Nantes où la commission a passé 21 jours. Certaines, en petit nombre, se sont déroulées à Paris. Deux organisations, le CedPA et le syndicat mixte aéroportuaire ont été entendues chacune quatre fois, l'importance de leur argumentation justifiant une approche par thèmes. Certaines personnes, des élus en particulier, sont intervenues à plusieurs reprises à des titres divers.

Certaines organisations parmi les plus hostiles au projet n'ont pas souhaité rencontrer la commission jugeant que c'était inutile, ce que la commission a regretté. La commission ne s'est pas déplacée sur le site de Notre Dame des Landes considérant que les conditions de sérénité nécessaires à un dialogue n'y auraient pas été réunies si elle avait dû se déplacer avec la protection de la force publique.

Les auditions n'étaient pas publiques. Elles ont donné lieu à des comptes rendus que la

commission n'a pas diffusés.

Les auditions dont la durée moyenne était d'une heure et demie se sont déroulées dans une ambiance courtoise même si elle a été parfois empreinte d'une certaine passion. Les auditions avaient été pour la plupart préparées et les supports visuels élaborés spécialement, ainsi que des notes techniques et une importante documentation ont été remis à la commission qui est très consciente de l'importance du travail effectué par les différents intervenants pour apporter le plus d'informations possibles.

La commission, comme cela lui a été demandé dans la lettre de mission, tout en gardant sa spécificité (elle n'est pas une commission d'experts) et son indépendance, a travaillé en cohérence avec le collège des experts scientifiques «loi sur l'eau» mis en place par le Préfet de Région des Pays de la Loire, Préfet de Loire Atlantique et la commission agricole créée par le Ministre en charge de l'Agriculture.

La rédaction d'une synthèse de ce long travail d'écoute n'a d'intérêt que si l'on parvient à mettre en vis-à-vis les arguments des uns et des autres et si l'on a la possibilité de recaler certaines données. Or, l'importance relative que chaque partie accorde à différents thèmes rend la confrontation souvent difficile : tel sujet très développé par les uns est rapidement évacué par les autres sans que le détail de l'argumentation soit analysé. De même, de nombreuses données qui devraient être factuelles donnent lieu à discussion. Des chiffres sans fondement apparent, évolutifs et différents selon leurs rapporteurs, sont abondamment cités et repris par chacune des parties sans réelle vérification de leurs sources ou sans explication sur leur évolution dans le temps. La commission n'a disposé que des chiffres que chaque partie lui fournissait ainsi que d'éléments recherchés dans les documents officiels et la bibliographie spécialisée. Elle ne saurait être absolument certaine de la validité des données qu'elle a tenté de clarifier.

Ces auditions ont été marquées par la volonté de la part des intervenants de convaincre la commission du dialogue de la supériorité de leurs positions. Elle a pu ainsi être parfois considérée comme une instance d'arbitrage et les mises au point sur notre mandat ont pu décevoir les partisans comme les opposants au projet qui auraient souhaité une adhésion à leurs thèses.

La commission a reçu soit des partisans soit des opposants au projet, tous très déterminés. L'incapacité également partagée à accepter la pertinence d'au moins certains des arguments avancés par les défenseurs d'autres enjeux que ceux dont ils étaient porteurs a frappé la commission. Les différentes parties n'étaient pas dans la situation de confronter leurs argumentations et de s'engager dans la recherche d'un nouvel équilibre entre les différents aspects du dossier. Précisons cependant que la très grande majorité des personnes auditionnées ne défendaient pas un intérêt personnel mais des enjeux collectifs d'ambitions variables. A l'issue de ces auditions, la commission regrette de ne disposer que d'un seul témoignage émanant d'une association d'élus mettant sérieusement en balance les arguments pour et les arguments contre le transfert de l'aéroport, même si certaines ouvertures vers une amélioration du projet se sont faites jour lors des dernières

auditions.

Les argumentations n'ont pas toujours été très étayées et la commission, sans s'immiscer sur le fond, s'est attachée à demander des précisions sur les fondements des argumentations, y compris sur les aspects juridiques du dossier.

La synthèse des auditions est structurée par des approches thématiques autour des deux questions qui sont ressorties comme essentielles au cours de ces quatre mois de travail :

Pourquoi un nouvel aéroport ?

Les enjeux d'un aéroport à Notre Dame de Landes.

I. Un projet ancien dont l'opportunité est contestée

S'il est un des rares points sur lequel la commission du dialogue a ressenti une convergence entre partisans et opposants du projet, c'est sa gestation exagérément longue. Mais chaque partie en tire des conclusions différentes. Les premiers estiment qu'il a fait l'objet de toutes les validations politiques et démocratiques des institutions représentatives aux niveaux central et décentralisé (quelles que soient les majorités en place) et qu'il est donc maintenant temps de conclure. Les seconds considèrent que ce projet d'un autre temps doit être abandonné. La commission du dialogue, comme indiqué précédemment, n'a pas relevé de positions médianes.

I. 1 une gestation très longue

Dès les années 60, la création d'un nouvel aéroport pour les Régions Bretagne et Pays de Loire a été envisagée dans le cadre du schéma de structure d'équilibre Nantes-Saint-Nazaire. Déjà à l'époque, le site de Notre dame des Landes est identifié comme site préférentiel, notamment grâce à sa desserte routière. C'est en 1963, plus exactement que la DATAR lance sa politique des « métropoles d'équilibre » ainsi que l'idée de créer un grand aéroport, ce projet étant alors porté en 1966 par l'Organisme d'études et d'aménagement de l'aire métropolitaine (OREAM), Nantes Saint-Nazaire.

Le service technique des bases aériennes (STBA) est chargé alors de rechercher un nouveau site aéroportuaire pour les régions Bretagne et Pays de Loire. Il compare 18 sites différents et retient deux sites à proximité de Nantes susceptibles d'accueillir l'aéroport, Guéméné-Penfao et Notre Dame des Landes. En 1968, ce dernier site est privilégié par le STBA. Et, dès 1970, le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) valide ce choix.

En 1973, le schéma directeur de l'aménagement aéronautique du Ministère des transports précise qu'il est indispensable de « réserver l'avenir aéronautique de ces métropoles en permettant à chacune, le moment venu, d'engendrer des liaisons long-courriers ».

C'est à cette époque que l'Association de défense des exploitants concernés par l'aéroport (ADECA) est créée par des agriculteurs opposés au projet.

Et c'est dans ce contexte que l'Etat crée, en 1974, une zone d'aménagement différé (ZAD) de 1225, 50 ha sur le site pressenti et en confie la mise en œuvre au Conseil Général de Loire-Atlantique, qui, en utilisant le droit de préemption, peut acquérir une grande partie des terrains.

La crise du pétrole de 1973 a entraîné une pause dans ce dossier.

En 1992, une étude exploratoire sur la hiérarchisation des différentes hypothèses de localisation est effectuée par un cabinet conseil (DG conseil). Sur les neuf sites explorés,

elle conclut comme l'OREAM et le STBA que le meilleur emplacement est celui de Notre Dame des Landes.

En 1994, le Ministre des transports annonce la création d'une commission d'experts chargée de l'étude de la localisation d'une troisième plate-forme aéroportuaire, en province pour compenser la concentration d'Orly et de Roissy. Les présidents des Conseils Généraux d'Ille et Vilaine, de Loire Atlantique, du Maine et Loire, le Maire de Nantes et les CCI de Nantes et Saint-Nazaire posent officiellement la candidature du Grand Ouest comme troisième plate-forme aéroportuaire. La construction des deux pistes de Roissy est privilégiée, le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est toutefois maintenu.

Les années qui suivent, sont consacrées à l'élaboration d'un programme du futur aéroport qui devra s'intégrer dans la directive territoriale de l'estuaire de la Loire (DTA) en préparation à l'époque.

Ce n'est que dans les années 2000 que le projet va connaître une dynamique nouvelle. Une réunion interministérielle du 26 octobre 2000 présidée par le Premier Ministre valide les schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de transport de marchandise qui font référence à l'aménagement d'un nouveau site aéroportuaire dans le secteur de Notre Dame des Landes. Ces schémas seront adoptés par décret le 18 avril 2002. La Directive territoriale d'aménagement (DTA) sur l'estuaire de la Loire prend en compte le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers la future plate-forme de Notre Dame des Landes. Le contrat de plan État/région s'étalant de 2000 à 2006 prend en charge les études.

C'est à cette époque qu'est créée l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes (ACIPA) qui s'oppose au projet.

En mai 2001, le ministre en charge des transports confie au préfet de région la préparation d'un débat public sur le sujet. La Commission nationale du débat public décide le 9/07/2001 d'organiser ce débat (qui se tient du 15/12/2002 au 28/05/2003) et désigne une commission particulière chargée de l'animer.

A l'issue du débat, la CPDP a publié son compte-rendu le 15/07/03 et le président de la CNDP a établi un bilan. Le rapport mentionne les expertises ayant permis de comparer neuf sites. Guemené Penfao et Notre Dame des Landes présentaient le plus d'avantages et le maître d'ouvrage, la DGAC, décide de retenir Notre Dame des Landes.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) (mais également de l'enquête publique sur la mise en compatibilité des PLU des communes concernées par la DUP) se déroule du 18 au 30 novembre 2006 sous la responsabilité d'une commission d'enquête. Ce dossier comprend notamment une présentation générale de l'opération, une étude d'impact mais également une évaluation socio-économique.

Le décret du 9 février 2008 déclare d'utilité publique le projet d'aéroport Grand Ouest et

sa desserte routière. Un appel d'offres a été organisé par l'État par l'intermédiaire de la DGAC en 2009 et 2010 et le décret du 29 décembre 2010 a approuvé la convention passée entre l'État et la société concessionnaire des Aéroports Grand Ouest (AGO) pour la concession des aérodromes de Notre Dame des Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir.

La société concessionnaire « Aéroport du Grand Ouest » assure donc la maîtrise d'ouvrage du futur aéroport et la DREAL des Pays de Loire, la maîtrise d'ouvrage du barreau routier.

La réalisation des travaux des deux maîtres d'ouvrage est maintenant conditionnée à l'obtention préalable d'une autorisation « loi sur l'eau » au titre du code de l'environnement. Elle est conditionnée également à la procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées prévue par le code de l'environnement. Les deux enquêtes publiques (sur l'aéroport et le barreau routier) ont eu lieu du 21 juin 2012 au 7 août 2012.

I.2 La dissociation des procédures d'autorisation du projet, source de tensions

Les porteurs des projets de l'aéroport et du barreau routier estiment avoir conduit les différentes procédures en tenant compte du droit positif en vigueur au moment de chacune des phases d'instruction et de décision du projet et en particulier des dispositions du code de l'environnement relatives à l'application de la loi sur l'eau. Les deux maîtres d'ouvrage sont co-responsables de l'élaboration du dossier loi sur l'eau et particulièrement du document d'incidences qui a suscité les critiques des opposants (infra).

Pour les opposants, la difficulté liée au fractionnement des procédures, est aggravée par les délais très longs écoulés entre le débat public et la procédure ayant conduit au décret de déclaration d'utilité publique. Ils déplorent également le long délai entre ce décret et la procédure « loi sur l'eau » toujours pendante en 2013 ainsi que le dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées.

Il a été précisé à la commission du dialogue que le débat public organisé en 2003 ne consacrait pas une place suffisante aux questions environnementales, que son appréhension n'était que résiduelle et en tout cas en « décalage avec l'impact final du projet ». Les opposants considèrent que le débat public n'a fait émerger que peu de questions sur l'environnement de Notre Dame des Landes considéré comme peu contraignant. L'analyse environnementale se limitait à relever « le peu de contraintes hydrologiques du site » et des « enjeux écologiques et paysagers limités ».

De nombreuses personnes auditionnées, opposées à ce projet, estiment que le public n'a pas été à même de cerner, dès l'étape du débat public, les enjeux environnementaux.

Au delà de la mise en cause du dossier « DUP » réalisé par les porteurs des projets, le volet environnemental, déjà considéré comme ténu, a été renvoyé aux procédures

ultérieures « loi sur l'eau » et « dérogation espèces protégées » qui se sont déroulées en 2012, soit 6 ans après l'étude d'impact et 4 ans après le décret de déclaration d'utilité publique. Le volet hydrologique de cette étude d'impact précise que les mesures ou actions sont du niveau avant projet sommaire (APS) et ont vocation à être précisées et complétées dans le cadre du dossier « loi sur l'eau ».

Le fractionnement et la longueur des procédures sont, selon eux, incompatibles avec l'appréhension globale des différents enjeux et impacts.

Les critiques des opposants portent en particulier sur le traitement considéré comme lapidaire des zones humides. Le public ne pouvait alors pas avoir conscience que la très grande majorité des terrains d'assiette de l'aéroport et du barreau routier était constituée de zones humides devant faire l'objet d'une protection particulière.

Sur ce point, la commission du dialogue tient à préciser, qu'au vu de la chronologie des procédures, le statut des terrains d'assiette de l'aéroport et du barreau routier a évolué et ne pouvait être connu des porteurs de projet à l'époque de l'étude d'impact et de l'enquête publique ayant conduit à la DUP. En effet, ce n'est que postérieurement, avec l'édiction de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié le 1er octobre 2009 que les critères d'identification des zones humides ont évolué. Ainsi, au regard de l'arrêté du 24 juin 2008 (Annexe II), les sols présents sur le site du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes montrent une convergence des critères floristique (de végétation) et pédologique (sols) ceci conduit à considérer que le site de Notre Dame des Landes est constitué à 98% de zones humides alors que ce pourcentage était substantiellement plus faible au regard du seul critère floristique.

Les différentes organisations critiquent donc le fait que les questions environnementales n'aient véritablement été abordées que lors des enquêtes publiques « loi sur l'eau » (aéroport et barreau routier) et qu'il n'était ainsi plus possible pour le public de débattre de l'opportunité même du projet. Cette critique portée par l'ensemble des opposants constitue l'un des points de crispation sévère qu'a perçus la commission du dialogue. Se rapportant aux instruments législatifs post-Grenelle (1 et 2), ils estiment que le triptyque « Éviter, réduire et compenser » n'a pas été appliqué dans le bon ordre. L'adoption de la déclaration d'utilité publique, intervenue quatre ans plus tôt, a en effet, selon eux, obéré toute possibilité de tenter de chercher les moyens d'éviter ou même de réduire les impacts.

Ils mettent, à cet effet, en exergue le SDAGE, et notamment l'article 8B2 selon lequel « dès lors que, la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à la disparition de zones humides, les maîtres d'ouvrage doivent prévoir... des mesures compensatoires ». Il y a eu donc, toujours selon eux, dès la phase d'étude d'impact des deux projets aéroportuaire et barreau routier, la perte d'opportunité pour mener à bien l'évaluation de projets alternatifs permettant d'éviter le site de Notre Dame des Landes. Ils précisent à cet égard que l'étude d'impact accompagnant l'enquête publique de l'aéroport et du barreau routier ne proposait, au titre des solutions alternatives, que sept scénarios du même site, consistant en un choix entre une aérogare située au sud des pistes

d'atterrissage ou au centre de celles-ci.

Dans les notes techniques communiquées, ils font référence à la convention d'Aarhus adoptée en 1998 (infra), pilier de la « démocratie environnementale » et particulièrement l'article selon laquelle l'État doit prendre les dispositions pour que la participation du public commence dès le début de la procédure pour permettre d'étudier toutes les options et solutions possibles afin que le public puisse exercer une certaine influence.

Ils concluent qu'il est fondamental que les études environnementales soient poussées à un stade précoce du projet, faute de quoi l'environnement restera, selon les opposants, « la variable d'ajustement d'un projet déjà acté ».

Partisans comme opposants de l'aéroport se sont prévalus d'une démarche ou d'arguments de développement durable à l'appui de leurs propos (ou de leurs écrits) devant la commission du dialogue. En termes de gouvernance du projet, les partisans du transfert considèrent que les institutions démocratiques représentatives, nationales comme locales, se sont exprimées favorablement, toutes tendances politiques confondues, durant la longue durée de gestation de ce projet et qu'il ne saurait y avoir d'autre alternative que de le réaliser (si tant est que tous les recours juridiques soient purgés). Les opposants ont une lecture différente et prônent les vertus de la démocratie participative (dont la presse s'est fait largement l'écho) dont l'environnement est l'un des champs d'application les plus visibles.

Depuis les années 60, plusieurs sommets de la Terre se sont tenus avec à chaque fois l'émergence et la reconnaissance toujours plus affirmées des principes d'information et de participation du public. L'évolution des instruments juridiques européens et nationaux depuis plus d'une trentaine d'années vont également tous dans le sens d'une implication plus grande du public, à chaque fois encore plus associé au processus de décision. La loi constitutionnelle du 1er mars 2005 relative à la charte de l'environnement, de portée constitutionnelle, a consacré ces principes. D'ailleurs, les nombreuses décisions du Conseil constitutionnel, suite aux questions prioritaires de constitutionnalité (instaurées par la réforme constitutionnelle du 23 juillet 2008) ont conduit à réformer récemment certaines dispositions du code de l'environnement qui n'étaient pas assez protectrices du droit à l'information et de participation du public pour les décisions ayant trait à l'environnement.

La commission du dialogue a constaté qu'une partie du public s'était appropriée les prérogatives mises à sa disposition, souhaitant s'affranchir des décisions prises démocratiquement par les institutions représentatives, lorsqu'elles ne lui convenaient pas. Les nombreuses demandes d'audition à la commission du dialogue attestent d'ailleurs de la volonté d'expression individuelle ou collective sur ce projet.

La commission du dialogue estime que le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes pose la question plus générale de l'échelonnement dans le temps et du

fractionnement des procédures des grands projets d'infrastructures qu'il est temps d'expertiser pour en tirer les enseignements, notamment au plan juridique. Pour les projets de cette importance, elle estime nécessaire que dès le stade de la déclaration d'utilité publique, les maîtres d'ouvrage soient en capacité d'évaluer les besoins d'espaces nécessaires à la compensation environnementale et les intègrent dans l'analyse globale du projet.

Elle a le sentiment qu'une maturation trop longue et ce fractionnement sont parmi les facteurs de blocage qui ont conduit à la situation conflictuelle d'aujourd'hui qui ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble du dossier. Les principaux intéressés, les agriculteurs sur les terrains desquels devraient être mises en œuvre les mesures compensatoires, ont fait part de leur inquiétude sur le peu de visibilité des conséquences sur la consommation des terres et sur les modalités d'application de ces mesures.

