

Notre-Dame-des-Landes: des expertises plutôt favorables aux opposants

PAR CHRISTOPHE GUEUGNEAU ET JADE LINDGAARD
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 12 DÉCEMBRE 2017



L'aéroport de Nantes-Atlantique © Reuters

Les expertises jointes en annexe du rapport des médiateurs remis mercredi au premier ministre ont été publiées par erreur, puis retirées, lundi 11 décembre. Sans préjuger du contenu du rapport final, certains documents, que Mediapart a pu consulter, remettent en cause les arguments pour la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

C'est peut-être le rapport d'experts le plus verrouillé du début du quinquennat Macron. Confiée le 1^{er} juin à trois personnalités chacune reconnue dans leur champ d'expertise, la médiation de sortie du conflit de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) remet le résultat de ses auditions et analyses mercredi 13 décembre au premier ministre. Rien n'en avait fuité, pas même l'heure de mise en ligne, jusqu'à lundi après-midi. Avec 48 heures d'avance, les rapports d'expertise sur lesquels se sont basés les médiateurs pour rendre leur avis se sont retrouvés en ligne. Ils ont très vite été supprimés du site de la médiation. Mais sont restés visibles suffisamment longtemps pour être téléchargés par les internautes les plus réactifs. C'est sur la base de ces documents que *Presse Océan*, *Ouest-France* et *Le Télégramme* ont publié, lundi, une série d'articles sur l'évaluation économique des deux aéroports.

Mediapart a pu récupérer une grande partie de ces dossiers d'expertise. Mais ni le contenu du rapport ni la conclusion de ses auteurs. Il faut donc attendre la publication de l'intégralité du document, mercredi matin, pour en apprécier la tonalité générale. Il est déjà possible d'écrire que les documents d'expertise publiés en annexe du rapport apportent des arguments favorables au réaménagement de l'actuel

aéroport de Nantes-Atlantique (NA) sur des points techniques importants. **Interrogé par *Le Monde* lundi**, Emmanuel Macron a estimé que « *quelle que soit la décision que nous prendrons, ce projet doit doter le Grand Ouest d'une structure qui lui permette d'être relié au reste de l'Europe* ». « *Le premier ministre et les ministres concernés demanderont des compléments s'il y a lieu, et une décision définitive sera prise au plus tard en janvier. Les intérêts climatiques seront évidemment pris en compte dans notre décision. Il y a aussi les aspects démocratiques et économiques* », ajoute le président de la République. Le sort de Nicolas Hulot est-il dans la balance ? Le ministre de l'écologie, qui **déclarait fin novembre à *L'Obs***, que le dossier constituait une « *ligne rouge* », a affirmé dimanche qu'il « *prendrait ses responsabilités en fonction de ce qu'il y a dans le rapport* », précisant que « *cela ne veut pas forcément dire démissionner* ».

Pour Françoise Verchère, co-présidente du Cédpa (**Collectif des élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**), ce ne sont que des annexes qui ont été publiées par erreur, mais elles révèlent tout de même quelques points intéressants. « *Pour l'instant, c'est assez positif* », estime-t-elle néanmoins, « *il y a là des documents majeurs qui battent en brèche certains arguments des pro-Notre-Dame-des-Landes* ».

Les coûts économiques

C'est le débat le plus intense entre les partisans et les opposants de Notre-Dame-des-Landes : combien coûterait ce nouvel aéroport, et, surtout, combien coûterait de réaménager l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique pour accueillir, à l'horizon 2040, 9 millions de passagers contre 5 actuellement. Ce dernier point divergeait énormément selon que l'on prenne les chiffres de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ou bien ceux des opposants. La DGAC évaluait, en 2013, l'aménagement de Nantes-Atlantique (NA) à 825 millions d'euros pour 9 millions de personnes. Les opposants, eux, à 145 millions.

Les experts interrogés de l’Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, de l’aménagement et des réseaux) et du Cerema (Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement) établissent le coût de ce réaménagement entre 415 et 545 millions pour 9 millions de passagers. Soit peu ou prou le coût initialement prévu pour la construction d’un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, mais pour 4 millions de passagers seulement. L’atelier citoyen, ce collectif d’architectes, urbanistes, comptables et ingénieurs, qui a entièrement contre-expertisé les sujets techniques du dossier, a mis la main sur l’étude architecturale de la DGAC qui évalue à 900 millions d’euros le coût du nouvel aéroport pour 9 millions de passagers. Soit deux fois plus cher que pour l’aménagement de l’actuelle aéroport. Les experts estiment en outre à entre 4 et 11 semaines la fermeture de la piste de l’aéroport de Nantes-Atlantique, avec une perte d’exploitation estimée à 35 millions d’euros. Les opposants estimaient quant à eux qu’il n’était pas nécessaire de fermer la piste alors que la DGAC parlait en 2013 d’une fermeture pendant « trois à six mois ».

