

LETTRE D'INFORMATION

SUR LA RÉALISATION DE L'AÉROPORT DU GRAND OUEST

UN OUTIL AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

ÉDITO DU PRÉSIDENT



Oui à une médiation d'apaisement avant l'évacuation

Le Président de la République avait annoncé lors de la campagne présidentielle la mise en place d'un médiateur sur le dossier de l'Aéroport du Grand Ouest, précisant le 6 avril dernier sur France 2 : « à l'issue de ces 6 mois, je ferai évacuer la zone, avec les forces de l'ordre qui s'imposent si l'on n'a pas réussi à faire baisser la pression ».

Sur le fond, si je considère que l'enjeu n'est plus d'analyser le bien fondé du dossier mais de respecter le choix des citoyens et de faire exécuter les décisions de justice, je conçois parfaitement qu'un Président de la République et son Premier ministre veuillent se donner un peu de temps pour analyser les modalités pratiques de mise en œuvre du projet. C'est d'ailleurs pourquoi je n'étais pas hostile sur le principe à l'annonce de cette médiation d'apaisement.

Je l'étais d'autant moins que Nicolas Hulot, le nouveau ministre de la transition énergétique et solidaire, avait déclaré au lendemain du référendum sur Europe 1 : « On ne peut pas demander un référendum et après, sous prétexte que la réponse ne vous va pas, s'opposer aux décisions qui en découleront... Je prends acte de ce vote démocratique, je m'incline, chacun doit en tirer les leçons ».

Aussi, quelle ne fut pas ma surprise de l'entendre affirmer le 18 mai dernier au 20 heures de France 2 que la médiation « montrerait qu'il existe des alternatives au projet » laissant supposer, avant même le début de l'analyse, que les conclusions étaient déjà écrites.

Avec la nomination, quelques jours plus tard au sein de cette médiation, de son ancien directeur de campagne qui a pris publiquement position contre le transfert quelques jours avant le référendum, également ancien élu EELV, un parti qui soutient officiellement l'occupation illégale de la ZAD, et celle d'un administrateur d'une association s'étant opposée au projet, nos doutes sur la neutralité de cette médiation ont tout de même de quoi être fondés !

Or, pour réussir, elle nécessite une impartialité totale des médiateurs qui garantisse une objectivité incontestable. Ces conditions ne sont manifestement pas réunies ce qui sème pour le moins le trouble.

Je ne peux me résoudre à miser l'avenir du territoire sur des alternatives clairement rejetées lors de l'enquête publique, lors de la commission du dialogue, et qui ne sauraient remettre en cause les décisions de justice, notamment celle de la Cour administrative d'appel de Nantes du 14 novembre 2016 qui a validé les arrêtés environnementaux sur la base entre autres du rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Cet avis de la cour d'appel reprenait ainsi à son compte ce rapport en rappelant que « le site de Notre Dame des Landes paraît encore aujourd'hui indépendamment des avantages que constitue la maîtrise foncière partielle et la limitation de la périurbanisation, le meilleur site envisageable, avec des difficultés à ne pas méconnaître ».

La question que je pose est donc simple. Est-ce une médiation d'apaisement avant d'évacuer le site comme s'y est engagé le Président de la République afin de respecter le vote des citoyens ? Ou est-ce une médiation qui va revenir sur les choix démocratiques, sur 178 décisions de justice et même sur l'avis de la Commission européenne ?

Les précisions de la part du Gouvernement ou des médiateurs sur cette question me semblent indispensables. À ce jour, je ne les ai pas.

Ce n'est pas que l'avenir de deux régions qui s'écrit. C'est aussi la capacité de l'Etat à prendre en compte le choix des collectivités élues démocratiquement et des habitants d'un territoire, à faire respecter les décisions de justice, à restaurer son autorité et à donner le signal que dans ce pays, ceux qui ont des projets, qui les développent conformément à la loi, peuvent avoir confiance en l'avenir.

Bruno Retailleau,
Président du Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest

SOMMAIRE

ÉDITO	p. 1
MÉDIATION	p. 1
Une médiation qui n'est pas une première	
PUBLICATIONS	p. 2
Note de la Fondapol	
3 questions à Bruno Hug de Larauze	
ENVIRONNEMENT	p. 2
Aéroport du Grand Ouest : l'ambition d'un projet exemplaire sur la transition énergétique	

DÉMOCRATIE	p. 3
Le transfert de l'aéroport à suivi un processus démocratique exemplaire	
Les acteurs publics locaux et nationaux favorables	
La justice française et européenne a confirmé systématiquement le projet	
Les exploitants et propriétaires ont été accompagnés sur la durée	
POINT D'ACTUALITÉ	p. 4
L'Union européenne classe sans suite la procédure de précontentieux	
DÉSINTOX	p. 4
Des compensations environnementales insuffisantes ?	
LU DANS LA PRESSE	p. 4

MÉDIATION

UNE MÉDIATION QUI N'EST PAS UNE PREMIÈRE !