Il apparaît pour autant, à la commission du dialogue, qu'il serait déraisonnable de renoncer à toute démarche d'anticipation et en particulier de constitution de réserves foncières en vue de projets à moyen et long terme. Si ces anticipations n'ont pas vocation à se substituer aux procédures d'autorisation, elles sont cependant nécessaires à la mise en œuvre de la plupart des projets d'intérêt général. Mais se posera, à chaque fois, la question de la possibilité de l'utilisation ultérieure de ces terrains sanctuarisés qui acquièrent souvent - avec le temps - une valeur naturaliste certaine en termes de richesse floristique, faunistique et d'habitats d'espèces.

La commission du dialogue recommande, suite à l'initiative engagée sur la modernisation du droit de l'environnement, prise suite à la dernière conférence environnementale de septembre 2012, d'expertiser la nécessaire coordination entre les procédures d'utilité publique et celles relatives au code de l'environnement, notamment « loi sur l'eau » et « dérogations espèces protégées ».

II. Pourquoi un nouvel aéroport ?

La nécessité de transférer Nantes Atlantique et donc l'opportunité du projet de l'aéroport du Grand Ouest ont été au cœur des auditions.

Cette opportunité est aujourd'hui remise en cause par les opposants comme elle l'a été depuis l'origine du projet. Pour eux, elle n'a jamais été réellement démontrée et pour certains, l'obligation faite par les textes de chercher à éviter tout projet susceptible de porter des atteintes graves à l'environnement avant de tenter de les réduire ou de compenser leurs effets, aurait dû conduire les maîtres d'ouvrage à approfondir davantage les possibilités d'autres solutions que la construction d'un nouvel aéroport. Or, pour eux, cela n'a pas été traité suffisamment sérieusement ni lors du débat public de 2003 ni lors de l'enquête publique de 2007 (supra).

Même si les opposants ne mettent pas tous en avant les mêmes arguments ou ne leur attribuent pas la même importance, tous visent à démontrer l'inutilité du projet et son absence de justification. La plupart des opposants considèrent que ce projet est inutile de leur point de vue, d'autres solutions permettant d'accueillir le futur trafic aérien. D'autres opposants moins nombreux, le considèrent à la fois inutile et nuisible car encourageant le recours au trafic aérien qu'il est urgent selon eux de limiter. Bien que se retrouvant sur l'absence d'opportunité du projet, ces deux familles d'arguments traduisent néanmoins des visions très différentes des questions soulevées par le transfert de Nantes Atlantique.

II.1 Les multiples arguments

Ce rapport ne vise pas à relater l'exhaustivité des propos entendus lors des auditions. Il rend compte des arguments les plus fréquemment exposés et de ceux qui lui sont apparus comme des points de différends sérieux entre les parties. La commission a tenté d'en analyser certains et de recalculer quelques données à partir de la confrontation des documents qui lui ont été remis et des informations qu'elle a pu réunir par ailleurs.

Pour les opposants :

- Les perspectives de développement du trafic sont très surestimées et ne prennent pas en compte les évolutions mondiales et en particulier la raréfaction des carburants et l'augmentation de leur coût.
- Il est possible de mieux utiliser le réseau des aéroports secondaires, l'extension de l'aéroport est possible et ses capacités résiduelles importantes, une solution de réaménagement serait peu coûteuse alors que la France traverse une crise économique sans précédent.
- Les contraintes de bruit sur l'agglomération nantaise ne touchent qu'un nombre réduit de personnes et le PEB est peu contraignant pour le développement urbain.
- Un nouvel aéroport n'aurait aucun impact positif sur le développement économique et au contraire affaiblirait le Sud Loire et la Vendée.
- La transition énergétique contraint à changer de paradigme et à «contenir» le trafic aérien en évitant toute politique de l'offre et en transférant tous les moyens financiers sur l'amélioration du réseau ferroviaire.
- Pour les plus radicaux, le respect de la planète impose de changer de mode de vie et de restreindre au maximum les déplacements et donc de ne pas étendre Nantes Atlantique et à fortiori de ne pas créer un nouvel aéroport.

Pour les partisans :

- Cette nécessité d'un transfert de l'aéroport est au contraire une question qui a été tranchée à l'issue du débat public, confirmée par la déclaration d'utilité publique

et leur argumentation en faveur de ce déplacement s'est renforcée depuis ces étapes.

- Les procédures démocratiques ont été respectées et les recours sur la déclaration d'utilité publique ont été rejetés.
- Les résultats des élections régionales et municipales attestent d'une adhésion majoritaire au projet qui figurait clairement dans les programmes électoraux. Ce n'est pas parce que le projet a une longue histoire qu'il est obsolète, au contraire. Il traduit une capacité d'anticipation de la part des politiques et les justifications du transfert sont plus fortes aujourd'hui qu'au moment du débat public.
- La croissance démographique et économique du grand ouest conforte les perspectives de développement du trafic. Nantes Atlantique connaît un développement supérieur aux prévisions. L'aérogare et les stationnements sont déjà saturés plus d'un mois par an et leur potentiel d'extension trop limité.
- Les contraintes liées au bruit et au survol de l'agglomération sont des nuisances incompatibles avec une politique de recentrage du développement au sein des villes et des bourgs et de maîtrise de l'étalement urbain, stratégie inscrite dans les documents de planification approuvés à l'unanimité.
- La situation de Nantes Atlantique est trop excentrée par rapport au centre de gravité de l'ensemble formé par les Pays de la Loire et la Bretagne pour permettre au développement économique de la grande région de s'ouvrir davantage vers l'international. Un nouvel aéroport mieux situé et d'une capacité plus importante est un enjeu essentiel pour un aménagement du territoire décentralisé.

II.2 Les perspectives de croissance du trafic aérien à Nantes Atlantique

Rappelons que ces perspectives de croissance ont fait l'objet de débats approfondis lors du débat public de 2003 et que la Commission particulière avait diligenté une expertise sur ce point. Cette expertise concluait à un trafic passager à l'échéance 2020 se situant entre 3,4M et 4,3M passagers. Les estimations des associations opposées au projet divergeaient assez fortement, les plus pessimistes tablant sur 2,9M et Bien Vivre à Vigneux sur 3,6 M à l'échéance 2020.

Force est de constater que la réalité a dépassé les prévisions y compris celles qui apparaissaient optimistes lors du débat public en passant de 1,9M passagers en 2001 à 3,631M en 2012. Si cette progression du trafic s'est accélérée au cours des trois dernières années, c'est incontestablement dû à une démarche commerciale très active mais on ne peut nier pour autant qu'elle ait apporté une réponse à des aspirations de la clientèle et

rencontré un intérêt de la part des compagnies aériennes.

Nantes Atlantique a renforcé sa vocation à être pour les résidents de l'Ouest une alternative au passage obligé par les aéroports parisiens. La nature du trafic a évolué montrant l'ouverture de la plate-forme nantaise sur des espaces dépassant l'hexagone. La part du trafic européen (hors France métropolitaine) a beaucoup augmenté et cette tendance s'est encore accentuée en 2012 puisque près de 221 000 passagers supplémentaires ont utilisé des vols européens soit près de 60% de la croissance totale de cette même année. La part du trafic européen représente environ un tiers du trafic total. Cette augmentation est en grande partie due à l'ouverture de 20 lignes régulières en 2012 qui assurent des liaisons point à point avec les villes européennes. Le nombre de passagers à destination extra européenne a quant à lui légèrement régressé et ne représentait en 2012 que 18% du trafic total.

Les motifs de déplacement, assez délicats à identifier en raison de l'utilisation de plus en plus fréquente des vols *low cost* pour des déplacements « affaires » et donc établis à partir de données déclaratives très partielles, semblent s'établir autour de 2/3 pour des loisirs ou des déplacements familiaux, et 1/3 pour des motifs professionnels, 10% des passagers effectuant un trajet aller-retour dans la journée.

Les hypothèses de trafic retenues pour la DUP, 3,8 à 5 M de passagers en 2025, sont donc réalistes, la croissance constatée en 2012, atteignant presque l'hypothèse basse, soit 13 ans avant l'échéance. Les perspectives « hautes » retenues dans la DUP peuvent, nous a-t-il semblé, être atteintes aux échéances intermédiaires.

Les modèles prospectifs n'ont pas vocation à donner des chiffres indiscutables et l'hypothèse de 9M de passagers à l'horizon 2050 n'est qu'une... hypothèse. De telles échéances à très long terme comportent trop de paramètres inconnus aujourd'hui et de nature à infléchir les résultats. Néanmoins, dans le cas des perspectives de développement à moyen et long terme du trafic aérien à partir de la région nantaise, aucun élément ne nous est apparu comme plaidant en faveur d'un ralentissement important de la demande. Les prévisions récentes établies par la DGAC sont basées sur la croissance économique et démographique régionale élevée et un prix moyen du baril de pétrole de 125\$ en dollars constants à 2030. Elles prennent également en compte le gain de chalandise dont bénéficierait le futur aéroport. Le tassement prévisible des vols *low cost* qui nous a plusieurs fois été mentionné comme étant de nature à provoquer un déclin du trafic à Nantes figure également comme une donnée dans le dossier annexé au contrat de concession. Enfin les reports sur le ferroviaire pour les trajets en direction de Paris sont intégrés dans les modèles, ces reports étant d'ores et déjà en grande partie effectifs. L'ouverture de lignes point à point pour des moyens courriers ne souffrirait vraisemblablement pas de la concurrence du ferroviaire.

Le développement de Nantes Atlantique est plus rapide que celui des autres grands aéroports régionaux comme Lyon, Toulouse, Nice, et Bordeaux. Les aéroports qui lui sont les plus proches ont quant à eux un trafic en baisse : Lorient 182 000 passagers,

Rennes St Jacques 430 000.

Cette croissance est un constat et rien ne porte à ce jour à présager d'une régression ni même d'un ralentissement très sensible de sa croissance à moyen terme.

II.3 Les limites au développement de Nantes Atlantique

La saturation de l'aéroport

La saturation technique s'apprécie à partir de la saturation des pistes, la saturation des sorties de piste et des espaces de stationnements des aéronefs d'une part, de la structure du trafic aérien et de la gestion du trafic par le contrôle aérien d'autre part.

La saturation de l'aéroport s'apprécie également à partir des capacités des aérogares et des équipements nécessaires à l'exploitation de l'aéroport et en particulier le stationnement.

La saturation de la piste

Elle est fonction du nombre de mouvements d'avions et non de celui des passagers. Bien que très inférieur aux prévisions de 2003 en raison de l'augmentation moyenne des emports passée de 48 passagers par avion en 2001 à 76 en 2012, le nombre de mouvements commerciaux a augmenté de près de 30% en 6 ans atteignant en 2012, 51846 mouvements d'avion (atterrissage et décollage) dont 47 921 mouvements commerciaux. L'absence de similitude entre croissance du nombre de passagers et nombre des mouvements ne permet donc pas de conclure comme le font certains opposants à une stagnation, voire une régression de ce dernier paramètre. Même si l'emport moyen peut encore augmenter, cette donnée est liée à la capacité des avions, elle même adaptée à la nature des déplacements des passagers et donc aux destinations avec de fortes variations entre les vols courts, les moyens courriers et les longs courriers. Or, il ne semble pas que l'aéroport de Nantes ait à court et moyen terme vocation à accueillir de très nombreux vols longs courriers à grande capacité. L'augmentation du niveau d'emport moyen a peu de chances d'atteindre celui des grands aéroports et des Hubs. Il y a donc lieu d'être prudent dans le recalage des hypothèses sur le nombre de mouvements même si elles étaient très surévaluées à l'origine du projet en fonction des données disponibles à l'époque.

La saturation de la piste de Nantes Atlantique a donné lieu à de nombreuses interventions de la part des opposants comme des partisans du projet. Présentée par la DGAC comme ayant une capacité maximale annuelle entre 75 000 et 80 000 mouvements lors du débat public (Dossier, p16), l'existence d'une seule piste à Nantes était incompatible avec les perspectives de développement qui excédaient largement les 100 000 mouvements. Cela a conduit le maître d'ouvrage à prévoir deux pistes pour le nouvel aéroport. Ce dispositif a été à cette époque présenté comme une donnée de base. S'il est exact que tous les aéroports français accueillant plus de 4M de passagers sont dotés de deux pistes, ce n'est

pas le cas de très nombreux aéroports étrangers qui gèrent des trafics beaucoup plus importants sur une seule piste. Les exemples de Gatwick, San Diego et Genève ont été maintes fois cités lors des auditions. La DGAC considère aujourd'hui qu'une seule piste est à même d'écouler le trafic prévisible à moyen et même assez long terme. Le dossier soumis à l'enquête d'utilité publique ouvrait la possibilité de ne réaliser qu'une seule piste en première phase mais ce dispositif de deux pistes spécialisées a reçu l'adhésion des élus des communes de la Communauté d'Erdre et Gesvres qui ont demandé qu'elles soient divergentes afin d'éviter le survol des bourgs et qu'elles soient toutes deux réalisées dès la mise en service de l'aéroport et cette disposition a été actée dans la DUP et le contrat de concession.

La structure du trafic aérien et notamment la question de la gestion des heures de pointe ont été abordées assez rapidement en ce qui concerne les mouvements d'avion. Il nous a été néanmoins fait remarquer que les comparaisons avec les autres aéroports internationaux qui accueillent beaucoup plus de trafic avaient des limites, en raison de la particularité du trafic sur Nantes Atlantique qui reçoit des aéronefs de nature très diverses contraignant le contrôle aérien à espacer les mouvements. Nous n'avons pas trouvé de chiffres concordants sur les capacités horaires d'écoulement de la piste actuelle (les chiffres variant de 25 à 45 mouvements/h). Néanmoins les documents annexés au contrat de concession indiquent que les périodes annuelles très chargées et les heures de pointe restaient dans des limites acceptables par rapport à la fréquentation moyenne de l'aéroport de Nantes Atlantique jusqu'en 2008 (p 20 et 21 annexe 8 du contrat de concession). Il semble que la situation ait évolué puisque l'aéroport de Nantes Atlantique a connu 36 jours de pointe en 2012 sans que cela permette de conclure à une gêne sérieuse à court terme du fonctionnement de la piste de Nantes Atlantique et des équipements aéroportuaires.

La saturation de l'aérogare

La commission n'est pas à même d'apprécier le niveau de saturation actuelle de l'aérogare de Nantes Atlantique qu'elle a visité ni par un jour de grand départ ni même à une heure de pointe d'une journée ordinaire. Elle pourrait donc avoir le même sentiment que de nombreux opposants d'une réserve de capacité importante du bâtiment de l'aérogare.

Les normes de surfaces habituellement appliquées ont évolué puisque lors du débat public le ratio énoncé par la DGAC était de 10 000 m² par million de passagers alors que le projet de Notre Dame des Landes prévoit une aérogare de 30 800 m² (aérogare proprement dite plus bâtiment tertiaire) en phase initiale à 4 millions de passagers, soit environ 7700 m² par million de passagers. Ce ratio est celui de l'aérogare actuelle de Nantes Atlantique qui couvre 28 000 m². Ceci semble confirmer que la saturation de l'aérogare de Nantes Atlantique est épisodique et que cette surcharge passagère vient d'une organisation des circuits inadaptée, et du dédoublement de certaines surfaces de contrôles dus à des agrandissements successifs sans restructuration du bâtiment et très

consommateurs d'espaces. Une conception *ex nihilo* permettrait vraisemblablement d'éviter toute saturation avec des surfaces équivalentes sauf à ce que l'accroissement des besoins en surfaces lié aux procédures de contrôle des bagages et de filtrage des passagers soit très important. En tout état de cause, même si l'aérogare a une réserve de capacité dans son enveloppe actuelle et peut supporter quelques jours de pointe supplémentaires, elle arrivera assez rapidement à saturation si aucun réaménagement associé à une extension significative n'est engagé à très court terme.

Le stationnement

Déjà très important avec 7000 places, le parc de stationnement de Nantes Atlantique est en cours d'extension à concurrence de 450 places, pour éviter que les véhicules ne se garent le long des routes d'accès lors des périodes de grande affluence. Ce parking n'est pas extensible à l'infini sauf à réaliser la grande majorité des places en silo, ce qui a un coût élevé qui ne peut être amorti que sur un temps long et par une augmentation importante des tarifs. Or, la Commission a noté que même s'ils ont été récemment rehaussés, les tarifs pratiqués sont assez peu élevés et constituent un facteur d'attractivité de Nantes Atlantique notamment pour les déplacements longs. Par ailleurs les stationnements apportent des recettes importantes au gestionnaire de l'aéroport et ces recettes contribuent à maintenir les redevances aéroportuaires dans des niveaux attractifs pour les compagnies.

Il reste très difficile d'estimer objectivement le seuil du nombre de places de stationnement en deçà duquel il nuirait à l'accessibilité et au développement de l'aéroport. Les transports collectifs de desserte de Nantes Atlantique ne sont qu'un moyen d'accès assez marginal de l'ordre de 6%. Ceci s'explique par le fait que la population nantaise représente moins de 25% de la clientèle et également par la modicité des tarifs de stationnement pratiqués qui n'incite pas au recours au transport collectif par autobus. Il est donc assez surprenant que le concessionnaire de l'aéroport du grand Ouest ne prévoit que 7021 places de parking à l'ouverture du futur aéroport calibré pour 4M de passagers. Il établit ce chiffre à partir de plusieurs éléments : une part plus importante (10%) de passagers utilisant des transports collectifs qui seraient plus performants à Notre Dame des Landes qu'à Bouguenais, un nombre plus élevé de personnes par voiture, davantage de covoiturage et de dépose par des tiers. Ces hypothèses ne sont pas démontrées en raison, d'une part de l'incertitude actuelle sur la nature des dessertes en transport collectif, et d'autre part des doutes légitimes sur les changements de comportement des usagers qui, s'ils interviennent, n'ont que peu de raisons d'être directement liés au transfert de l'aéroport. Cette réduction des ratios employés pour le projet passant de une place de stationnement pour 480 passagers à Nantes Atlantique à une pour 570 à la mise en service de Notre Dames des Landes et une place pour 750 passagers à terme répond à un objectif louable Il ne pourrait nous semble-t-il être atteint que par la mise en service d'un transport collectif très performant et desservant une aire très large autour de l'aéroport ainsi que par une politique de tarification du stationnement dissuasive ce qui

n'est pas le cas aujourd'hui.