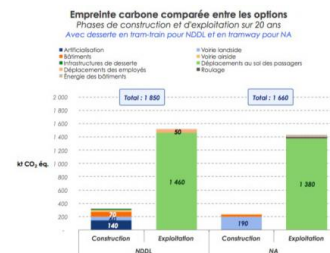
Impact sur les documents d’urbanisme

La direction de l’habitat, de l’urbanisme et des paysages du ministère de la cohésion des territoires a été interrogée sur l’impact d’un éventuel abandon de NDDL au profit d’une extension de l’actuel sur le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) de Nantes-Saint-Nazaire et les PLUI (Plan local d’urbanisme intercommunal) en cours d’élaboration. Le service du ministère conclut qu’un maintien de Nantes-Atlantique aboutirait à une révision du SCOT et donc des PLUI en cours d’élaboration, mais sans modifications majeures. Il note, dans sa réponse de quatre pages, que « si le nouvel aéroport est abandonné, il n’aura pas pour effet d’apporter de changements majeurs au Plan d’aménagement et de développement durable. Au contraire, il aurait pour conséquence de gommer les contradictions entre la priorité donnée à la transition écologique et énergétique du territoire et l’affirmation de ce projet ».

C’est un point important car l’un des principaux arguments des pro-aéroport était que la construction d’un aéroport dans le bocage préserverait son écosystème de l’étalement urbain. Sur ce sujet, l’administration leur donne tort.

Bilan carbone

Nantes-Atlantique entraînerait légèrement moins de pollution au CO₂, selon le rapport commandé à Carbone 4. « L’étude révèle que l’empreinte carbone de l’option NDDL est supérieure à celle de Nantes-Atlantique, de près de 200 kilotonnes, soit 12 % des émissions calculées pour 20 ans d’exploitation », écrivent les experts. Avant de mettre un bémol à leurs calculs : « Il est notable que cet écart d’émissions est du même ordre de grandeur que l’incertitude inhérente au calcul d’empreinte carbone. »



Les émissions de CO₂ selon le choix de l’aéroport.

Les experts soulignent par ailleurs que « dans les deux options, ce sont les émissions des déplacements au sol des passagers qui sont nettement prépondérantes avec près de 80 % de l’empreinte carbone évaluée ». Le fait de construire des dessertes de transport en commun est donc capital. « L’empreinte carbone est sensible à la desserte des aéroports en transports en commun, notamment la desserte par les transports ferrés qui sont envisagés : prolongement d’un tramway pour NA, construction d’un tram-train pour NDDL », écrit Carbone 4. Si la construction de ces dessertes est de nature à faire baisser le bilan carbone de l’un ou l’autre des aéroports, cela ne changerait pas les grands équilibres et la différence d’émission de CO₂ resterait la même. « Ce document donne l’avantage au maintien de Nantes-Atlantique », se félicite Françoise Verchère du Cédpa.

Une deuxième piste à Nantes-Atlantique ?

La DGAC s'est livrée, à la demande des médiateurs, à une « étude sommaire » concernant la construction d'une seconde piste sur l'aéroport actuel. Celle-ci présenterait l'avantage de diminuer le survol des zones habitées. Deux hypothèses ont été étudiées. La première – la construction d'une piste en V par rapport à l'existante – est jugée « intéressante » mais pose le problème du survol de Rezé. « Cette commune n'est actuellement pas survolée à l'atterrissage. Proche de l'aéroport, elle sera soumise à des nuisances et des contraintes d'urbanisme nouvelles », note la DGAC.

L'autre piste étudiée serait de créer une nouvelle piste qui couperait la première en formant un angle droit. « Cette hypothèse imposerait l'acquisition de plus de 200 ha de foncier et conduirait à une redistribution des équipements et des infrastructures sur la plateforme », écrit la DGAC.