Une médiation est une pratique qui vise à faciliter la circulation d'information, à rétablir des relations afin de rapprocher des points de vue. Ce n'est pas la première fois que ce procédé est tenté sur le dossier de l'aéroport. Mais pour une médiation, il faut être deux. Or, jusqu'à présent, ni l'ACIPA, l'association opposée au projet, ni les Zadistes n'ont daigné répondre à ces tentatives de médiation lui préférant la contestation juridique ou physique.

Le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame des Landes n'en est pas à sa première médiation. L'enquête publique elle-même visait à faire partager l'intérêt général du projet dont la véracité donnera lieu à une déclaration d'utilité publique que les opposants ont toujours contestée.

UNE COMMISSION DU DIALOGUE EN 2013 À LAQUELLE DES OPPOSANTS REFUSENT DE PARTICIPER

En 2013, face à l'occupation illégale du site et à l'opposition violente, le Premier ministre décide de mettre en place une commission du dialogue. Quatre mois de travail, 200 personnes auditionnées, tous les experts entendus et une conclusion qui ne laisse pas d'alternatives au transfert. Mais ni l'ACIPA, ni les zadistes n'y participent.

Plus de 200 exactions sont recensées sur la ZAD par la Préfecture parmi lesquelles une voiture de gendarmerie brûlée, un juge caillassé devant rebrousser chemin, des journalistes agressés, des chercheurs venus préparer les compensations environnementales molestés, une brigade de gendarmerie attaquée... Une frange radicale des opposants a choisi une opposition violente et anti-démocratique. Pourquoi accepterait-elle de négocier désormais et serait-elle plus encline à participer à cette médiation ?

UNE MÉDIATION QUI VA RÉÉTUDIER DES OPTIONS DÉJÀ ÉCARTÉES

Outre l'orientation du Ministre de la transition écologique et de l'un des médiateurs, les opposants peuvent compter depuis sur un rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable commandité par la précédente ministre de l'environnement, elle aussi opposée au projet. Ce rapport évoque, sur le papier, un réaménagement de Nantes-Atlantique ou un redimensionnement du projet. Bien que déjà rejetées par une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et par des décisions de justice mais aussi par la commission du dialogue, ces alternatives seront de nouveau analysées par les médiateurs puisque cela figure explicitement dans leur lettre de mission.

UN RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE IMPOSSIBLE

Pour les élus du territoire, ces options, outre qu'elles ne sauraient remettre en cause la DUP et les décisions de justice, sont inenvisageables pour les raisons évidentes évoquées dans ce rapport qui met bien en avant les difficultés de réaménagement de Nantes-Atlantique et les contraintes qui en découleraient notamment :



- « L'obligation de revoir les procédures d'approche actuellement décalées de 13° par le nord afin d'éviter le survol des zones les plus peuplées à basse altitude. Ces procédures ne correspondent plus aux recommandations émanant de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale et toute modification entraînerait une enquête publique en application de l'article L6362-2 du code des transports et R-227-7 du code de l'aviation civile... Si la remise au standard européen des procédures d'approche est réalisée, elle se traduirait par un survol plus fréquent de l'agglomération nantaise et conduirait à une trentaine de jours supplémentaires/an pendant lesquels les vols à l'atterrissage passeraient au-dessus de la ville ».

- La refonte complète de la piste qui « nécessiterait une fermeture de l'aéroport un mois minimum », ce qui est inenvisageable.

- « Il faudrait allonger la piste d'une centaine de mètres vers le sud pour construire les dégagements de sécurité de bout de piste. Des surfaces devront être acquises, à hauteur de 32 ha, essentiellement des sols pédologiquement humides » en bordure de la zone Natura 2000 du lac de Grand-Lieu rendant ces procédures sans fin sur le plan environnemental.