La commission n'a pas qualité d'experts mais elle tire des auditions et de l'examen des pièces dont elle a pu disposer deux premières conclusions : la saturation technique de Nantes Atlantique en l'état n'est effective qu'épisodiquement et n'est pas à très court terme un obstacle à son développement.

En l'absence de travaux lourds, cette saturation est néanmoins susceptible d'intervenir assez rapidement en fonction de l'évolution du trafic qui semble devoir être soutenue dans les prochaines années.

La saturation environnementale

A cette appellation assez nouvelle, les opposants préfèrent celle de saturation psychologique lui donnant ainsi un contenu subjectif non dénué d'ironie.

Le bruit

La saturation « environnementale » ou « psychologique » tourne presque exclusivement autour du bruit. Les partisans du transfert mettent en avant le Plan d'exposition au bruit élaboré en 2004 qui classe en zone de bruit des territoires occupés par plus de 41 000 habitants dont 5400 en zone de bruit fort ou assez fort. Les zones de bruit important concernent surtout Bouguenais et St Aignan de Grandlieu dont le cœur de bourg est sous l'axe de la piste et dont les habitants subissent les nuisances de plus de 60% des atterrissages à Nantes Atlantique et 55% de la totalité des mouvements.

La stratégie générale des opposants étant de nier l'importance des nuisances liées au bruit, ils considèrent que seuls les 5400 habitants situés dans les zones A+B+C du plan d'exposition au bruit (PEB) sont à prendre en compte, les obligations applicables à la zone D n'ayant qu'un caractère informatif. Ceci n'est d'ailleurs pas exact au regard des textes qui imposent non seulement une information mais une isolation acoustique des constructions neuves situées dans cette zone (code de l'urbanisme art L 147-1 et suivants, le niveau d'isolation acoustique minimum étant de 30db (A), arrêté du 6 octobre 1978 et annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes). Ils considèrent par ailleurs que le PEB en vigueur n'est plus valable, car il prend en compte un nombre de mouvements d'avions trop élevé et ne tient pas compte des améliorations des avions aujourd'hui beaucoup moins bruyants. Ils considèrent qu'un nouveau PEB devrait couvrir des territoires beaucoup plus restreints.

La commission a demandé à la DGAC d'élaborer un nouveau PEB, le plan actuellement en vigueur arrivant à échéance en 2014 et ayant été élaboré sur des données qui méritent d'être recalées. Le document préparatoire qui nous a été présenté prend pour données les perspectives actualisées de trafic à 2030 et le niveau de protection habituellement utilisé en matière de niveau sonore admissible dans les différentes zones, soit 55 Lden1 au lieu des 57 qui ont déterminé la zone D du PEB actuel qui avait été élaboré dans la perspective d'un déplacement rapide de l'aéroport. Ce PEB à horizon 2030 prend en

compte deux nouvelles données : une diminution du nombre de mouvements par rapport aux perspectives de 2003 (esquisse d'un PEB à terme dans le dossier du débat public) soit 58 000 mouvements commerciaux et un niveau de protection plus important. Ces deux éléments ne se neutralisent cependant pas : si le PEB actualisé fait apparaître une extension globalement modérée des zones de bruit et la disparition d'une partie des extensions vers l'Ouest en raison de la montée en altitude plus rapide des avions, la zone C s'étire elle jusqu'à l'île de Nantes et le nord de Bouguenais et l'ouest de Rezé sont également touchés. Cet impact sur des zones urbanisées ou urbanisables a de lourdes conséquences puisque tout accroissement significatif de la population et donc tout habitat collectif sont proscrits en zone C ce qui revient à bloquer le développement de ces quartiers et la reconquête d'espaces urbains sous utilisés (infra).

Le bruit lié à la présence de l'aéroport à Bouguenais est et restera donc une contrainte forte dont l'impact ne concerne pas seulement les projets d'urbanisme mais également et avant tout le bien être et la santé des habitants d'une partie de l'agglomération nantaise. La perspective de futurs avions silencieux, voire furtifs tels que les a évoqués sans rire un ingénieur auditionné, est trop aléatoire pour être retenue comme hypothèse de travail.

Par ailleurs, la commission s'est étonnée des différences d'analyse des impacts du bruit de l'aéroport selon qu'il est situé à Nantes Atlantique ou à Notre Dame des Landes. Considérés comme négligeables et sur évalués à l'aéroport de Nantes Atlantique par les opposants, ils seraient très importants et sous estimés dans les prévisions pour l'aéroport de Notre Dame des Landes, où le bruit pourrait toucher selon une partie des opposants près de 80 000 personnes situées dans une aire de 60 km sur 10 dépassant ainsi de très loin les limites de la zone D. Appliquée à Nantes Atlantique cette approche conduirait à considérer que près de 500 000 habitants seraient impactés par le bruit par l'aéroport de Nantes Atlantique.

Les nuisances et le lac de Grand Lieu

La commission s'est interrogée sur la proximité de l'aéroport de la réserve naturelle nationale de Grand Lieu (7500ha). Cette réserve dispose de plusieurs protections ou inscriptions: site classé, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique, Natura 2000 avec la zone de protection spéciale au titre de la directive « oiseaux » et la zone spéciale de conservation de la directive habitats, faune, flore (DHFF).

La question des nuisances, bruit et pollution, a été écartée par les opposants au transfert de l'aéroport arguant même comme un ancien directeur de la réserve naturelle que l'aéroport protégeait le site qui serait en danger si les terrains libérés étaient urbanisés. La Commission a pris acte des avis des gestionnaires de la réserve selon lesquels aucune pollution issue du trafic aérien n'est constatée (tout en précisant qu'aucune étude n'a été engagée sur ce point) et pas davantage d'« effarouchement » des oiseaux à l'atterrissage ou au décollage. Par contre, les propos sur le risque environnemental que ferait courir au

site le départ de l'aéroport, suscitent deux remarques :

- Ce risque paraît limité, les territoires à proximité du lac de Grand Lieu étant protégés de l'urbanisation par l'application de la « loi littoral » qui s'applique au lac de Grand Lieu et s'impose aux documents d'urbanisme.
- Il est hasardeux de considérer que les nuisances de bruit très importantes subies par les habitants de St-Aignan ont une valeur moindre qu'un impact hypothétique qu'aurait sur l'avifaune un départ de l'aéroport.

La commission rappelle que le bruit ne comporte pas qu'une dimension environnementale mais également sociale, notamment de santé publique.

Elle saisit cette occasion pour souligner combien la dimension sociale (hormis l'emploi) qui devrait être considérée comme un pilier essentiel du développement durable est occultée dans ce dossier.

Le risque

Les risques liés au survol à basse altitude de zones densément peuplées apparaissent faibles à presque toutes les parties entendues et seules quelques voix ont évoqué cette question comme étant sérieuse, allant parfois jusqu'à la mettre au premier plan de la justification du déplacement de l'aéroport.

Pour les responsables de l'aviation civile, le risque est très faible et parfaitement maîtrisé par le contrôle aérien. D'autres aéroports ne sont pas mieux implantés et cet argument ne peut être mis en avant pour justifier le transfert. Notons que cette position traduit une évolution depuis le débat public lors duquel la sécurité était évoquée comme une des justifications du projet.

Pour les opposants, c'est un argument émotionnel qui vise à créer artificiellement des peurs irrationnelles au regard de la faiblesse du risque. « Le risque zéro n'existe pas » affirment certains qui en d'autres circonstances sont de fervents partisans du principe de précaution. D'autres plus radicaux vont jusqu'à considérer que c'est un argument « risible ».

Pour eux la prise en compte du risque dans le calcul coûts/bénéfices n'a pas de sens. Une personne auditionnée a argué que les accidents d'avion faisaient peu de morts sur les sites de crash, l'essentiel des victimes étant des passagers des avions. Un calcul macabre (comme celui fait par le cabinet CE Delft) lui permet de considérer que le coût de ces morts est trop marginal pour être pris en compte. Cette intéressante précision montre que l'« émotionnel » a en effet peu de place dans ce raisonnement.

Pour une partie des pilotes, leur maîtrise de leurs appareils permet d'écarter tout risque sérieux, les incidents plus ou moins récents n'ayant pas eu de conséquences graves et étant dus à des erreurs humaines.

La commission a cependant entendu des propos plus nuancés sur la sécurité.

Une partie des pilotes auditionnés ainsi que des contrôleurs aériens retraités considèrent que les manœuvres d'atterrissage à Nantes Atlantique, sans être clairement dangereuses, sont « délicates ». L'absence d'ILS accroît les risques dus à des erreurs humaines, or 58% des accidents d'avion sont dus à ce type de dysfonctionnement.

Les habitants de St Aignan, toujours très absents des arguments des opposants comme des partisans du projet et ceci quels que soient les sujets, bruit, urbanisation ou risques, ont une vision moins sereine du risque lié au survol à très basse altitude de leur territoire. L'appréhension est très présente et tous se souviennent de l'avion qui a atterri sur le terrain de football. Pour reprendre des termes employés pour les oiseaux du lac de Grandlieu, le survol à très basse altitude provoque un « effarouchement » certain des habitants de St Aignan.

Pour la plupart des partisans du projet, le risque est néanmoins un des éléments parmi d'autres plaidant en faveur du transfert. L'incident de la Luxor Airline en 2004 a été plusieurs fois mentionné, les opposants au projet en minimisant la portée s'agissant d'un incident dû à une double erreur humaine et relevant donc de l'exception.

Il apparaîtrait à la commission raisonnable d'aborder cette question autrement qu'en niant absolument l'existence d'un risque aggravé par le survol de zones densément peuplées ou à l'inverse en adoptant une attitude alarmiste qui conduirait logiquement à fermer l'aéroport actuel. Il semble peu contestable que les probabilités d'un accident augmentent avec la densité du trafic aérien si rien n'est fait pour sécuriser les procédures d'atterrissage et de décollage de Nantes Atlantique. Ceci semble très difficile si l'on veut éviter de survoler le centre historique de Nantes à basse altitude. Des propositions ont été faites en ce sens par un collectif de pilotes : rétablir un ILS pour l'atterrissage par le Nord Est et modifier les procédures d'approche en évitant la descente par paliers qui conduit à survoler l'agglomération à basse altitude et a un fort impact sur le bruit. La commission n'a pas compétence pour émettre un avis sur ces propositions.

II.4 Les solutions alternatives à un nouvel aéroport

Elles ont été abordées lors du débat public et plus ou moins approfondies. Elles se sont focalisées autour de deux approches : Peut-on faire l'économie d'une nouvelle plate forme aéroportuaire ? Y a-t-il d'autres sites que Notre Dame des Landes pour une nouvelle plate forme ?

L'hypothèse d'un réaménagement sur place de Nantes Atlantique a été rapidement éliminée en raison du constat apparemment partagé à cette époque sur la saturation technique et surtout environnementale de l'aéroport, les débats portant surtout sur les échéances de cette saturation. Cette hypothèse a par contre été largement reprise lors de l'enquête publique et a donné lieu à des propositions et des débuts d'expertise.

Les hypothèses évoquées lors du débat public

Lors du débat public, les alternatives examinées ont porté sur une optimisation des aéroports existants et sur la recherche d'autres sites que celui de Notre Dame des Landes.

- L'optimisation des aéroports régionaux de l'Ouest :

L'utilisation de l'aéroport de St Nazaire comme site d'accueil des vols charters s'est heurtée à la proximité de zones agglomérées, la présence de sites Seveso et l'importance des investissements à réaliser sans garantie d'une réponse adéquate aux exigences des compagnies aériennes et d'une réponse aux attentes de la clientèle. La mise en réseau des aéroports de l'Ouest a fait l'objet d'une expertise qui a conclu au caractère irréaliste de cette hypothèse en raison des stratégies des compagnies aériennes qui demandent une masse critique pour ouvrir des lignes.

- La recherche d'autres sites pour l'implantation d'une plate forme aéroportuaire

La commission particulière du débat public a diligenté une expertise visant à comparer 9 sites possibles : Notre-Dame des Landes(44), Guemené-Penfao(44), Montaigu(85), Montfaucon(49), Ingrandes(44), Pouancé(49), Vitré(35), Seiches-sur-Loir(49) et Broons(22). A partir d'une analyse multicritères, deux sites ont été identifiés comme les plus favorables : Notre Dame des Landes et Guemené-Penfao. Leurs performances relatives ont été évaluées comme quasi équivalentes et dans la mesure où les terrains de Notre Dame des Landes étaient réservés de longue date, c'est ce site qui a été retenu.

La commission a entendu une association développant une autre possibilité d'implantation présentée comme beaucoup plus performante en termes d'aménagement du territoire ; il s'agit du développement de l'aéroport d'Angers Marcé dont le trafic actuel est très réduit mais qui bénéficierait d'une zone de chalandise de 10M de passagers. Cette hypothèse ne prend néanmoins son sens que dans le cadre de la réalisation d'un réseau de lignes ferrées à grande vitesse très important. Elle n'a été évoquée par aucune des autres structures ou personnes auditionnées.

Le réaménagement sur place de Nantes Atlantique

Il a été mis en avant par les opposants comme une alternative sérieuse au transfert pendant l'enquête publique. Pour répondre aux contraintes liées aux nuisances de bruit, la création d'une piste orientée perpendiculairement à la piste actuelle donc Sud Est, Nord Ouest, a été avancée comme une solution économique et peu préjudiciable à l'environnement. Des chiffres modiques sur le coût de cette nouvelle piste ont été avancés par les initiateurs de cette proposition. Une étude rapide du conseil général de Loire Atlantique a été produite en cours d'enquête démontrant, a contrario, l'importance du coût d'une telle réalisation en raison de l'ampleur des expropriations nécessaires, des déplacements d'entreprises, de la déviation de routes et d'une voie ferrée et de la nécessité de réorganiser l'ensemble de la plate forme.

L'examen sérieux des alternatives à tout projet est une exigence légitimement fondée selon les opposants. Il apparaît souhaitable à la commission que le coût total d'un tel réaménagement avec agrandissement de l'aérogare et des stationnements et prenant en compte la fermeture temporaire de l'aéroport inévitable pendant une partie du chantier soit de nouveau évalué afin que des chiffres insuffisamment fondés parce que trop rapidement établis par les opposants comme par les partisans du transfert de l'aéroport ne continuent à circuler. Cette évaluation portant sur des éléments très concrets ne semble pas relever d'une expertise « indépendante » mais pourrait s'effectuer dans le cadre d'une estimation contradictoire des dépenses et des travaux à engager.

La commission souligne néanmoins que cette solution, même si elle s'avérait nettement moins coûteuse que Notre Dame des Landes, ne résoudrait pas sensiblement les problèmes de nuisances subies par les habitants du sud de Nantes, nécessiterait l'acquisition de surfaces importantes bien situées pour accueillir à long terme le développement urbain de l'agglomération. Elle n'offrirait pas une disposition optimale pour le trafic aérien en raison de son orientation contraire à toutes les règles en usage. De l'avis même d'un pilote pourtant très opposé au transfert de l'aéroport, cette solution n'a pas été « réfléchie ».

A l'issue de ces auditions et au vu des documents qui lui ont été remis concernant les perspectives d'évolution du trafic aérien, la commission, sans se prononcer comme pourrait le faire un expert, considère qu'il est opportun d'anticiper la saturation de Nantes Atlantique même si ce transfert n'a pas de caractère d'urgence impérative. L'aérogare sera saturée dans quelques années et sa restructuration complète s'avérerait rapidement très difficile et vraisemblablement très onéreuse. Ce bâtiment déjà remanié et agrandi plusieurs fois ne peut répondre sans une refonte complète de son architecture et de son fonctionnement, ni aux nouvelles exigences en matière de renforcement des dispositifs de contrôle ni aux besoins des compagnies aériennes qui cherchent à accroître leur efficacité pour diminuer les coûts pour les passagers.

Par ailleurs, le réaménagement de Nantes Atlantique ne semble pouvoir se faire qu'en conservant la piste actuelle. Une telle extension au delà des difficultés techniques qu'elle rencontrerait, accroîtrait de manière importante les nuisances de bruit que supportent les habitants de Nantes, Rezé, Bouguenais et St Aignan. Le projet de PEB actualisé montre une aggravation de la situation future qui deviendrait difficilement supportable pour les habitants soumis au bruit. Par ailleurs, le gel de terrains situés en milieu urbain, proches des équipements et bien desservis serait en totale contradiction avec la politique nationale et locale de densification des villes et de lutte contre l'étalement urbain.

II.5 L'inscription du projet dans une stratégie d'aménagement du territoire du Grand Ouest

De nombreuses organisations auditionnées favorables au projet d'aéroport, institutionnelles comme associatives, ont toutes présenté des arguments à l'aune de l'aménagement du territoire. La commission du dialogue considère que, parmi les arguments favorables au projet les plus incisifs, figure l'aménagement du territoire en lien avec l'ouverture sur l'Europe. Les différentes collectivités territoriales, bretonnes et ligériennes, les CESER, les chambres consulaires, les organisations patronales et certaines organisations syndicales ont exprimé leurs convergences de vue sur ce sujet. La commission du dialogue indique que certaines organisations syndicales ne se sont pas prononcées clairement pour ou contre alors que certains de leurs adhérents ont manifesté leur approbation à ce projet. Parmi les opposants au projet, la commission du dialogue a enregistré trois types de réactions :

- Le président du Conseil général ainsi que le Président de la CCI de Vendée ont émis un avis réservé sur le transfert arguant des conséquences sur l'allongement du temps nécessaire pour atteindre l'aéroport de Notre Dame des Landes mais également sur l'incertitude sur le temps de trajet. Ils indiquent qu'ils se sont mobilisés avec les chefs d'entreprise pour obtenir un nouveau franchissement de la Loire. Sans cela, ce nouvel aéroport sera « hémiplégique ».

Ils demandent donc qu'un deuxième pont soit construit sur la Loire pour « désengorger » le pont de Cheviré, d'ores et déjà saturé. Ils avancent les chiffres de 110 000 véhicules/jour aujourd'hui et de 200 000/jour estimés en 2030.

- Un certain nombre d'élus et d'associations environnementales estiment que les conditions d'un aménagement du territoire favorable au développement ne doivent pas forcément passer par le transfert de l'aéroport, Nantes-Atlantique étant suffisant pour répondre aux besoins. Certains rejoignent les arguments développés par les élus du Sud Loire.
- Une association (supra) estime que le choix de Notre Dame des Landes n'est pas le plus pertinent, en termes d'aménagement du territoire parce que trop excentré, celui d'Angers Marcé qui bénéficierait d'une zone de chalandise de 10 millions de personnes, emportant son adhésion.