L'aéroport de Nantes-Atlantique © Reuters

Les zones humides

L'augmentation du trafic sur l'aéroport de Nantes Atlantique – qui passerait de 5 millions de passagers aujourd'hui à 9 millions en 2040 – n'aurait pas d'impact sur la zone Natura 2000 qui borde le site. « Ce document est très important car il tord le cou définitivement au mythe de l'aéroport », souligne Françoise Verchère. « La réputation du lac de Grand-Lieu au niveau international repose en très grande partie sur l'importance de ses effectifs de grands oiseaux coloniaux reproducteurs », détaille Jean-Philippe Sibley, du Muséum national d'histoire naturelle. Celui-ci ajoute plus loin dans son rapport d'une vingtaine de pages que « l'impact des avions commerciaux sur l'avifaune de Grand-Lieu est d'autant plus improbable qu'ils ne survolent que la rive orientale du lac en phase d'atterrissage, moteurs à faible régime (de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, à

une altitude élevée, jusqu'à Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, à plusieurs centaines de mètres d'altitude), très éloignée des colonies des grands oiseaux coloniaux ».

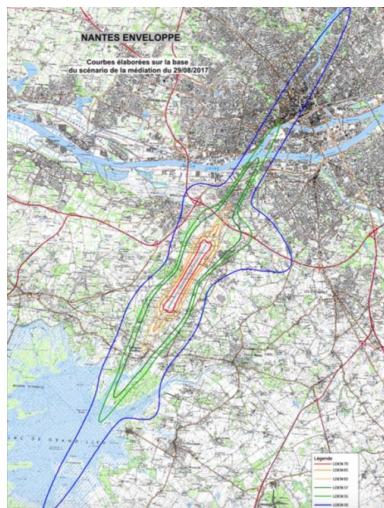
Jean-Philippe Sibley conclut donc qu'« il est clair que ni les mouvements actuels des avions, ni l'augmentation futur du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne sont susceptibles d'engendrer un impact significatif sur les populations d'oiseaux du lac de Grand-Lieu ». En revanche, l'extension de la piste vers le sud entraînerait la destruction de plusieurs zones humides. « Il y a toutefois lieu de s'interroger sur le projet d'extension de l'actuelle piste vers le sud. En effet, un tel scénario aurait pour conséquence la destruction de milieux naturels à caractère humide. Il est toutefois peu probable que si cette solution était retenue, elle puisse modifier les conclusions de cette expertise », dit l'expert qui indique en outre que « l'aménagement de l'aéroport actuel aura comme conséquence d'éviter les risques d'extension de l'urbanisation de la rive nord du lac qui, elle, pose des problèmes considérables en matière d'artificialisation des sols ».

Là encore, c'était un point majeur de désaccord entre pro et anti-aéroport. L'ancien directeur du site naturel du lac de Grand-lieu est devenu la bête noire des pro-NDDL après avoir expliqué que les oiseaux de la zone étaient habitués aux avions et n'étaient donc pas particulièrement en péril à cause de l'essor éventuellement à venir du trafic aérien.

Le bruit

La commission a également demandé à la DGAC d'établir de nouvelles cartes d'exposition au bruit pour les habitants proches de l'actuel aéroport. Cette nouvelle étude revoit à la baisse la zone C du plan d'exposition au bruit. Cette zone est particulièrement scrutée parce qu'elle interdit dans son périmètre toute nouvelle construction et augmentation de population. Le centre-ville de Nantes n'est pas concerné par cette

nouvelle étude et la construction du futur CHU sur l'île de Nantes ne devrait finalement pas être concernée par le nouveau plan d'exposition au bruit.



L'une des cartes du bruit de la DGAC.

En revanche, les communes de Bouguenais-les-Couëts, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et Trentemoult se trouvent toujours dans la zone C. L'argument des nuisances sonores et du risque d'accident à cause du survol de Nantes a été récemment relancé par les pro-aéroport. Les nouvelles cartes du bruit publiées par les médiateurs montrent qu'à l'horizon 2040

avec un trafic de 9 millions de passagers, compte tenu des évolutions technologiques des aéronefs et de l'évolution de leur emport, les nuisances sonores seraient à peine plus importantes qu'aujourd'hui.

Une question de droit

Les médiateurs ont établi (c'est l'annexe 6), un état des lieux des contentieux passés ou en cours. 179 contentieux sont ainsi dénombrés et détaillés. Cinq sont encore en cours d'instruction : trois devant le Conseil d'État et deux devant le Tribunal d'administratif de Nantes. Ce dernier doit se prononcer sur deux arrêtés préfectoraux « portant dérogation "campagnol amphibie" » pour la réalisation de l'aéroport de NDDL. Le Conseil d'État est saisi sur deux consultations citoyennes et sur la déclaration d'utilité publique.

Et les zadistes ?

Reste une grande inconnue encore jusqu'à la publication de l'intégralité du rapport : les médiateurs abordent-ils le sujet du devenir de la ZAD ? Une audition discrète a été consacrée aux projets pour la zone si le nouvel aéroport est abandonné. La place que le rapport accordera à ce sujet très sensible aura un poids symbolique particulier.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.