UN PROJET DIMENSIONNÉ EN CONNAISSANCE DE CAUSE

De même, la proposition de « retenir un projet à une seule piste de 2900 mètres permettant de réduire la consommation foncière d'environ 200 hectares » est totalement inenvisageable. En effet, un projet à deux pistes a été acté dans la DUP afin de préserver le survol des bourgs environnants et les riverains des nuisances sonores auxquels les collectivités sont très attachées, outre les facilités d'exploitation d'un aéroport à deux pistes comme c'est le cas en France pour tous les aéroports régionaux accueillant plus de 4 millions de passagers.

Mais surtout, le même rapport précise que « la suppression d'une piste est partiellement compensée par la création d'un taxiway et des liaisons de raccordement » annulant de fait tout l'intérêt d'un projet à une piste qui dans les faits consommerait presque autant de surface foncières.

D'ailleurs, le rapport concède également que « réserver autant que possible l'espace pour pouvoir faire évoluer l'infrastructure selon des besoins non identifiés à ce jour est prudent ». Avec un trafic à plus de 5 millions de passagers dès fin 2017, avec plus de 5 ans d'avance sur le scénario haut de l'enquête publique, avec un aéroport qui ouvrira pour un trafic compris entre 6,5 et 7,5 millions de passagers, l'heure n'est plus à remettre en cause la DUP et revoir le projet à la baisse mais à bien dimensionner le développement annoncé.

NOTE DE LA FONDAPOL



La lenteur du transfert effectif de l'Aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame des Landes est devenu le symbole des nombreux blocages auxquels sont confrontés certains grands programmes de développement dans notre pays. L'Aéroport du Grand Ouest est pourtant un projet mesuré au regard de la construction d'autres infrastructures. Son processus de décision a en outre été longuement préparé et anticipé. Aucun autre projet d'infrastructure n'a été autant étudié, analysé, expertisé ni même démocratiquement acté par le vote de 500 000 citoyens. Pourtant, la première pierre du chantier n'est pas encore posée.

Comment en est-on arrivé à cette situation ? Peut-on parler de faillite du processus démocratique ? Comment une minorité arrive-t-elle à bloquer durablement un dispositif solide soutenu par les collectivités et acteurs locaux, au-delà des clivages politiques traditionnels ? Quels leviers politiques et judiciaires ont été utilisés et par qui ? Comment la situation peut-elle évoluer pour permettre l'application du droit ? Quels enseignements en tirer pour l'avenir ?

La Fondapol a fait le choix de s'intéresser à ce sujet qui est devenu un véritable symbole et dont l'issue est susceptible de conditionner la réalisation d'autres infrastructures. Elle a sollicité Bruno Hug de Larauze, PDG de IDEA Groupe et actuel Président du Club des Trente, un think tank regroupant les dirigeants d'ETI du Grand Ouest. Il est l'un des rares observateurs à avoir suivi le dossier de près depuis plus de 15 ans et son regard de chef d'entreprise reconnu et respecté n'en est que plus intéressant.

Étude à télécharger gratuitement sur le site www.fondapol.org/etude

3 QUESTIONS À BRUNO HUG DE LARAUZE



PDG de IDEA Groupe et actuel Président du Club des Trente

1 COMMENT AVEZ-VOUS ÉTÉ SOLlicitÉ POUR ÉCRIRE CETTE NOTE ?

La Fondation pour l'Innovation politique, comme beaucoup de monde, est un peu incrédule devant le fait que le projet ne soit toujours pas lancé malgré le nombre de décisions judiciaires et le vote de près de 500 000 personnes qui ont décidé de ce projet à une large majorité. La fondation, persuadée que cet atermolement agrège de nombreux maux de notre société, souhaitait s'appuyer sur le regard d'un chef d'entreprise ayant suivi le dossier de près depuis plusieurs années. C'est dans ce cadre là que j'ai été sollicité.

2 POURQUOI AVOIR ACCEPTÉ ?

Parce que j'accepte toute contribution qui permet de rappeler les bienfaits de ce projet. Arrivé à Nantes à la fin des années 80, c'est un dossier que j'ai suivi de près depuis très longtemps et que j'ai défendu au CJD, à la CCI et désormais

aussi en Bretagne qui en est un des soutiens indéfectibles. Et je suis encore plus convaincu aujourd'hui de sa nécessité qu'il y a quelques années, y compris pour la Bretagne dont 50% des voyageurs transitent par Paris. Les prévisions de trafic ont explosé, les besoins de densification urbaine sur Nantes sont croissants et surtout les bienfaits environnementaux qui ont fondé ce transfert sont encore plus prégnants aujourd'hui : la suppression des survols à basse altitude de l'agglomération nantaise et de la zone Natura 2000 du lac de Grand-Lieu ainsi que l'amélioration énergétique liée à ce transfert.