Pour les partisans, ce projet de grand équipement s'inscrit dans une vaste perspective et vise à répondre à des objectifs de développement importants.

Le dynamisme démographique et économique

Il y a 6 à 7 millions d'habitants dans un rayon de deux heures autour de NDDL, ce qui constitue la zone de chalandise de l'aéroport. La forte croissance démographique laisse prévoir que cette population s'accroîtra encore de 1 million d'habitants d'ici 2030.

Le taux de croissance du PIB des deux régions a été de 2,7 % par an entre 1990 et 2006 (contre 1,8 % en moyenne nationale) et le taux de chômage de la région des Pays de Loire a été en 2012 inférieur de 1,5 % à celui de la France.

Le handicap de la périphéricité et l'ouverture de la grande région Loire-Bretagne vers l'Europe

L'adossement des deux régions à la mer présente des atouts importants pour le trafic maritime mais place les Pays de la Loire et la Bretagne à la périphérie de l'Europe de plus en plus éloignée du centre de gravité de l'Union européenne qui n'a cessé de se déplacer vers l'Est.

Pourtant beaucoup d'entreprises (notamment liées à l'agro-alimentaire) exportent vers l'Europe ou plus loin. A eux seuls, les Pays de la Loire représentent 4,2 % des exportations françaises (9ème place parmi les régions).

Ces taux pourraient être améliorés grâce au nouvel aéroport car 170.000 entreprises se trouveront à moins de 1 h 30 de NDDL et pourront profiter des nouvelles facilités de contact avec des pays de l'Union (aller et retour dans la journée).

La nouvelle structure pourrait également servir à attirer plus de touristes désireux de visiter les deux régions et pas seulement des voyageurs en transit vers d'autres destinations.

L'objectif d'une métropole européenne très diversifiée en approchant Rennes et Nantes St Nazaire

La DATAR a présenté une communication devant les élus et la commission du dialogue. Elle y a exposé la typologie des aires urbaines européennes, l'évolution de la population et du PIB des régions françaises et européennes entre 1990 et 2009 mais également une projection démographique de la population des régions françaises à 2040. Les projections montrent que le taux de croissance annuel moyen entre 2009 et 2040 est supérieur à 1,5% pour les régions Bretagne et Pays de Loire (taux supérieur aux autres régions françaises). Elle a exposé les performances de Nantes et de Rennes au regard de la moyenne des 20 métropoles européennes très diversifiées tenant compte de cinq critères: le développement territorial, la société de la mobilité, le fonctionnement et le rayonnement économique, les circulations culturelles et touristiques et la société de la connaissance et de l'innovation. Si ces deux villes ont des atouts individuels, ils ne suffisent pas pour prétendre au statut de « métropole européenne très diversifiée ». En revanche, le rapprochement de ces deux villes est un atout pour qu'elles puissent y prétendre. La contribution de l'aéroport du Grand Ouest à la vocation métropolitaine du bi-pôle Nantes/Saint-Nazaire – Rennes est positive. S'agissant du nombre des passagers aériens,

la performance serait importante et en matière de trafic portuaire de marchandises, elle atteindrait les performances pour acquérir ce statut.

Parmi les arguments des élus et des chambres consulaires auditionnées, l'un des tout premiers objectifs de l'aéroport est de contribuer à renforcer l'accessibilité européenne. Le constat avancé est que l'Ouest est éloigné des principaux corridors d'échange et des grandes zones économiques européennes. Pour y faire face, le territoire doit être mieux connecté, grâce à des choix d'aménagement du territoire, par la pluralité et la complémentarité des modes de transport. Ils précisent qu'aujourd'hui, il y a seulement 25 liaisons européennes directes pour Nantes Atlantique contre 40 à Lyon, 43 à Toulouse, 51 à Marseille; l'aéroport du Grand Ouest répond, selon eux, à l'augmentation croissante du trafic aérien européen et international de l'aéroport actuel.

Ils ajoutent que l'aéroport visent à soutenir le développement d'une économie diversifiée (soutien de l'emploi, levier pour le développement du tourisme, urbain et littoral).

Le renforcement des synergies Nantes Rennes et la complémentarité au sein d'un réseau de transport multimodal

Plus de 450 entreprises ont une double implantation dans les deux agglomérations de Rennes et Nantes.

Beaucoup d'entreprises éviteraient le détour par Paris si Notre Dame Des Landes existait, beaucoup mieux situé entre Nantes et Rennes, et si la nouvelle plate-forme disposait d'un raccordement à la voie ferrée.

Les LGV Rennes-Redon-Nantes, Rennes-Brest et Rennes-Quimper figurent au SNIT en cours de révision; elles permettraient de réduire des temps de transport par fer trop longs : Rennes-Nantes entre 1h15 et 1h30 aujourd'hui. Le tram-train Nantes-Châteaubriant sera mis en service en février 2014 et des bus cadencés à haut niveau de service sont prévus depuis Nantes pour desservir l'aéroport en l'attente encore hypothétique d'un tram train. La liaison routière entre les deux agglomérations a des caractéristiques autoroutières et c'est aujourd'hui le moyen de déplacement le plus utilisé. Bien que plus éloigné de Rennes que de Nantes, le futur aéroport est très accessible et est plus central pour la grande région Pays de la Loire-Bretagne que l'aéroport actuel.

Le développement d'un pôle métropolitain Loire-Bretagne : Nantes, St Nazaire, Rennes, Brest et Angers

Les régions Pays de la Loire et Bretagne sont engagées depuis vingt ans dans un processus de coopération réunissant cinq métropoles de l'Ouest en matière de développement des universités et de la recherche.

Le pôle Loire-Bretagne a été installé en février 2012 et sa première réunion a eu lieu le 25

octobre dernier. Son aire couvre 110 communes, 2,4 millions d'habitants et 1 million d'emplois; il concerne 170.000 étudiants et 20.000 chercheurs.

Les élus, chambres consulaires et CESER indiquent que les coopérations des villes de l'ouest se sont amplifiées depuis le débat public sur le projet aéroportuaire. Le futur aéroport de Notre Dame des Landes est conçu au cœur d'un bassin de population regroupant plus de 6 millions de personnes et 170 000 entreprises à moins de 2 heures mais également au cœur d'une nouvelle mobilité inter régionale. La réalisation des dessertes routières et ferroviaires entre l'aéroport, Nantes et Rennes, mais aussi l'ensemble du réseau des villes des deux régions, contribuera à l'irrigation des territoires.

Les questions posées par l'aménagement des territoires plus proches du futur aéroport semblent moins approfondies. Ce point est assez paradoxal dans la mesure où ce sont les communes de la communauté d'Erdre et Gesvres et à un degré moindre celles du Pays de Blain qui vont devoir faire face à l'arrivée d'un très grand équipement, d'une importance sans commune mesure avec les échelles d'aménagement auxquelles elles sont habituées. Elles ont le sentiment et nous a-t-il semblé à juste titre, qu'une partie importante de leur territoire bénéficie d'un statut d'extraterritorialité, leur ôtant toute maîtrise de son aménagement mais laissant à leur charge les retombées sur lesquelles elles ont peu de visibilité. En quelque sorte l'aéroport est parachuté sans précautions particulières sur les impacts indirects qu'il est susceptible d'entraîner si ce n'est les rétablissements de voirie. Les communes, opposées au projet, considèrent que s'il se réalisait, elles supporteraient le poids d'un équipement métropolitain et même interrégional et qu'à ce titre elles doivent bénéficier d'une solidarité à ces échelles.

Une association nationale d'élus (Ville et aéroport) dont les communes accueillent un aéroport propose un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport. Ce contrat devrait assurer des réponses concrètes visant à :

- Renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire : tram – train par exemple
- Définir les mesures d'accompagnement financier pour les communautés de communes les plus impactées (CCEG d'Erdre et Gesvres) leur permettant de faire face aux besoins liés à l'accueil de nouvelles populations
- Définir les mesures en faveur de l'aménagement du territoire et du développement local : (Impacts sur l'emploi et les activités...)
- Définir les mesures de protection de l'environnement (et notamment la lutte contre le bruit : en promouvant des procédures plus transparentes pour les couloirs aériens et l'instauration d'un couvre-feu nocturne.

Elle conclut que le contrat d'engagement qu'elle prône doit poser les conditions

d'accompagnement d'un aéroport « qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées » par une : maîtrise foncière immédiate, une politique concertée de développement local, une conception nouvelle de l'aménagement, une gouvernance du territoire préfigurée le plus rapidement possible.

A cet effet, la commission du dialogue estime qu'une double démarche doit être conduite : une mobilisation solidaire avec les petites communes et leur implication, dès l'amont dans la préparation des instruments financiers, notamment autour de la future programmation des Contrats de projets Etat/régions et des programmes opérationnels FEDER, FEADER, LEADER qui s'étalera de 2014 à 2020.

Il est apparu à la commission du dialogue, à la suite des informations apportées par les fonctionnaires territoriaux que les enveloppes financières prévues dans les futurs contrats territoriaux ne répondent pas aux enjeux d'une situation exceptionnelle.

II. 6 L'enjeu du développement économique, de la recherche et de l'innovation

Le potentiel de développement économique lié à un transfert de l'aéroport au nord de Nantes a été abordé par la plupart des personnes entendues alors que cet aspect n'avait été qu'évoqué dans les dossiers du débat et de l'enquête publique et qu'ils ont été peu débattus.

Les positions de principe divergent fortement : pour les opposants, il n'y a aucun lien direct entre l'infrastructure et un éventuel développement économique. Ils mettent même en avant une perte de substance économique pour le Sud Loire et la Vendée.

A l'opposé, pour les partisans du projet, cet aéroport est vital pour l'économie parce qu'il va ouvrir davantage la grande région Ouest vers l'Europe et vers de nouveaux marchés.

La situation actuelle fait apparaître en première analyse un constat nuancé : Nantes Atlantique n'est pas un aéroport essentiellement tourné vers le trafic affaires même si ce trafic est en augmentation sensible étant passé d'un quart à un tiers des motifs d'utilisation du transport aérien à partir de Nantes. La simple extrapolation de cette tendance pourrait donner en partie raison aux sceptiques.

Par ailleurs, l'examen du tissu économique implanté à proximité immédiate de Nantes Atlantique ne fait pas apparaître de liens forts entre les entreprises et l'aéroport. Il y a peu d'entreprises de fret et c'est essentiellement AIRBUS qui utilise la piste. Les autres entreprises présentes à proximité se sont installées à Bouguenais soit parce qu'elles sont sous-traitantes d'Airbus soit en raison de la disponibilité de terrains bien desservis par les infrastructures routières.

Il n'est pas pour autant pertinent de tirer de ce constat des conclusions trop rapides.

L'attractivité d'un aéroport pour les entreprises dépasse largement l'immédiate proximité et s'apprécie plutôt à partir de l'accessibilité à l'infrastructure et donc du temps de parcours et de la commodité d'accès. Seules les entreprises de fret et dans le cas des Hubs, les sièges sociaux de grandes entreprises internationales, ont un réel intérêt à s'implanter à proximité immédiate des aéroports.

Des régions pour lesquelles la croissance des exportations est essentielle au développement de l'économie

Les documents qui nous ont été remis au cours des auditions apportent de nombreux éléments sur les entreprises exportatrices et les entreprises à capitaux étrangers installées en Pays de Loire et en Bretagne, L'Europe est le premier partenaire des deux régions. 90% des entreprises exportatrices le font avec l'Europe et 89% importent également d'Europe.

Accusant néanmoins un retard à l'exportation par rapport à des régions de dimension comparables, les entreprises visent à développer leur activité et 55% des petites et moyennes entreprises déclarent que leur priorité est le développement à l'international. Ces documents permettent d'apprécier plus précisément le potentiel de déplacements « affaires » que pourrait capter l'aéroport du grand Ouest .

La région Bretagne estime à 170 000 le nombre d'entreprises et à 1,4M le nombre d'emplois à moins d'une heure trente de Notre Dame des Landes. La région Pays de la Loire fait à peu près la même estimation.

Ces deux régions connaissent une croissance économique importante mais insuffisamment internationalisée alors même qu'elles ont un potentiel assez remarquable en la matière. La poursuite de leur croissance passe par une capacité à s'affranchir du handicap de la périphéricité de régions qui fonctionnent sur une aire limitée à 180° comme l'a dit une des personnes auditionnées.

Le tissu économique des deux régions est très ancré dans les territoires et c'est un atout mais l'économie fonctionne aujourd'hui en réseau et fait de plus en plus appel aux échanges en matière de recherche, d'innovation et de commerce. Les entreprises ligériennes et Bretonnes ont besoin de s'ouvrir à l'Europe et à des espaces plus lointains quand c'est possible.

Les compétences confirmées ou naissantes dans les domaines de l'aéronautique, de la construction navale, des énergies marines, des telecoms, de l'imagerie, des matériaux composites, de l'agroalimentaire constituent un potentiel important à l'exportation qu'il faut valoriser.

L'attractivité d'un territoire, facteur déterminant du maintien ou de l'installation d'entreprises à forte valeur ajoutée

Les deux régions ont besoin d'attirer de nouvelles entreprises pour soutenir l'emploi et

répondre aux besoins liés à la croissance démographique supérieure à la moyenne nationale.

La place des infrastructures performantes dans la croissance économique est régulièrement évaluée par diverses structures. Ernst and Young la mesure dans le baromètre de l'attractivité du Site France de 2012 en répondant à plusieurs questions :

- Quels sont les atouts qui permettent à la France de renforcer son rôle international? la bonne accessibilité vient en 3e position derrière les spécificités sectorielles (domaines d'excellence) et l'innovation.
- Quels sont les leviers sur lesquels doivent s'appuyer les agglomérations pour développer leur compétitivité au niveau européen? les infrastructures de transport et les télécommunications de premier ordre viennent en deuxième position derrière les pôles universitaires de renommée internationale.
- Dans les critères d'implantation des entreprises industrielles internationales, l'accessibilité arrive en deuxième position derrière le potentiel de marché de proximité.

Les risques pour le sud Loire et la Vendée

A ces arguments qui plaident pour un aéroport de dimension internationale, les opposants rétorquent que le déplacement de l'aéroport actuel va déstabiliser le tissu économique situé autour de Nantes Atlantique et affaiblir le tissu économique de la Vendée. Comme il a été dit plus haut, la majorité des entreprises implantées à proximité de Nantes Atlantique n'ont que très peu de liens avec l'aéroport. 80% des entreprises installées dans la zone D2A ne sont pas concernées par le transfert et n'envisagent pas de se relocaliser au nord de Nantes.

A l'opposé de ces arguments, les partisans du projet et au premier chef les élus de l'agglomération nantaise, font valoir que la libération de terrains par le départ de l'aéroport permettrait une extension d'Airbus dont le carnet de commande est très chargé ainsi qu'un développement des entreprises à très haute valeur ajoutée susceptibles de venir s'implanter à proximité de l'IRT Jules Verne, la zone D2A étant saturée et celle de la Croix rouge insuffisante.

La question des entreprises situées plus au sud et notamment des entreprises vendéennes est tout autre. L'éloignement de l'aéroport et surtout l'incertitude des temps d'accès à Notre Dames des Landes en raison de la saturation quotidienne du pont de Cheviré les inquiète à juste titre.

L'ancrage de la Vendée dans la grande région ouest passe pour le sud Loire et la Vendée par la réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire, ce pont étant selon les « sudistes » d'ores et déjà nécessaire qu'il y ait ou non transfert de l'aéroport.

Les milieux économiques considèrent ce nouvel aéroport comme une chance pour le développement économique comme l'ont été l'arrivée du TGV et celle des autoroutes. Ils

mettent l'accent sur l'image de dynamisme que cette infrastructure pourrait porter à l'extérieur.

Le déplacement de l'aéroport même dans un espace plus central pour les deux régions et drainant une zone de chalandise plus importante ne suffira néanmoins pas à enclencher à lui seul une dynamique économique. Concernant l'aéroport, l'ouverture de lignes supplémentaires point à point vers les villes européennes à dimension économique forte et offrant la possibilité d'effectuer des allers retours dans la journée est essentielle mais ces conditions restent directement liées à l'atteinte de masses critiques suffisantes pour attirer des compagnies aériennes et donc au dynamisme à l'export des entreprises ligériennes et bretonnes.

L'accès des étudiants et des chercheurs à l'Europe et au monde

Les échanges universitaires avec l'étranger sont importants : Rennes compte près de 6500 étudiants étrangers et plus de 2500 étudiants rennais partent à l'étranger pour des stages et des troisièmes cycles. L'université de Rennes a 143 accords de coopération avec des universités étrangères. Ces données se retrouvent à peu de choses près dans les milieux universitaires nantais.

Pour les universités et les grandes écoles nombreuses dans ces régions, les facilités d'accès à l'étranger et inversement la possibilité d'accéder aux deux régions sans passer nécessairement par Paris sont des atouts importants pour un fonctionnement en réseau. Ce sont des atouts pour une ouverture sur le monde des jeunes qui sont de plus en plus appelés à effectuer une partie de leurs études et de leur vie professionnelle à l'étranger. Contrairement ce que certains opposants ont pu dire, même si les nouvelles technologies offrent de nouveaux moyens de communication, ni les visio-conférences ni Internet ne remplaceront jamais complètement les échanges humains et la connaissance acquise par les voyages.

Le tourisme

Cet enjeu n'a quasiment pas été évoqué lors des étapes de concertation. C'est cependant une composante essentielle de l'économie des deux régions et une source d'emplois non délocalisables très importante. Cette question a été abordée lors des auditions.

Actuellement Nantes Atlantique a une fonction très orientée vers le tourisme mais essentiellement vers un tourisme orienté à l'extérieur de la région. Les deux régions Bretagne et Pays de Loire sont respectivement les 6^e et 7^e régions françaises pour le tourisme mais seulement 20% de la clientèle touristique est étrangère alors qu'elle est de plus d'un tiers au niveau national. Alors que ces régions bénéficient d'atouts touristiques considérables et très diversifiés, littoral, nature, patrimoine, culture, le tourisme reste majoritairement régional et très concentré sur certaines périodes de l'année.

Pour le président de Cap Atlantique, le tourisme représente pour la région 100 000

emplois directs et peut encore se développer et surtout élargir sa clientèle. L'enjeu est d'allonger la saison touristique en diversifiant l'offre et notamment les courts séjours (thalasso, remise en forme,) et le tourisme d'affaires (séminaires congrès). Ces séjours brefs mais à valeur ajoutée élevée sont associés à des temps de transports courts et le transport aérien depuis les villes européennes restera le moyen d'accès le plus rapide. L'enjeu est également d'attirer des touristes lointains qui complètent leur visite de la capitale par un court séjour dans l'ouest leur permettant de visiter en quelques jours les sites les plus emblématiques des régions Pays de Loire et Bretagne mêlant tourisme patrimonial et tourisme de nature.

II. 7 Le développement de Nantes Métropole

Les réunions avec le maire de Nantes et le président de Nantes Métropole ont porté sur les enjeux de l'aménagement du territoire (supra) et les potentialités de développement local. Pour les élus, le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique apparaît nécessaire dans une optique de développement et de renouvellement urbain.

Les contraintes liées à la présence et au développement de l'aéroport de Nantes Atlantique obèrent en effet aujourd'hui les projets que les élus veulent promouvoir sur l'agglomération nantaise.

Les obligations réglementaires résultant du PEB ont en effet un impact direct l'urbanisation de la ville. Ce PEB, bien que dérogatoire - 57Lden au lieu de 55 - en raison des perspectives de transfert de Nantes Atlantique est un frein aux projets d'urbanisation.

Aujourd'hui, les élus indiquent que 41 200 habitants sont exposés au bruit dont 5900 en zone C et 10 % du territoire de l'agglomération se trouve en zone D. Le PEB en vigueur a été pris sur la base de 68 000 mouvements commerciaux.

Si la dérogation n'avait pas été accordée, le PEB à 68 000 mouvements commerciaux aurait dû impacter une zone C étendue sur l'île de Nantes, ce qui hypothéquerait les opérations en cours ou projetées. Ce sont 1200 ha et 800 habitants supplémentaires qui seraient couverts par la zone C.

La commission note qu'aujourd'hui, on dénombre 47 000 mouvements.

Les élus en l'absence d'un PEB actualisé estiment que sur la base de 9M de passagers, la zone C impacterait fortement le centre ville. Sur la ville de Nantes, l'emprise de la zone C passerait de 5ha à 145 ha avec au total 1800 ha en zone C et une zone B couvrant des zones urbanisées comportant 1200 habitants. L'actualisation du PEB dresse des perspectives moins catastrophiques tout en n'évacuant pas toutes les contraintes.

La zone C du PEB actuel, dans laquelle aucune densification n'est possible est confirmée et est étendue dans le projet de PEB actualisé par la DGAC à 2030 (supra). Elle impacte des zones destinées à accueillir des logements mais également des sites réservés pour les grands équipements sur l'île de Nantes.

La zone D qui ne limite pas la construction mais impose des isolations acoustiques n'a pas qu'un aspect normatif mais traduit néanmoins la réalité des nuisances de bruit.

Pour n'être pas aussi contraignantes que ce qui a pu être présenté comme une impossibilité de construire, ces nuisances n'offrent pas un cadre de vie satisfaisant.

L'optimisation de ce foncier bien situé, bien desservi et proche des équipements est un objectif central des élus de l'agglomération. Ils mettent en avant

- les dynamiques démographiques et le besoin de logements
- la stratégie de développement durable inscrite dans les documents de planification,
- la politique de déplacements courts,
- la volonté de lutter contre l'étalement urbain et de conforter le cœur de l'agglomération, la densité acceptable en ville étant très supérieure à ce qui est possible de réaliser en zone péri urbaine
- la requalification d'espaces en mutation permettant la réalisation de grands projets urbains.

La nécessité de développer l'offre de logements en cœur d'agglomération à l'intérieur du périphérique constitue donc une de leurs priorités. Concernant précisément les secteurs proches de Nantes Atlantique, la stratégie urbaine de l'agglomération consiste à utiliser toutes les opportunités de densification pour conforter le cœur de l'agglomération. La relocalisation des activités économiques et portuaires, de part et d'autre de l'île de Nantes, répond au souci essentiel de densification urbaine. Près de 200 ha de terrains inconvertibles s'étalent sur le sud ouest de l'île de Nantes, Pirmil et les Isles de Rezé et le bas Chantenay.

Le secteur Sud-Ouest de Nantes au titre du projet urbain devrait abriter 5000 logements, où l'île de Nantes accueillerait le CHU (qui serait déplacé du centre de Nantes) et 230 000 m² de bureaux, commerces et équipements (échéance 2030). Le Quartier de la Création verrait le jour à l'horizon 2015.

III. Les enjeux d'un aéroport à Notre Dame des Landes

III.1 Le site

La plate forme aéroportuaire se situe au nord ouest de l'agglomération de Nantes Métropole au sein de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CCEG). Elle impacte également le sud de la communauté de communes du pays de Blain et l'est de la communauté de communes Loire et Sillon. Depuis, le 1er janvier 2002, la communauté

de communes d'Erdre et Gesvres composée initialement de 4 communes s'est élargie et comporte aujourd'hui 12 communes :

Grandchamp des Fontaines, Treillères, Vigneux de Bretagne, Sucé sur Erdre, Fay de Bretagne, Héric, Notre Dame des Landes, Nort sur Erdre, St Mars du Desert, Petit Mars, Casson et les Touches.

Elle comptait (au 1er janvier 2013) 54 601 habitants et s'étend sur un territoire de 50 000 ha.

Ce territoire bénéficie d'une attractivité importante due à la proximité de la Métropole. Il a développé un secteur économique en complémentarité de l'agglomération nantaise. En valeur, c'est sur la CCEG, au sein du SCOT métropolitain, que l'évolution de l'emploi a été la plus importante puisqu'en 8 ans, elle a gagné plus de 5000 emplois, soit une augmentation de plus de 45 % sur la période 1999/2007. La CCEG est devenu l'EPCI le plus créateur d'emplois en valeur du département. Elle ne compte néanmoins que 11 000 emplois pour plus de 25 000 actifs.

La CCEG est un territoire péri urbain de la Métropole de Nantes qui joue un rôle tampon entre cette Métropole, la Chapelle sur Erdre et le pays de Blain. Elle est à ce titre sujette à de fortes pressions foncières.

L'aéroport du Grand Ouest s'implante sur un territoire encore rural mais dont les bourgs accueillent de plus en plus de populations urbaines. Il est essentiellement situé sur la commune Notre Dame des Landes mais l'impact du PEB actuellement en vigueur traverse le territoire d'est en ouest et touche Fay de Bretagne, Vigneux de Bretagne, Héric, Grandchamp des Fontaines, Casson et Nort sur Erdre. En l'état actuel seules les communes de Treillères, Sucé sur Erdre, St Mars du Désert, Petit Mars et les Touches sont épargnées.

La communauté de communes est connectée avec les polarités urbaines voisines: au nord, Blain et Chateaubriand, à l'est, Ancenis et au sud la métropole nantaise et à l'ouest St Etienne de Montluc. L'aéroport neutralisant une partie centrale importante de la communauté, la CCEG sera de plus en plus soumise à ces attractions centrifuges.

III.2 La place de l'environnement dans le projet

La réflexion sur la place de l'environnement dans le projet a été au cœur de nombreuses auditions et constitue l'un des sujets les plus polémiques du projet. La commission du dialogue retrace les différentes positions exprimées à l'occasion des différentes procédures passées et en cours. Elle a également été tenue informée des recours formés au plan judiciaire, national et européen, particulièrement ceux qui touchent à l'environnement (infra).

Trois sujets majeurs ont été abordés. La commission du dialogue les traite selon l'ordre d'importance que les personnes auditionnées leur ont accordés en général : la préservation

de l'eau et des zones humides; la biodiversité et la protection des espèces protégées et le bruit.

Les avis des commissions d'enquête publique de 2006 et de 2012

De nombreux intervenants ont fait référence aux commentaires et conclusions des commissions d'enquête publique du projet d'aéroport et de la desserte routière de 2006 (supra) , mais également de la loi sur l'eau (2012).

La commission d'enquête de 2006 a émis un avis favorable. Sur le volet environnemental, les commentaires font apparaître la qualité du travail effectué par le maître d'ouvrage dans l'inventaire de l'état initial mais également des réserves sur le traitement de l'impact du projet. Elle indique que les lacunes constatées ne permettent pas d'assurer, à ce stade du projet, que les mesures compensatoires prévues par le demandeur soient réellement adaptées à l'impact du préjudice subi.

Aux déclarations des maîtres d'ouvrage, concernant l'impact sur l'eau, selon lesquelles ils ne pouvaient par définition inclure des études ultérieures, la Commission d'enquête répond « qu'il s'agit d'une vue de l'esprit puisque le maître d'ouvrage a toute latitude pour introduire les études qu'il souhaite voir figurer dans l'étude d'impact pour que celle-ci réponde au principe de proportionnalité ». La commission ajoute néanmoins qu'il est évident que les études ultérieures « seront affinées en fonction du stade de maturation du projet ».

En conclusion, la Commission d'enquête évoque au crédit du projet, ses aspects économiques, d'aménagement du territoire ou encore sa qualité fédératrice pour le Grand Ouest.

Au débit, elle pointe un lourd tribut pour l'environnement et l'agriculture « ...près de 1000 ha de terres agricoles sacrifiées, voire plus à long terme ». Elle souhaite que le catalogue de mesures pour le suivi de l'opération et de ses conséquences pour l'environnement prévu par l'étude d'impact puisse être rationalisé par la création d'un seul observatoire dont la fonction serait de superviser l'application de l'ensemble des mesures proposées et les structures ad hoc qu'il est prévu de créer.

Les commissions d'enquête « loi sur l'eau » ont émis un avis favorable assorti de deux réserves et cinq recommandations. La commission du dialogue a été particulièrement interpellée sur la première réserve qui a trait aux mesures compensatoires. La commission d'enquête a en effet demandé qu'un collègue d'experts indépendants « apporte une indispensable caution scientifique de la méthode de compensation retenue à l'échelle du projet » sur trois points :

- « validation des principes généraux de la méthode de compensation fonctionnelle et des techniques de génie écologique envisagées »
- « validation des coefficients de compensation affectés aux zones humides

détruites et de ceux qui sont attribués aux zones de compensations »

- « validation des indicateurs proposés permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs en matière de compensation » .

Les porteurs de projets comme les opposants ont apporté de nombreux arguments (infra) à la commission du dialogue qui ne dispose pas de l'expertise scientifique pour, elle-même, en apprécier la valeur. Elle s'en remet au collège des experts scientifiques indépendants (avec lequel elle a entretenu des contacts réguliers) pour cette appréciation.

La seconde réserve n'est pas sans influence sur la mise en œuvre de la première puisque les Commissions d'enquête « loi sur l'eau » ont souhaité que soient déterminés les impacts sur la consommation d'espaces agricoles. Pour expertiser ce point, le Ministre en charge de l'agriculture a créé une commission agricole avec laquelle la commission du dialogue a pu échanger.

La commission du dialogue a sollicité l'avis du collège des experts afin d'avoir une appréciation globale sur l'état de l'environnement de Notre Dame des Landes :

«... la recherche d'un site remplaçant l'aéroport de Nantes-Atlantique dès 1970, le comité interministériel d'aménagement du territoire prévoyait de le transférer à Notre Dame des Landes. Ce projet n'a pas été réalisé mais est resté anticipé, en particulier par la création d'une zone d'aménagement différé (ZAD) et par les acquisitions foncières effectuées par le Conseil général de Loire Atlantique. Le remembrement de cette zone a également été exclu. C'est en particulier cette absence de remembrement qui confère aujourd'hui au site son cachet de bocage remarquable, autrefois très répandu mais désormais rare en Bretagne et Loire Atlantique. Au sein de ce bocage les zones humides constituent en connexion avec les haies et mares, des écosystèmes susceptibles de présenter des enjeux et fonctions exceptionnels, tant sur le plan physique, qu'écologique et patrimonial. La compensation de la disparition de ces milieux représente donc un enjeu tout particulier sur ce site. »

L'évolution de certaines organisations sur la place de l'environnement dans le projet

Parmi les organisations auditionnées et qui se montrent aujourd'hui opposées au projet, notamment au fondement de la préservation de l'environnement, certaines avaient exprimé une opinion sensiblement différente et en tout cas n'avaient pas placé l'environnement au cœur de leur analyse portant sur l'opportunité d'un aéroport à Notre Dame des Landes. Un certain nombre d'entre elles ont en effet mis l'accent sur des considérations économiques pour justifier du bien fondé du transfert de l'aéroport de

Nantes-Atlantique à Notre Dame des Landes². L'environnement ne semblait pas être de nature à hypothéquer le projet de transfert ; en effet tout en pointant que le projet « bouscule un équilibre naturel », elles mettent en avant que « le développement

particulier de l'international confirme qu'une zone de chalandise existe bien dans la région et que sa demande croît en particulier pour des raisons de loisirs... il était également téméraire dans l'environnement fortement urbanisé de Nantes Atlantique de préférer la réorganisation du trafic aérien autour d'une piste transversale, aux facilités offertes par un aéroport permettant l'absence d'implantations lourdes...».

Cette étude a été contestée pendant les auditions et cette contestation a donné lieu à une polémique. La commission du dialogue a été destinataire d'une mise au point en date du 28/03/2013 réalisée par les auteurs de cette étude qui font part en substance des appréciations différentes portées lors de sa publication par les fédérations et par leurs associations locales, celles-là mêmes qui les ont contestées pendant les auditions. Ceci a conduit à des positions publiques contradictoires.

L'étude avait préconisé le développement d'aéroports de province éloignés de Paris pour soulager le trafic de l'aéroport CDG en s'appuyant sur des plates-formes qui soient en mesure, en dehors de la clientèle purement locale, d'attirer une clientèle régionale, parfois en correspondance pour la rapprocher de sa destination finale. Nantes était citée comme exemple de point de départ de vols intercontinentaux vers l'Afrique et les Amériques et les moyens de transport l'alimentant éviteraient aux passagers du Grand Ouest de faire un vol vers Paris et de refaire le trajet inverse pour se rendre par exemple aux États-Unis. L'étude crédite l'idée de déplacer l'aéroport de Nantes Atlantique dont le plan d'exposition au bruit – dans le cas où serait créée une nouvelle piste perpendiculaire - impacterait encore plus de 10 000 personnes. Le site de Notre Dame des Landes n'impacterait selon cette même étude que 2700 personnes. Cette mise au point conclut que le transfert sur le site de Notre Dame des Landes se justifiait au contraire au plan écologique de deux manières : «à court terme, en assurant plus de confort aux habitants du centre-ville de Nantes... à long terme en contribuant au remodelage de l'organisation aéroportuaire française dans le sens d'une moindre consommation d'énergie par passager.»

La commission du dialogue n'a pas – au cours des auditions avec ces associations – entendu ce type d'arguments. Les positions exprimées ne laissent au contraire planer aucune ambiguïté sur leur opposition au transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre Dame des Landes.

L'impact du projet sur l'eau et les zones humides : les mesures compensatoires proposées

La commission du dialogue a pu prendre connaissance du dossier « loi sur l'eau » et a reçu de nombreuses contributions orales et écrites des maîtres d'ouvrage mais également des opposants au projet.

Les maîtres d'ouvrage, la société concessionnaire Aéroports Grand Ouest (AGO) et la DREAL Pays-de-la-Loire ont présenté ce dispositif de compensation au regard des obligations contenues dans le code de l'environnement (renforcées depuis les lois « Grenelle » qui ont encadré les dispositifs de compensation) mais également du SDAGE

Loire Bretagne. Ils ont fait part d'une démarche innovante, « pleinement inscrite dans la logique ERC, éviter, réduire, compenser... ». Ils précisent qu'ils ont évité les impacts sur le milieu naturel en rationalisant les projets, notamment en optimisant la conception de leurs infrastructures. Cette optimisation a permis, selon eux, de prévoir de n'aménager que 723 ha à la mise en service (537 ha pour l'aéroport et 186 ha pour la desserte routière) sur les 1650 ha de la zone déclarée d'utilité publique (DUP). Ils précisent que ces mesures d'évitement ont été complétées par de nombreuses mesures de réduction d'impact (optimisation du planning des travaux, balisage des secteurs sensibles, prévention des pollutions, dérivation des cours d'eau...).

Les maîtres d'ouvrage ont présenté leur méthode à la Commission du dialogue. Cette méthode est fondée - en premier lieu sur l'identification d' enveloppes compensatoires, lesquelles représentent des terrains situés dans le même bassin versant (ou à proximité) des zones humides destinées à disparaître et prêtes à les accueillir. Cette aptitude est analysée séparément en ce qui concerne l'hydrologie (identification des zones humides potentielles) et la biodiversité (identification de secteurs bocagers et de corridors écologiques correspondants). Huit enveloppes de compensation prioritaires proches des zones impactées présentent ces aptitudes.

La commission du dialogue rappelle que le SDAGE Loire-Bretagne prévoit – contrairement à ce que certaines personnes auditées ont indiqué – que les mesures compensatoires doivent prévoir, dans le même bassin versant, la création ou la restauration de zones humides équivalents au plan fonctionnel... Ce n'est que par défaut que la compensation doit porter sur une surface égale à au moins 200 % de la surface supprimée.

La disparition de mares fait l'objet d'une compensation spécifique, par la création du double du nombre de mares devant disparaître. Les habitats naturels remarquables (saulaies marécageuses...) ainsi que les espèces protégées font également l'objet d'une compensation spécifique.

Les autres atteintes aux zones humides font l'objet d'une compensation globale au moyen d'un système à points qui représentent des unités de compensation qui mesurent le besoin de compensation ainsi que la réponse à ce besoin. La transformation des surfaces impactées en unités de compensation recourt à une classification des milieux et des impacts ainsi qu'à des coefficients d'ajustement. Les unités de compensation à réaliser sont transformées en surfaces à contractualiser au moyen d'un deuxième jeu de coefficients.

La mise en œuvre des mesures compensatoires ou la réponse au besoin compensatoire privilégient la création ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité à proximité du site impacté. L'objectif est de recréer, restaurer ou améliorer les fonctionnalités majeures de l'écosystème d'accueil du projet tout en cherchant à minimiser les échecs des mesures compensatoires en faveur des zones humides.

Le suivi et le contrôle de la démarche compensatoire sont mis en place sous l'égide du préfet de la Région Pays de la Loire. Ce dispositif se compose d'un comité de pilotage, d'un comité de suivi des engagements de l'État, d'un comité scientifique et d'un observatoire environnemental.