3 COMMENT VOYEZ-VOUS LA MÉDIATION QUI S'ANNONCE ?

Je m'interroge. Sur le fond on ne peut être que favorable au dialogue. Mais les tribunaux se sont exprimés, les citoyens ont donné leur avis, l'Europe s'est prononcée. Et nous avons déjà tellement contribué aux différentes réunions avec l'Etat, les commissions, les études... Les acteurs qui ont joué le jeu de la démocratie depuis tant d'années ressentent légitimement une certaine lassitude et attendent désormais des décisions. Il est essentiel que le Gouvernement donne le signe avec ce dossier que quelque chose a changé et que ceux qui respectent la loi et la démocratie seront entendus. Surtout, ce projet donnera le LA pour les prochaines infrastructures, car si le Gouvernement recule face à quelques centaines d'opposants, même déterminés, il donnera le signe qu'une opposition violente peut supplanter un projet démocratique validé par la justice. Ce n'est pas ce que je souhaite pour nos entreprises qui ont besoin de perspectives, pour notre pays et pour nos enfants qui ont besoin d'optimisme et de mobilité. Ne laissons pas passer cette chance !

AÉROPORT DU GRAND OUEST : L'AMBITION D'UN PROJET EXEMPLAIRE SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Inscrit depuis l'origine dans une démarche volontariste de développement durable, la future infrastructure de transport aéroportuaire, projet d'aménagement du territoire, doit répondre aux enjeux de la transition énergétique et saisir l'opportunité d'être également un site de solutions innovantes en matière de transition technologique et numérique.

Le concept de transition énergétique, se définissant davantage comme étant une évolution qualitative de la consommation d'énergie plutôt que comme la seule mesure de la consommation revue à la baisse, fait ainsi l'objet d'une étude pilotée par le SMA. Elle a pour but d'illustrer l'exemplarité en matière de transition énergétique dans laquelle est engagée l'Aéroport du Grand Ouest et développer d'éventuelles potentialités non encore exploitées.

Le futur aéroport, plateforme d'échanges multimodale, prendra en compte, comme tous les équipements existants, les consommations énergétiques concernées par les flux d'électricité et de carburant. Néanmoins, l'énergie ne se résume pas uniquement aux flux en question ; elle concerne l'ensemble des éléments permettant de modifier un état. En ce sens, la chaleur, l'eau ou le recyclage des déchets sont tout à la fois considérés dans la définition du concept de transition énergétique. Cette notion, à travers ces thématiques, dépasse d'ailleurs la question de la simple consommation d'énergie ; elle participe également à la structuration de l'ensemble du territoire dont la future plateforme, équipement d'aménagement du territoire, fait intégralement partie.

L'écosystème aéroportuaire, comme lieu où de nombreux usagers se croisent et consomment différents types d'énergies, constitue un véritable laboratoire d'expérimentation des flux divers. Que ce soit pour le fonctionnement interne de l'aéroport (aviation, véhicules de service...) ou alors pour des usagers (consommation, fonctionnement de l'aérogare, pré et post acheminement des passagers...), l'énergie est au cœur du fonctionnement des aéroports.

Pour réaliser cette étude, le SMA s'appuie sur différents partenaires tel le réseau consulaire en région Pays de la Loire, engagé dans la démarche de la Troisième Révolution Industrielle et Agricole (TRIA) dont l'un des piliers repose sur l'évolution des réseaux. Le projet SMart Ideas to Link Energies (SMILE) permet même d'aller au-delà en intégrant le sujet des bâtiments à énergie positive, de la mobilité électrique, du stockage d'énergie, ... Fruit d'une coopération inter-régionale portée par la Bretagne et les Pays de la Loire, SMILE a été lauréat en mars 2016 de l'appel à projets national du Plan Réseaux Électriques Intelligents. Cet engagement dans les réseaux intelligents, regroupant l'ensemble des technologies et des services qui visent à accélérer la transition énergétique, permet donc de faire le lien entre la transition énergétique et l'émergence de nouvelles filières industrielles.

Par ailleurs, la récente labellisation de la région Pays de la Loire en tant que « Territoire d'Hydrogène » participe à la dynamique d'ensemble. C'est d'ailleurs tout le sens de ce label accordé aux Pays de la Loire par l'Etat avec tous les acteurs régionaux de la filière hydrogène (industriels, académiques, collectivités locales et syndicats d'énergie) s'impliquant dans une démarche collaborative animée par la Région et la CCI Pays de la Loire. Cette thématique sera également intégrée aux réflexions menées dans le cadre de l'étude.