Les opposants, de leur côté, ont contesté l'interprétation de la logique « ERC » que font les maîtres d'ouvrage. Ils considèrent qu'« éviter » les impacts aurait dû conduire à rechercher des alternatives, en amont, au site de Notre Dame des Landes et non pas « d'éviter » les impacts en rationalisant le projet (infra). Ils ont ensuite porté leurs critiques sur la conception et la méthode de compensation, son suivi et sa mise en œuvre. Ils estiment, en premier lieu, hasardeux d'avoir conçu une méthode expérimentale, non éprouvée, compte-tenu de l'ampleur du projet et du précédent qu'il peut créer. Ils mettent en exergue les défauts qui leur semblent les plus sérieux et qui entament la crédibilité du dispositif proposé :

- Le défaut d'approche éco-systémique : les compensations proposées sont fondées sur une analyse trop segmentée de la richesse écologique et ne tiennent pas compte des interactions qui sont le fondement même des fonctionnalités à compenser : entre espèces, habitats et milieu naturel.
- Les lacunes dans les données de terrain et notamment les insuffisances et inventaires de la biodiversité et une sous estimation de l'impact attendu.
- L'oubli d'aspects cruciaux dans le document d'incidences loi sur l'eau : la diversité génétique y est négligée, de même que la place de l'humain dans les écosystèmes.
- L'impossibilité de remplacer des zones humides en tête de bassins versants qui présentent des fonctionnalités extrêmement intéressantes. La méthode de la « boîte noire » proposée aboutit à une déconnexion totale entre fonctionnalités perdues et gagnées puisque la valeur des coefficients de compensation attribuée à chaque mesure peut être la même en dépit d'une fonctionnalité totalement différente.
- Les compensations prévues par les porteurs de projet dans le document d'incidences « loi sur l'eau » doivent être mises en œuvre pour la quasi totalité sur des terres agricoles mais seront nécessairement rendus caducs en cas de changement des termes du contrat liant l'exploitant au propriétaire des terres. Ces contrats sont conclus pour des durées non compatibles avec la durée fixée par le SDAGE qui est celle de la durée de l'exploitation du projet impactant, c'est à dire 55 ans. Ils estiment donc difficile d'accepter des mesures compensatoires qui ne reposent sur aucune garantie stable dans le temps : sécurité dans la maîtrise foncière et conventionnements de longue durée.
- Ils ajoutent qu'il ne faut pas confondre les mesures compensatoires avec les mesures agri-environnementales dédiées aux agriculteurs dans le cadre de la

politique de développement rural

- Ils estiment, à cet égard, que l'acceptation de la profession agricole pour la mise en œuvre des mesures compensatoires est hypothétique, ce qui rend le dispositif aléatoire.
- Les mesures compensatoires ne pourront être opérationnelles antérieurement à l'atteinte au milieu alors que cette condition est prévue dans le SDAGE, selon eux.
- La mesurabilité des mesures à compenser est mise en cause. Les incertitudes des actions de compensation et le délai entre la perte immédiate d'un écosystème et le gain hypothétique dans le futur pose problème.
- Une partie des compensations est projetée sur des bassins versants distincts de ceux qui sont impactés, ce qui pour un certain nombre d'opposants est contraire au SDAGE.

Ils expriment donc un fort doute sur la validité de la méthode mais également sur la pertinence des coefficients ainsi que sur la mise en œuvre de ce dispositif qui prétend pouvoir atteindre une équivalence des compensations sur le plan fonctionnel et de la biodiversité.

Un certain nombre d'associations ont fait savoir qu'elles avaient exposé devant le collège d'experts indépendants (qui les a reçues) les raisons qui les conduisaient à demander de ne pas valider la méthode de compensation proposée par les porteurs de projets, compte-tenu des critiques formulées.

La branche française d'une organisation non gouvernementale environnementale internationale appuie ces critiques et demande en outre qu'une étude complète du risque d'inondation sur les villages alentours soit menée, qu'une réelle évaluation des fonctionnalités hydrologiques des zones humides soit réalisée ainsi qu'une étude juridique des conséquences de ce projet sur le principe de compensation et de ses implications à l'échelle nationale sur la doctrine « éviter, réduire, compenser » soit engagée. Elle souhaite que les résultats de cette étude fasse l'objet d'un débat national.

Sur ces différents points techniques, la commission du dialogue renvoie aux expertises de la commission agricole et du collège des experts scientifiques indépendants.

La biodiversité et les espèces protégées

Les atteintes à la biodiversité et aux espèces protégées ont été également soulevées par les porteurs des projets comme par les opposants. Les maîtres d'ouvrage ont proposé des mesures compensatoires (supra).

Les opposants considèrent que l'impact touchera plus de 1200 ha de terres situées à 100% en zones humides pour plus de cent espèces protégées. Ils estiment, à terme, que la

surface impactée sera de 2000 ha si les aménagements connexes, liaison ferroviaire, liaison « tram-train », et les zones d'activités prévues par le SCOT voient le jour.

Un dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées a été présenté au conseil national de la protection de la nature (CNPN). Certains membres du comité permanent du CNPN ont soulevé des interrogations sur l'évaluation de la nature et la hauteur des mesures compensatoires, de leur transformation en unités de compensation, du calendrier et des résultats de leur mise en œuvre. Ils précisent qu'ils auraient souhaité préalablement une évaluation de la méthode proposée par les maîtres d'ouvrage. Ils ont néanmoins donné un avis favorable (7 voix pour, 5 contre et 2 abstentions) assorti de recommandations.

Le CNPN a néanmoins imposé un certain nombre de conditions dont :

- le respect des calendriers prévus pour le déploiement des mesures compensatoires envisagées
- la mise à disposition du comité scientifique mis en place de toutes les informations permettant de rendre des avis fondés sur des bases scientifiques et techniques
- l'élaboration et le contrôle des cahiers des charges des mesures agricoles en faveur des espèces impactées devra être conduite avec rigueur en distinguant bien la mise en œuvre des mesures compensatoires des mesures relevant de la PAC
- l'élaboration des actions correctives en tant que de besoin pendant la durée d'engagement des maîtres d'ouvrage.
- le respect de la logique de résultat attendue s'agissant de l'élaboration et la mise en place des mesures, inscrites dans un calendrier de travail.
- le respect des exigences biologiques des espèces concernées pendant les travaux

La question de la protection des chiroptères (chauves-souris) a été soulevée par le CNPN et plusieurs associations de protection de la nature. Les associations estiment que la destruction de bâtisses abandonnées qui ont eu lieu à l'automne 2012 abritaient très vraisemblablement ces espèces protégées auquel cas. Ces destructions sont intervenues, selon elles, sans que les autorisations adéquates ne soient délivrées au titre des dérogations espèces protégées prévues dans le code de l'environnement.

Les chiroptères font l'objet de politiques publiques pour leur conservation en Pays de Loire et plus globalement en France. La plupart utilise le bâti pour accomplir leur cycle biologique... Ces espèces sont protégées par l'arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégées sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Elles sont par ailleurs protégées par la directive Habitats Faune Flore toutes inscrites à l'annexe II et à l'annexe IV pour certaines... Elles font l'objet d'une protection stricte.

Le bruit

La comparaison est systématiquement faite entre la situation de l'aéroport de Nantes Atlantique au regard du des nuisances dues au bruit et du nombre de personnes impactées (supra) et celle de l'aéroport de Notre Dame des Landes dont l'impact serait très inférieur. Les deux pistes (supra) proposées dès l'origine du projet répondent aux besoins exprimés par les élus de la communauté d'Erdre et Gesvres de diluer les nuisances dues au bruit. La Commission du dialogue recommande d'élaborer un PEB prenant en compte les perspectives de mouvements en fonction de la réalité des emports moyens des avions et les progrès techniques qui conduisent à réduire les nuisances phoniques au décollage.

L'impact de la création d'un nouvel aéroport sur l'énergie et le climat a été soulevé par un expert, reçu à sa demande. Il estime qu'il ne faut pas séparer la question de l'aéroport de Notre Dame des Landes de celle de l'énergie et du climat (il fait référence à la politique qu'il estime allante de la région Pays de la Loire autour de son plan climat régional). Il conclut que la réponse susceptible de dénouer le conflit pourrait consister « à affirmer comme option centrale de maîtriser le développement futur de l'aérien qui doit être évité pour le trafic de courte distance en lui préférant le TGV ». Il ajoute qu'il faudra développer des alternatives au déplacement physique des personnes en développant les nouveaux moyens de communication et favoriser une offre touristique de long séjour pour minimiser l'impact énergie-environnement lié à l'activité touristique.

En conclusion

S'agissant de l'analyse des arguments contradictoires, la commission pense qu'il est difficile de rapprocher les points de vue sur l'appréciation de l'application du triptyque « éviter, réduire et compenser » chacune des parties restant dans sa propre logique.

L'une des associations de protection de la nature de dimension nationale considère que le préalable indispensable pour renouer le dialogue consiste à dresser un diagnostic des difficultés et impasses à surmonter. Ensuite, « la remise à plat dans toutes ses composantes » du dossier doit être effectuée par les pétitionnaires et les pouvoirs publics, seule base de la réouverture d'un dialogue entre eux et la société civile et notamment les associations de défense et de protection de l'environnement.

Concernant les mesures compensatoires, la commission du dialogue précise qu'elle n'a pas la capacité scientifique et technique pour apprécier les approches présentées, ni d'ailleurs le mandat de le faire. Le collège des experts scientifiques indépendants est mandaté à cette fin ; il doit rendre son rapport dans le même calendrier.

La commission du dialogue ne pouvant formuler un dire d'expert sur ces débats très techniques, elle estime que l'essentiel des éléments qui permettra de le faire devrait figurer dans le rapport des experts scientifiques indépendants et celui de la mission

agricole (qui sont remis simultanément).

La commission du dialogue invite à procéder à une analyse approfondie de ces rapports avant toute prise de décision, et à expliquer le plus clairement possible les raisons qui conduiront à la décision lorsqu'elle sera prise.

Quelle que soit cette décision, la commission du dialogue considère que trois éléments devront être significativement renforcés:

- l'information et les échanges avec le public dans une logique de transparence dont aucun grand projet ne peut plus s'exonérer aujourd'hui;*
- la définition et la mise en place, outre les structures de suivi déjà en place ou prévues, d'objectifs clairement exprimés pour la compensation, assortis d'engagements des maîtres d'ouvrage et de l'État aisément vérifiables.*
- la définition des modalités de la participation du public à la mise en œuvre de ces mesures.*

Sous réserve des conclusions du rapport des experts indépendants, et pour répondre aux questions soulevées pendant les auditions, la commission estime que les maîtres d'ouvrage devraient clarifier particulièrement :

- la méthode de compensation proposée*
- les conditions de mise en œuvre et de suivi des mesures compensatoires : pour les zones humides, les espèces protégées et les terres agricoles*
- l'identification précise des fonctionnalités des zones humides à compenser.*
- la définition précise des moyens de restauration des zones humides*
- la justification précise des équivalences proposées*
- la garantie de la durabilité des compensations :(types de contrat et budget permettant de les mettre en œuvre...)*
- la clarification des moyens affectés aux mesures compensatoires par rapport à ceux dédiés au développement rural (MAE) pour les agriculteurs*
- l'identification du calendrier et les conditions de déplacement des espèces protégées.*

III. 3 La consommation d'espaces agricoles et la fragilisation des exploitations

La commission du dialogue a tenu des réunions avec deux organisations syndicales

agricoles. La troisième a estimé qu'il n'était plus possible de poursuivre le dialogue dans des conditions sereines en raison d'une décision de justice ordonnant l'expulsion des occupants de la ferme de Bellevue, intervenue le jour même de l'audition.

Ces organisations ont fait valoir leur opposition au projet d'aéroport en invoquant plusieurs raisons d'ordre professionnel et psychologique.

Ils invoquent avant tout de manière incisive la double peine qui les touche :

- Ils dénoncent d'une part l'amputation de leurs terres au profit de l'aéroport et du barreau routier qui hypothèque leur activité. Ils s'insurgent contre la pratique maintenant systématique, selon eux, de rechercher pour des projets d'aménagement des terrains à vocation agricole qui ne doivent pas être considérés comme des réserves foncières par les aménageurs. Ils font part de leurs craintes sur les conséquences que ce projet aura sur l'emploi agricole. Ils estiment que 40 exploitations et 7 CUMA seront impactées.
- Ils n'admettent pas que les mesures de compensation environnementales prévues par le code de l'environnement soient également recherchées sur des terres agricoles et ainsi que ce soit la profession agricole qui soit la plus impactée par les conséquences de ce projet qui est excessivement consommateur directement et indirectement d'espaces agricoles. Le besoin compensatoire pour les zones humides s'élève à 735ha et pour les espèces protégées à environ 1269 ha. Les mares, considérées comme des milieux humides remarquables sont compensées à hauteur de deux pour une.

Ils expriment également un double dépit, celui de quitter des terres et d'abandonner des exploitations souvent familiales mais également le refus d'être considérés moins comme des agriculteurs que comme des gestionnaires d'espaces au bénéfice de l'environnement et du paysage.

La commission du dialogue renvoie aux travaux de la commission agricole mise en place par le Ministre de l'Agriculture avec laquelle elle est en relation, qui conduit une expertise sur l'impact du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes sur l'agriculture. Ses conclusions, comme celles de la commission des experts scientifiques indépendants, sont particulièrement importantes s'agissant de l'appréciation exacte des besoins, en termes d'espaces agricole, des mesures compensatoires mais également de l'évaluation des modalités de leur mise en œuvre (supra).

La commission du dialogue a également reçu un certain nombre de données et documents dont elle fait part dans ce rapport.

L'historique et valeur agronomique des sols

La mise en culture des terres de Notre Dame des Landes et des communes voisines a été tardive car la valeur agronomique des sols était médiocre: il s'agissait de terres peu fertiles. La Commission a rencontré un géographe de l'Université de Nantes 3, qui rappelle que *"ce sont les terres les plus médiocres qui ont été défrichées le plus tardivement. Il fallait des trains de culture imposants et des charrues de qualité sur ces sols lourds et difficiles à travailler"*.

Ce n'est donc qu'avec le développement de nouvelles techniques et d'une forme de colonisation agricole postérieure à 1850 que la commune fut créée en 1871 par démembrement de celle de Fay-de-Bretagne. Le bourg même de Notre Dame des Landes n'existait pas sur le cadastre de 1835.

Le défrichement de ces terres ne s'est achevé qu'au début du XX^e siècle et il a donné lieu "à la mise en place d'un bocage régulier et géométrique à grandes mailles quadrangulaires" comme on peut encore le voir le long de la route de Nantes à Vannes.

Ce bocage tardif a été baptisé "mimétique" par les géographes (J. M. Paliarne, 1975), par différence avec les bocages plus anciens, dits "organiques", aux formes beaucoup plus hétérogènes mais adaptées à la pente et à la protection contre les vents. Les agriculteurs auditionnés ont précisé, qu'en dépit des handicaps liés au gel des terres induit par la ZAD, il avait été possible de développer une agriculture adaptée et performante.

L'avenir des exploitations agricoles actuelles

Les exploitations affectées par l'emprise projetée de l'aéroport de Notre Dame des Landes sont des exploitations d'élevage (production laitière majoritairement, mais élevage allaitant non négligeable), au nombre d'environ 80, dont beaucoup pratiquent la culture du maïs fourrage en profitant du caractère superficiellement humide des terres. Les exploitants concernés sont majoritairement jeunes et solidaires entre eux; ils recourent notamment à l'entraide pour alléger leurs tâches d'éleveurs.

Les opposants à l'aéroport considèrent que celui-ci entraînera la disparition de 32 exploitations tandis que les autres seront morcelées et n'auront plus de perspective de développement. Ils estiment que la coupure des communications directes entre exploitations du nord et du sud de l'aéroport conduira à la disparition de l'actuel système d'entraide, fragilisant les exploitations non directement impactées. Enfin ils prévoient la disparition d'une soixantaine d'emplois et reprochent au concessionnaire de n'avoir tenu compte que du foncier sans évaluer l'importance des dommages causés aux exploitations (notamment au niveau des droits à primes de la PAC).

La création d'un PEAN pour éviter l'étalement de l'agglomération nantaise

Pour éviter le risque d'étalement urbain entre Nantes et le nouvel aéroport, le conseil général de Loire atlantique a utilisé les possibilités ouvertes par la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux (art. 73 à 76) : il a créé un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels péri-urbains (PPEANP ou plus simplement PEAN) portant sur 19.300 ha et constituant une coupure verte dont les terres doivent rester à vocation exclusivement agricole pour plusieurs décennies.

Toutefois La commission du dialogue s'interroge sur ce dispositif :

- Elle ne distingue pas bien quelles sont les mesures contraignantes qui imposeront le respect de cette vocation agricole;
- Les espaces de loisirs du type élevage de chevaux destinés à l'équitation seront-ils considérés comme agricoles ou devront-ils se réinstaller ailleurs ?
- Quel sera le cahier des charges des agriculteurs et des éleveurs qui s'installeront dans l'étendue du PEAN ?

En outre, le département a mis en chantier d'autres mesures pour remédier à certaines des conséquences de l'installation du nouvel aéroport :

- La constitution d'une réserve foncière de 151 ha, engagée depuis 2006 par l'acquisition de biens agricoles destinés à compenser les pertes de surfaces à subir par les exploitants agricoles.
- Une procédure d'aménagement foncier, visant à réorganiser la structure des exploitations agricoles impactées par le projet, et qui se développe sur un périmètre record de 6 400 ha sur 8 communes.
- Des mesures volontaristes (qui doivent faire l'objet d'une convention en 2013), visant à permettre à la profession agricole de maîtriser le foncier agricole libéré à l'extérieur du périmètre du projet, suite à des départs en retraite ou à la conclusion de protocoles d'éviction portant sur la totalité d'exploitations agricoles.

Le développement urbain autour de l'Aéroport du Grand Ouest

Si le développement urbain est en principe rendu impossible par le PEAN au sud du nouvel aéroport, il n'en va pas de même au nord. La spéculation foncière semble être déjà

à l'œuvre dans la communauté de communes du Pays de Blain.

La proximité relative de l'agglomération rennaise et des implantations nouvelles inévitables aux abords de l'aéroport en sont la cause, même si l'essentiel des entreprises situées autour de Nantes-Atlantique y resteront. Et il faudra bien loger une partie de ceux qui travailleront sur le site même de Notre Dame des Landes ou dans la nouvelle zone d'activités créée à Héric.

III. 4 La conception de l'aéroport

Une consommation d'espaces très importante pour un aéroport qui se veut exemplaire

Les concepteurs du projet mettent en avant la prise en compte des principes du développement durable dans la conception du projet d'aéroport :

- Un équipement HQE grâce à des installations et équipements de haute performance énergétique aux normes BBC et globalement à énergie positive permettant une consommation d'énergie trois fois moins importante par passager que Nantes Atlantique
- Deux pistes spécialisées qui réduisent les temps de roulage des avions permettant d'économiser le carburant et de réduire la pollution
- Un traitement paysager intégrant l'aéroport sur le site bocager

Un aspect essentiel du projet est cependant en contradiction avec le principe de recherche d'économies de consommation d'espaces agricoles et naturels.

L'aéroport occupe 537ha dans sa première phase de développement (jusqu'à 5M de passagers selon les documents) mais est susceptible d'en occuper au moins 60% de plus à terme. Les raisons de cette très importante consommation d'espaces comparée à celles occupées par des aéroports étrangers d'importance comparable, est liée à trois choix d'aménagement :

- Le choix des deux pistes très consommatrices d'espaces en raison de leurs surfaces propres et de celles nécessaires à leur espacement même si les deux pistes permettent semble-t-il d'économiser les surfaces de taxiways qui auraient été nécessaires dans le cas d'une seule piste. Il n'est pas possible de revenir sur ce choix en raison des accords actés avec les élus de la communauté d'Erdre et Gesvres sur ce point.

Le parti d'aménagement des stationnements passagers :

Prévu au sol en presque totalité avec des ratios de surface moyenne très élevés (38m² par place pour les parkings éloignés et de débordement), il est très extensif. Sans méconnaître l'intérêt d'un traitement soigné de ces

stationnements, on ne peut que constater que l'obligation de rechercher une économie dans la consommation des espaces agricoles et naturels, imposée à juste titre dans les documents d'urbanisme locaux n'est pas prise en compte dans le projet d'aéroport. Il n'est pourtant pas douteux que le maintien même partiel du bocage existant ait plus d'intérêt environnemental, agricole et paysager qu'une image de bocage simulant une fragmentation de l'espace sans contenu écologique.

Un aéroport et des surfaces de stationnements constitueront toujours des objets singuliers dans un paysage de bocage. S'il est important que les abords de cette emprise n'offrent pas de rupture violente avec l'environnement, et le projet prend bien en compte cette préoccupation, il est d'un bien moindre intérêt de créer à partir d'espaces agricoles un paysage qui ne sera perçu que d'avion lors des atterrissages et des décollages, surtout si ce choix se fait au prix d'une consommation d'espaces agricoles très importante.

La contraction de ces surfaces de stationnement ramenées à des ratios plus classiques (autour de 25 à 28m² par place), et l'augmentation significative de la part des stationnements en silos de 3 étages (donc compatibles avec la volumétrie de l'aérogare) permettrait non seulement de réduire leur emprise en première phase mais de limiter de manière importante les besoins d'extension.

- Les surfaces dites « aménageables » et destinées à l'accueil d'activités économiques.

La volonté clairement affichée par l'ensemble des élus est de limiter les activités dans l'emprise de la concession à des entreprises en lien direct avec l'aéroport. Un développement important du fret par rapport à ce qu'accueille Nantes Atlantique ne semble pas devoir intervenir à court et moyen terme et le transfert des entreprises de fret actuellement installées à Bouguenais est prévu dans les 537ha . Par ailleurs le SCOT métropolitain prévoit deux zones d'activités d'une centaine d'hectares chacune à proximité de l'aéroport et toute dispersion de l'offre foncière conduirait à geler des espaces sans grand bénéfice pour le développement économique.

La commission a constaté que ce souci d'économie de consommation d'espaces a par contre été pris en compte dans le projet de barreau routier. Les économies supplémentaires conduiraient à réduire le nombre de rétablissements directs de voies départementales ou communales, ce qui ne serait pas conforme aux souhaits des élus de la communauté d'Erdre et Gesvres et aux recommandations de la Commission d'enquête à l'issue de l'enquête de déclaration d'utilité publique. Il serait néanmoins possible, mais en renonçant au principe d'une route « apaisée » qui a son intérêt, de rapprocher la partie Est du barreau routier de l'emprise concédée. Cela présenterait l'avantage d'éviter la coupure d'espaces agricoles par l'infrastructure. Il semble à la commission que 2 à 300 ha de

l'emprise de la concession pourraient a minima être gelés pendant un temps suffisamment long pour permettre de vérifier l'efficacité des mesures compensatoires mises en œuvre pour la réalisation du chantier première phase avant toute utilisation à des fins économiques. Elle recommande par ailleurs qu'un accord soit recherché avec le concessionnaire pour une réduction significative des surfaces aménageables à terme.

Il semble à la commission que, outre la réduction des surfaces affectées au stationnement, 2 à 300 ha de l'emprise de la concession pourraient a minima être gelés pendant un temps suffisamment long pour permettre de vérifier l'efficacité des mesures compensatoires mises en œuvre pour la réalisation du chantier première phase avant toute utilisation à des fins économiques. Elle recommande par ailleurs qu'un accord soit recherché avec le concessionnaire pour une réduction significative des surfaces aménageables à terme.

Sans quantifier avec précision les surfaces susceptibles de rester en l'état, la commission recommande que ces différentes propositions soient soigneusement expertisées.

Un dispositif aéroportuaire qui ne fait pas l'unanimité

Lors des auditions, un collectif de pilotes a exprimé des critiques sur la conception des pistes et des équipements aéroportuaires du projet de l'aéroport du Grand Ouest.

Ces critiques portent sur :

- la divergence des pistes qui ne leur semble pas logique dans le cadre d'une spécialisation des pistes et serait facteur de danger
- la disparition des taxiways sur toute la longueur de chaque piste qui générerait des contraintes dès que l'utilisation d'une piste ne correspondrait pas à sa destination initiale. Pour illustrer ce propos, ils ont indiqué que le décollage d'un avion très lourd ne pouvant se faire que sur la piste la plus longue, en configuration face à l'Est il y aurait obligation de remonter la piste nord avant de faire demi-tour à son extrémité avant de décoller, d'où perte de fluidité et d'efficacité
- La longueur des pistes qui est la même qu'à Nantes Atlantique et qui est le facteur limitant pour le décollage des gros porteurs à pleine charge.
- Le stationnement des avions beaucoup plus limité qu'à Nantes Atlantique.
- La situation des parkways trop éloignée des points d'atterrissage et ne permettant pas de dégager rapidement les pistes.
- *La commission ne dispose d'aucune des compétences nécessaires à un avis sur ces différents aspects. En conséquence, elle recommande qu'un contact soit établi avec les pilotes qui seront les utilisateurs de ces infrastructures afin*

d'éclaircir ces points de divergence et d'amender, le cas échéant, le projet.

III.5 La desserte de l'aéroport

C'est un aspect qui a été très souvent abordé pendant les auditions. Les opposants au projet considèrent que l'absence de raccordement à une voie ferrée et le report sine die du tram train sont des lacunes très importantes du dossier.

Du côté des partisans, les incertitudes sur les échéances de ces dessertes performantes auxquelles ils restent majoritairement attachés, n'invalident pas le projet de Notre Dame des Landes qui sera bien desservi par la route dans un premier temps. L'aéroport a été conçu de manière à pouvoir accueillir ces deux équipements. La question des échéances et même de l'opportunité du tram train reliant Nantes à Notre Dame des Landes est néanmoins un point de divergence entre les élus régionaux qui souhaitent sa réalisation rapide et les élus départementaux et métropolitains qui s'interrogent sur la rentabilité économique de cet équipement à court et moyen terme et ses difficultés de réalisation dans l'agglomération nantaise.

A cet investissement ils préféreraient substituer au moins dans un premier temps un réseau de bus cadencés à haut niveau de service, circulant sur des voies dédiées dans les parties agglomérées de leur trajet .

Quant à la ligne à grande vitesse Rennes - Nantes, ses délais de réalisation sont inconnus.

Les concepteurs du projet ayant tenu compte de ces dessertes dans l'élaboration de leur projet pour établir les projections de croissance du trafic et le dimensionnement des besoins de stationnement, *la commission considère que ces hypothèses devraient être examinées au regard des échéances de réalisation de ces infrastructures telles que l'on peut les évaluer à la mise en service de l'aéroport*

III. 6 L'impact de l'aéroport du Grand Ouest sur l'emploi

L'impact sur les emplois créés par un développement économique induit par l'aéroport dépasse largement les limites de la concession. Les milieux économiques fondent beaucoup d'espoirs sur l'arrivée de cet équipement qui aurait à la fois un effet d'image renforçant l'attractivité de ces territoires et ouvrirait les économies régionales vers de nouveaux marchés. Les opposants considèrent que ce n'est qu'une hypothèse absolument pas démontrée (mais est ce démontrable?) et bien que doutant manifestement de cet effet bénéfique de l'aéroport, ils craignent qu'un développement économique anarchique autour de l'infrastructure ne vienne consommer des espaces naturels et agricoles et souder le territoire d'Erdre et Gesvres à l'agglomération nantaise. Le SCOT et le PEAN en cours de

finalisation semblent apporter toutes garanties à ce sujet. La Commission attire de surcroît l'attention des collectivités sur l'importance d'un échelonnement dans le temps de l'ouverture de zones d'activités entre les sites, condition indispensable pour éviter une concurrence inutile et la neutralisation prématurée d'espaces agricoles.

Les emplois directs

La question du nombre d'emplois transférés et créés à Notre Dame de Landes a été largement abordée, les chiffres avancés par le concessionnaire étant contestés et au moins à l'origine surévalués. Nantes Atlantique comptait en 2012, 1986 équivalents temps plein correspondant à environ 2100 salariés sur la plate forme soit environ 600 salariés par million de passagers. Ces emplois sont répartis à hauteur de 34 % pour les compagnies aériennes et les services aéroportuaires, 23 % pour le fret, 17 % pour le concessionnaire et ses sous traitants et 14 % pour les services de l'Etat, les 12 % restant se répartissant entre les commerces et la restauration, les hôtels, les services et les loueurs de véhicules. La très grande majorité de ces emplois seront transférés à Notre Dame des Landes et ne correspondent donc pas à des créations. La croissance prévue du trafic lors de la mise en service de Notre Dame des Landes pourrait entraîner la création de 2 à 300 emplois supplémentaires, et l'installation d'une base de la compagnie Régional (filiale du groupe Air France) apporterait environ 200 emplois basés donc un gain total de 4 à 500 salariés à l'ouverture. On pourrait faire remarquer, et les opposants au projet le font, que ces emplois pourraient être créés à Nantes Atlantique ou tout au moins ceux liés à l'augmentation du nombre de passagers. Ils font remarquer par ailleurs que les emplois transférés au Nord de Nantes correspondent à des pertes au Sud. Si c'est manifestement exact pour les emplois directement liés à la fonction aéroportuaire, il ne semble pas que ce soit le cas pour les emplois liés aux activités hôtelières à proximité de Nantes Atlantique dont la clientèle n'est qu'assez peu constituée de passagers de l'aéroport. La comparaison avec la perte d'emplois agricoles est délicate s'agissant de qualifications totalement différentes, et la perte d'emplois induits dans l'agro-alimentaire ne semble pas être démontrée à la hauteur de ce que défendent les opposants.

Les emplois induits ou indirects sont plus difficiles à évaluer car les chiffres avancés par les uns et les autres correspondent à des moyennes qui ont assez peu de sens appliqués à des contextes particuliers. Les projets et le dynamisme locaux sont en la matière plus importants que des moyennes. De plus comme il a été dit, l'impact sur l'emploi dépasse largement les territoires à l'immédiate proximité de l'aéroport et c'est la capacité qu'aurait cette infrastructure à entraîner un développement qui est déterminante. Les emplois liés à la réalisation de l'aéroport sont réels mais temporaires, mais ils ne sont pas inintéressants pour autant. Notons que cet aspect temporaire est une caractéristique de tous les emplois du BTP qui sont mobiles et dépendent de la localisation des chantiers.

III. 7 Le coût de l'aéroport

Les évaluations du coût de l'aéroport ont été mises en doute à de nombreuses reprises, certains allant jusqu'à évoquer un projet pharaonique d'un montant supérieur à 2 milliards d'euros.

Cette mise en cause s'est appuyée sur une sous-estimation du coût de réalisation que certains ont évalué à 40 % et sur l'absence de prise en compte des coûts des projets connexes, LGV Rennes-Nantes et tram-train.

La participation financière de la collectivité, Etat et collectivités territoriales, a été fortement critiquée s'agissant d'un projet commercial. Cette critique a été jusqu'à constituer le premier argument contre le projet pour un parlementaire.

L'argumentation portant sur une sous-estimation des coûts et sur un risque presque certain, selon les opposants, de dérapage important des coûts s'appuie sur des précédents portant sur des projets publics. Si tel devait être le cas du projet de transfert de l'aéroport, ces dépassements seraient entièrement à la charge du concessionnaire, le coût du barreau routier étant établi sur des bases bien identifiées et la participation des financements publics à la réalisation de la plate-forme aéroportuaire étant forfaitaire et non révisable (contrat concession). Par ailleurs, on peut vraisemblablement penser que le concessionnaire s'attachera à contenir ses coûts pour des raisons évidentes de rentabilité de ses investissements.

- La non prise en compte des projets connexes méritent débat :

- La ligne à grande vitesse Rennes-Nantes (sans aller jusqu'à inclure dans la réflexion sur les coûts de l'aéroport Rennes-Brest et Rennes-Quimper). Même si elle permet la desserte de Notre Dame des Landes, cette LGV ne vise pas ce seul objectif et seul son raccordement à l'aéroport et l'aménagement de la gare pourraient figurer éventuellement dans le coût global du projet. Notons toutefois que cette infrastructure n'est pas encore validée définitivement dans le SNIT en révision et que sa réalisation serait très décalée dans le temps par rapport à sa mise en service de l'aéroport.

La réalisation du tram-train reste encore hypothétique en raison d'un risque de déficit d'exploitation important. L'équilibre financier de son fonctionnement ne serait possible que si une part importante de la clientèle de l'aéroport avait recours à ce moyen d'accès (les précisions des concessionnaires sont de 10%), ce qui suppose des tarifs concurrentiels par rapport au coût du stationnement et également que ce tram-train élargisse sa desserte aux communes riveraines.

- le second point de contestation porte sur les contributions apportées par la collectivité.

Sans émettre un avis sur leur opportunité ou leurs montants, la Commission relève qu'une partie de ces financements viendra de la vente des terrains de Nantes-Atlantique et que le contrat de concession prévoit une clause de retour à meilleure fortune en cas de dépassements des hypothèses de trafic de l'aéroport.

La Commission reconnaît que certaines recommandations de ce rapport, si elles étaient retenues, augmenteraient le coût des investissements (parking silos) ou réduiraient les recettes du concessionnaire (notamment la réduction des surfaces commercialisables). Cela ne lui semble pas de nature à remettre sérieusement en cause l'équilibre financier de l'opération mais cela aurait vraisemblablement un impact sur l'importance des montants financiers liés aux retours à meilleure fortune pour la collectivité publique.

Pour mémoire, le coût de l'aéroport est de 446 M auquel il convient d'ajouter 34 M pour la tour de contrôle et 81 M pour le barreau routier soit 561 M. dont 115,5 M. sont financés par les collectivités locales et 130,5 M. par l'Etat.

III.8 Un lourd contexte contentieux

L'état des recours formés par les opposants

La commission du dialogue a été informée du contexte contentieux. A ce jour, plusieurs recours ont été rejetés par le Conseil d'État.

- Le 5 avril 2004 , deux recours contre le rejet des recours gracieux demandant l'interruption et le report du débat public portant sur le projet d'aéroport de Notre Dames des Landes.
- Le 28/12/2005, un recours contre l'arrêté du ministre de transports du 9/10/2003 sur le principe et les conditions de la poursuite du projet d'aéroport.
- Le 29/5/2009, un recours contre le décret du 19/7/06 du ministre de l'équipement et des transports approuvant les directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire-Atlantique.
- Le 3/07/2009 recours contre la DUP du 9/2/2008.
- Le 27/1/10 contre le rejet d'un recours gracieux d'avril 2008 contre la déclaration d'utilité publique et la desserte routière.
- Le 13/7/12 : trois recours contre le décret du 29/12/10 approuvant le décret de concession accordée à Vinci au travers sa filiale AGO pour la construction et l'exploitation de Notre Dame des Landes.

Des procédures pendantes

La commission du dialogue a été informée des recours encore pendants. Elle en a

dénombré 9.

- Trois devant le conseil d'Etat : deux concernent le refus du Premier Ministre, M. Fillon, d'abroger la DUP au vu de nouveaux éléments pour changement de circonstances de fait et changement des circonstances de droit déposés le 17 avril 2012. La décision pourrait être rendu courant 2013. Un recours a été formé contre la composition du comité de service stratégique du contrat de concession dont l'instruction est en cours.
- Deux recours ont été portés devant la Cour de Cassation contre les ordonnances d'expropriation transférant à l'État la propriété des parcelles et fixant les indemnités.

Les juridictions européennes ont été saisies, quatre recours ont été déposés :

- Deux devant la commission des pétitions du Parlement européen par les opposants de l'aéroport.
- Un troisième devant cette même commission par les partisans au projet d'aéroport.
- Le quatrième devant la Commission européenne des droits de l'homme, saisie par les opposants au projet d'aéroport pour non respect au droit à un procès équitable lors du rejet par le Conseil d'État du recours contre la déclaration d'utilité publique.

Les critiques du collectif de juristes et avocats opposés au transfert

La commission du dialogue a été sollicitée pour tenir une réunion spécifique sur la dimension juridique et judiciaire du dossier par un collectif de juristes et d'avocats opposé au transfert.

Le collectif a insisté sur le climat délétère qui règne sur le site de Notre Dame des Landes et a dressé un point des procédures pendantes (supra). S'agissant des contentieux en lien avec les expropriations, il a fait part de son interprétation de l'arrêt de la Cour de Cassation du 29/1/2013 et qui ne correspond pas, selon eux, avec celle faite par une partie de la classe politique. Il considère en effet que cet arrêt a pour conséquence direct « une survivance du recours » et donc du délai prévu par l'accord politique du 8 mai 2012 empêchant les expulsions sur place. Il rappelle qu'une requête en appel concernant les arrêtés de cessibilité a été introduite en février 2013, soulevant par exception, l'illégalité de la déclaration d'utilité publique.

Il a expliqué les fondements du contentieux pendant sur la demande d'abrogation de la DUP pour changement de circonstances de fait et de droit. Sur le premier point, il

rappelle que l'étude CE Delft (supra) a mis en exergue l'évolution du coût de l'opération depuis 2008, l'évolution du prix du pétrole, l'absence de prise en compte de l'alternative « optimisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique ».

S'agissant du changement des circonstances de droit, il précise que ce recours vise à démontrer l'illégalité du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes au vu des normes consécutives au Grenelle de l'environnement et de la loi de modernisation agricole. Il met en avant la charte de l'environnement de portée constitutionnelle, l'orientation durable de la politique des transports et l'obligation, non respectée, de l'élaboration d'une étude des alternatives plus favorables à l'environnement. La lutte contre l'artificialisation de l'espace mais également des sols est également invoquée.

Il a également fait référence aux recours introduits par des associations et un agriculteur exploitant sur la ZAD contre les arrêtés préfectoraux interdisant le transport de carburant et le transport de matériaux de construction.

Concernant le recours devant la commission des pétitions du Parlement européen, il se fonde sur les violations des directives environnementales et économique (concurrence et marché intérieur). Sur ce dernier point, le collectif met l'accent sur l'absence de notification – à la Commission européenne – de l'aide des collectivités territoriales estimant les quatre critères d'une jurisprudence de principe de la Cour de justice de l'Union européenne (Altmark) permettant à l'Etat de s'exonérer de cette obligation ne sont pas remplis.

Au plan de l'environnement, il estime, que les directives relatives à l'évaluation des projets mais également des plans et programmes n'ont pas été respectées notamment du fait de l'absence des alternatives sous le prisme de l'impact sur mais également de l'absence de la participation du public en amont des décisions. Il estime également que la directive (européenne) cadre sur l'eau (DCE) et le SDAGE Loire-Bretagne 2010-2015 qui en est l'un des ses instruments d'application locaux n'ont pas été respectées notamment au regard des impacts sur les zones humides mais également du programme opérationnel pluri-régional FEDER 2007/2013 Loire. La directive européenne « Habitats Faune Flore » (1992), n'aurait pas non plus été respectée, selon lui, notamment au regard de l'absence de désignation de site d'intérêt communautaire à Notre Dame des Landes.

La commission des pétitions a déclaré ce recours recevable et a saisi la Commission européenne qui a adressé, le 10 janvier 2013, une demande d'information portant sur la quasi totalité des points soulevés dans la plainte au Gouvernement français dans le cadre d'une procédure EU Pilot.

La commission du dialogue a été informée qu'une association favorable à l'aéroport du Grand Ouest a également déposé un recours devant la commission des pétitions du Parlement européen le 20/12/12. Elle fonde son argumentation sur les enjeux et impacts positifs du projet d'aéroport sur l'environnement et l'emploi, considérant qu'il est pleinement respectueux des législations nationales et européennes. Cet aéroport vise à

renforcer la libre circulation des citoyens européens et l'accessibilité des territoires périphériques de l'ouest européen avec les centres de décision au sein de l'Union européenne mais également à l'échelle internationale.

La commission du dialogue n'a pas eu connaissance, à ce jour, de la suite donnée par la commission des pétitions du Parlement européen sur la recevabilité de ce recours.

En conclusion, le collectif de juristes et d'avocats estime que l'État et les porteurs du projet ont pratiqué un triple évitement, préjudiciable à la prise en compte de l'environnement dans le projet :

- En ne produisant pas d'étude concernant le réaménagement de Nantes Atlantique. Cette réflexion rejoint les conceptions contradictoires évoquées par les partisans et les opposants au projet sur l'application de triptyque ERC (supra).
- Comme cela a été indiqué lors de l'enquête « loi sur l'eau », en n'acceptant pas de décaler l'enquête publique « loi sur l'eau » de 15 jours, qui aurait permis de saisir l'opportunité de la réforme des enquêtes publiques issue de la loi portant engagement national sur l'environnement ; son décret d'application du 29/12/11 est en effet entré en vigueur le 1er juin 2012. Elle aurait permis une consultation par voie électronique plus facile, des délais plus confortables et meilleure organisation dans le temps du déroulement des enquêtes.
- Les maîtres d'ouvrage indiquent qu'ils ont respecté les obligations du régime juridique applicable à l'époque du lancement de l'enquête publique.
- La commission du dialogue précise que le nouveau régime juridique des enquêtes publiques prévoit la possibilité d'ouvrir une enquête publique complémentaire, si nécessaire.
- En modifiant une disposition du code l'environnement par le décret du 16 décembre 2012 qui supprime l'obligation d'accompagner le dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » (et notamment le document d'incidences), de l'avis émis par l'Autorité environnementale. Il cite l'appel lancé par un collectif de juristes dans la presse : « les pouvoirs publics dans une dérive de la pratique du droit de l'environnement » dénonçant cette suppression.

La commission du dialogue a également entendu les deux maîtres d'ouvrage ainsi que les services de l'État qui ont fait une présentation des procédures des recours déjà purgés et ceux encore pendants.

Elle n'a ni commenté, ni porté une quelconque appréciation sur les argumentations présentées par les partisans ou les opposants au projet ; elle souhaite néanmoins faire part de la teneur de ces auditions et de l'ampleur du débat juridique et des procédures judiciaires dans ce dossier.

Conclusions et recommandations

Cette longue période d'auditions a permis à la commission du dialogue d'approcher les enjeux qui s'affrontent autour du projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique. Si les conclusions sont sensiblement les mêmes au sein de chaque camp, partisans ou opposants, les arguments mis en avant sont très liés aux enjeux prioritaires portés par chaque intervenant ou institution. Les tentatives de la commission de présenter les arguments de la partie adverse n'ont pas ou très peu fait bouger les lignes. Chaque partie reste convaincue de la validité de ses positions.

La commission attire l'attention sur l'importance du rôle qu'a joué et joue encore la communication dans la situation actuelle et dans la construction des opinions sur l'opportunité du transfert de l'aéroport. Il lui semble que les composantes du projet sont trop complexes pour être réduites à des positions de principe des uns et des autres ou à la relation d'affrontements. Les milieux économiques ont indiqué qu'ils auraient souhaité pouvoir être écoutés avec la même attention que les opposants au projet, chacun d'eux représentant un des trois piliers du développement durable.

La commission ne se positionne pas en expert mais l'écoute de plus de 200 intervenants et l'analyse qu'elle a pu faire des éléments recueillis, la conduisent à formuler quelques conclusions et recommandations :

1. La croissance du trafic aérien à Nantes semble devoir se poursuivre même si c'est à un rythme moins rapide que celui constaté ces dernières années. Les perspectives à 2030 sont réalistes si l'on en juge par le développement de ces dernières années plus rapide que ce qui était considéré il y a peu de temps comme optimiste. L'hypothèse de 9M de passagers à l'horizon 2050 est par contre davantage un objectif destiné à calibrer un projet qu'une projection compte tenu des incertitudes sur les évolutions économiques et sociétales à cette échéance. Si tant est que le projet puisse atteindre à terme ce nombre de passagers, un aéroport international dans l'ouest ne servirait pas d'exutoire à Roissy comme cela a pu être dit mais permettrait au Grand Ouest de s'affranchir en grande partie du passage par Paris pour accéder aux villes européennes et aux grandes métropoles françaises. Cet aéroport traduirait dans les faits une politique de décentralisation.
2. L'aéroport actuel ne pourrait accueillir un développement important du nombre de passagers qu'au prix de travaux très lourds et perturbants pour l'exploitation. Les perspectives de trafic prévoient d'atteindre 4,2M de passagers autour de 2018-2020, ce qui correspond au niveau de saturation estimé lors du débat public pour l'aérogare actuelle. Les réaménagements et agrandissements successifs de l'aérogare n'ont pas permis d'améliorer son fonctionnement et ont été très consommateurs d'espaces en contraignant à multiplier les postes de contrôle et

les circuits. Ce réaménagement a cependant été au cœur des arguments des opposants au projet de transfert.

La commission recommande à ce propos 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. Cette évaluation aurait l'intérêt de mettre un terme à une polémique inutile car portant sur des éléments concrets et vérifiables. Elle pourrait être faite contradictoirement avec ceux des opposants qui seraient prêts à confronter leurs données à cette estimation.

Par ailleurs, au delà de 55 000 mouvements, les nuisances pour les habitants de l'agglomération nantaise deviendraient vite difficilement supportables. Le réaménagement de Nantes Atlantique n'apparaît donc pas à la commission comme une solution valable à long terme. Difficile techniquement et très pénalisant pour les habitants de l'agglomération, ce choix conduirait à plafonner volontairement la capacité de l'aéroport, ce qui ne permettrait pas d'amortir les coûts des travaux nécessaires à une augmentation même limitée de capacité et serait préjudiciable au développement économique de la région.

3. De nombreuses interrogations subsistent sur le devenir du site de Nantes Atlantique. Il est nécessaire de clarifier la question de son réaménagement après transfert de l'aéroport commercial : La commission recommande :

d'arrêter rapidement une position sur le maintien de la piste pour les besoins d'Airbus et de définir les besoins d'extension de l'entreprise

De préciser les surfaces réellement libérées par le transfert et leur vocation , les chiffres théoriques étant de 252ha dont 70ha destinés à s'intégrer dans une forêt urbaine après déminage, et les chiffres les plus récemment avancés s'étant réduits à 80ha .

Plus généralement , de proposer à la concertation avec le public un projet d'aménagement global de ces quartiers du Sud de l'agglomération nantaise.

4. Les plans d'exposition au bruit de Nantes Atlantique et de Notre Dame des Landes ont été établis sur des bases qu'il conviendrait d'actualiser en fonction d'une nouvelle estimation des prévisions du nombre de mouvements et des progrès techniques des avions. Un projet a été élaboré pour Nantes Atlantique à la demande la commission, le même exercice devrait être fait pour Notre Dame des Landes. La commission recommande par ailleurs une application extensive des conditions d'aide à l'isolation acoustique autour de l'aéroport de notre Dame des Landes, le bruit étant ressenti davantage en milieu calme qu'en milieu urbain déjà bruyant. Elle recommande également que l'aviation de tourisme et de loisir, très bruyante, soit totalement exclue de la plate forme aéroportuaire.

5. Le changement d'échelle à moyen terme de l'aéroport transféré qui offrirait davantage de lignes point à point vers des destinations à potentiel économique peut constituer un atout pour la compétitivité des territoires ligériens et bretons en les ouvrant à l'extérieur de l'hexagone et en attirant des entreprises et du tourisme international. Même si le trafic international de Nantes Atlantique représente 50% du trafic total, l'aéroport accuse un retard en offrant seulement 25 liaisons européennes (ne concernant pas que des villes à potentiel économique) alors que Lyon en offre 40. *La commission souligne néanmoins que si la condition d'une accessibilité rapide, performante, évitant le transit par Paris est une condition nécessaire pour apporter une réponse aux besoins des entreprises et en particulier à la possibilité d'effectuer des allers retours dans la journée, elle n'est pas pour autant suffisante. Ce qui n'est qu'un atout potentiel ne se concrétisera que dans le cadre d'une stratégie économique tournée vers l'exportation et l'installation d'entreprises internationales. Il en est de même pour le développement du tourisme de loisir ou d'affaires venant de l'extérieur qui peut être favorisé par des liaisons directes avec les capitales et les grandes villes européennes en grande partie distinctes des destinations purement loisirs actuellement privilégiées par Nantes Atlantique. Cela nécessite également des démarches actives de promotion du potentiel touristique de la grande Région Ouest dont la notoriété à l'étranger est trop limitée.*
6. Le foisonnement des aéroports présents en région Pays de la Loire et Bretagne a été évoqué à plusieurs reprises et attribué à une absence de politique en matière de transport aérien. Une réflexion sur le réseau des aéroports de l'ouest de la France apparaît nécessaire afin de rationaliser des implantations multiples dont beaucoup n'ont pas la masse critique pour fonctionner en autonomie financière et disposer d'une offre de destinations régulière et diversifiée. Le devenir de Rennes St-Jacques a été de nombreuses fois évoqué, certains considérant qu'il doit disparaître à terme, d'autres au contraire lui conférant une vocation affaires et fret. Parmi les nombreux aéroports, seul Brest n'est pas contesté en raison de son éloignement et de sa propre zone de chalandise. L'argument selon lequel les compagnies choisissent librement les aéroports a ses limites : cette liberté ne doit pas empêcher les territoires de disposer d'un aéroport ayant un potentiel de passagers suffisant pour développer une offre vraiment large.
7. La desserte de l'aéroport par les transports collectifs donne lieu à beaucoup d'interrogations et de scepticisme et mériterait d'être clarifiée. Si la desserte routière est connue et figure dans la DUP, restent des incertitudes sur la desserte par les transports collectifs. Le tram-train Nantes-Chateaubriand sera mis en service en 2014 mais aucune perspective ni même certitude de réalisation n'existent concernant le tram train desservant Notre Dame des Landes. Ce projet était « associé » au projet d'aéroport lors de l'enquête publique et la Commission d'enquête soulignait l'importance de s'engager résolument dans cette voie. Il

semble aujourd'hui que les études concernant la rentabilité de cet équipement conduisent à le reporter sine die. Des engagements très fermes sur les dispositifs de remplacement devraient être arrêtés et être largement diffusés. La liaison LGV Rennes Nantes est quant à elle, inscrite au SNIT en cours de révision. Si ce projet est confirmé, il n'en reste pas moins évident que sa réalisation n'interviendrait qu'à long terme compte tenu de la raréfaction des financements. *L'impact de ce report à des échéances lointaines sur les perspectives de croissance de l'aéroport mériterait d'être évalué.*

8. Les élus de la CCEG ont fait part à la commission de leurs difficultés face à un projet qui dépasse l'échelle de leurs communes et qui leur semble bénéficier d'un statut d'extraterritorialité de fait. La commission du dialogue estime nécessaire que les conditions d'accueil de l'aéroport dans le territoire d'Erdre et Gesvres et du Pays de Blain soient rapidement préparées et fassent l'objet d'une démarche solidaire de développement local pilotée par les communes directement concernées en association avec les grandes collectivités. *Elle estime qu'une double démarche doit être conduite: une mobilisation solidaire des grandes collectivités et des communes mais également leur implication, dès l'amont dans la préparation des instruments financiers mobilisables dans le cadre de de la future programmation des Contrats de projets Etat/régions et des programmes opérationnels FEDER, FEADER, LEADER... (2014 à 2020).*
9. *La commission du dialogue estime également nécessaire de valoriser les financements nationaux et européens pour les projets portés par les agriculteurs et de les impliquer dès la phase de préparation des instruments financiers précités.*
10. La sensibilité des questions environnementales due à l'impact du projet d'aéroport et du barreau routier sur le milieu agricole mais également sur le milieu naturel, zones humides et espèces protégées, a été mise en exergue par des élus, les organisations syndicales agricoles et des associations de protection de la nature. Tous ont fait part de leurs inquiétudes sur la conception et la mise en œuvre des mesures compensatoires proposées par les deux maîtres d'ouvrage. *La commission du dialogue recommande que les rapports du collège des experts scientifiques indépendants mais également de la commission agricole fassent l'objet d'une analyse approfondie avant la prise de décision et que soient expliquées au public, le plus clairement possible, les raisons qui conduiront à cette décision.*

Quelle que soit cette décision, la commission du dialogue considère que trois éléments devront être significativement renforcés:

- *l'information et les échanges avec le public dans une logique de transparence.*
- *la définition et la mise en place, outre les structures de suivi déjà en place ou prévues, d'objectifs clairement exprimés pour la compensation, assortis*

d'engagements des maîtres d'ouvrage et de l'État aisément vérifiables.

- la définition des modalités de la participation du public à la mise en œuvre de ces mesures.

11. Le périmètre de protection des espaces agricoles et naturels péri-urbains (PPEANP ou plus simplement PEAN) portant sur 19.300 ha a été créé et constitue une coupure verte dont les terres doivent rester à vocation exclusivement agricole pour plusieurs décennies.

Toutefois la commission du dialogue ayant entendu les craintes des agriculteurs, s'interroge sur ce dispositif dont elle estime qu'il ne doit pas être une contrainte excessive pour les exploitants et recommande qu'il fasse l'objet d'un plan d'action

12. L'aéroport du Grand Ouest se veut exemplaire sur le plan environnemental. Si cet objectif semble être concrétisé dans la conception du bâtiment et des installations aéroportuaires, il ne se traduit pas dans la très importante consommation d'espaces naturels ou agricoles. *Compte tenu des enjeux que représentent ces deux aspects, et au risque d'apporter un peu moins d'attention au traitement paysager des espaces de l'aéroport, il nous semble nécessaire de rechercher un meilleur équilibre entre le projet et les enjeux agricoles et environnementaux*

Il importe à cette fin de réduire autant que possible les surfaces artificialisées ou neutralisées pour l'agriculture :

Réduire la surface des parcs de stationnement en diminuant la surface moyenne par place et en augmentant la part de places de stationnement en silo lorsque les besoins atteindront 7500 places

Geler au moins 250ha des surfaces dites "aménageables" à terme destinées à accueillir des activités, 200hha de zones d'activité étant projetées à proximité du site et AGO n'ayant pas vocation à accueillir un volume important de fret.

Chercher à valoriser les délaissés de terrain de plus d'un ha

Examiner la possibilité de resserrer le barreau routier dans la partie Est au plus près l'emprise de la concession quitte à renoncer au concept de route apaisée.

13. Propositions à portée plus générale :

La question de la dissociation d'un projet et des projets connexes est un problème qui dépasse le projet de l'aéroport du grand Ouest. La commission

considère que les débats publics devraient porter sur l'ensemble, projet, dessertes et autre projets connexes, et que les maîtres d'ouvrage de ces différents projets devraient faire connaître à l'issue de ces débats leur intention de les réaliser de les amender ou d'y renoncer.

14. *Dans le souci d'informer le plus complètement possible le public, mais également pour intégrer les besoins d'espaces nécessaires aux compensations environnementales dès le stade de la déclaration d'utilité publique d'un projet, il apparaît nécessaire que les maîtres d'ouvrage puissent être en capacité d'évaluer ces besoins pour les intégrer dans l'analyse coûts/bénéfices globale des projets.*



Claude BREVAN



Claude CHÉREAU



Rouchdy KBAIER