Celle-ci se concrétise au travers de rencontres avec des professionnels et par un travail de benchmarking relatif aux bonnes pratiques en matière de transition énergétique, à la fois au sein des aéroports mais également à partir des projets

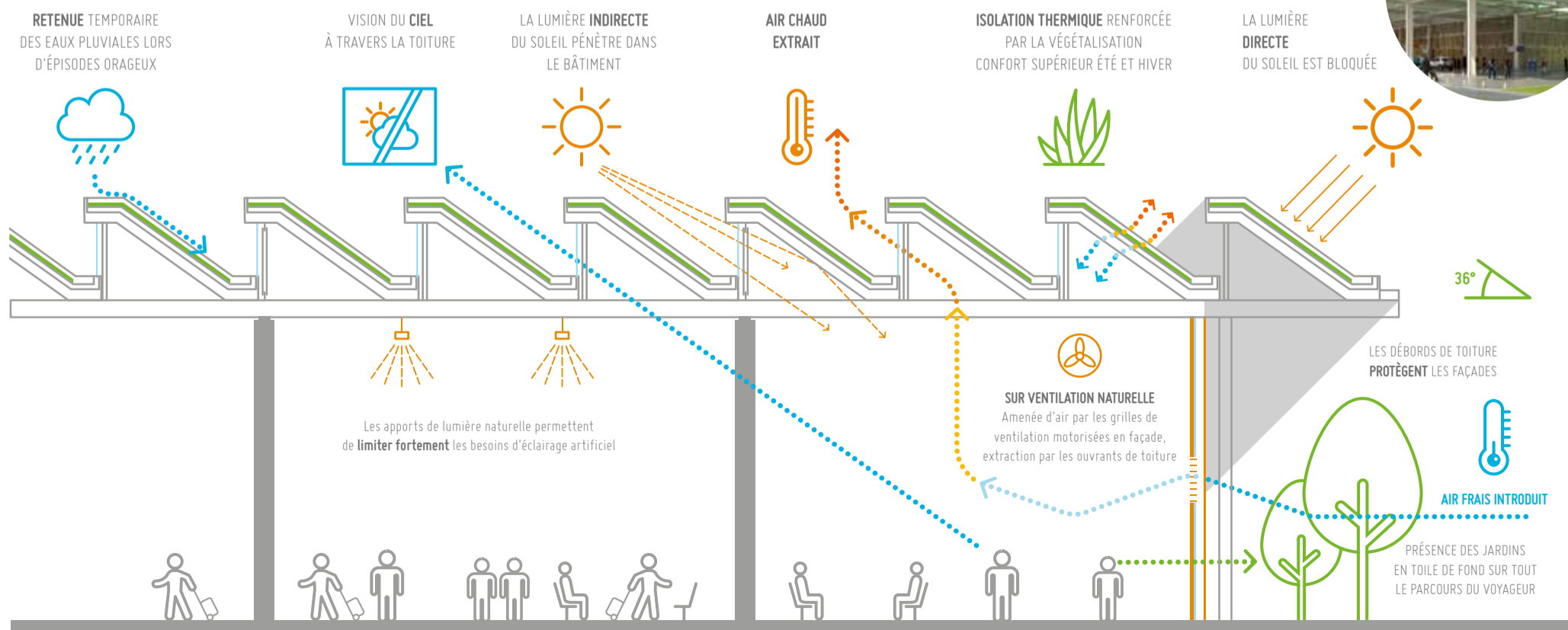
innovants et TRIA-compatibles qui pourraient être adaptés à l'Aéroport du Grand Ouest. L'écosystème en matière d'innovation est une opportunité pour le territoire et ses projets de développement comme celui du futur équipement. En effet au-delà d'aboutir à un projet encore plus exemplaire et respectueux en matière environnementale, cette future porte d'entrée de l'Ouest pourra également s'affirmer comme une vitrine d'excellence industrielle.

UN PROJET D'AÉROPORT CONÇU SELON LES NOUVELLES CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES :

- Utilisation de techniques de construction innovantes pour l'ensemble du chantier
- Bilan carbone positif sur la durée du projet en intégrant la construction
- Management énergétique et environnemental qui optimise l'éco-efficience du projet et qui minimise les impacts
- Installations et équipements à haute performance énergétique, aux normes BBC et globalement à énergie positive
- Configuration des pistes et de l'aérogare minimisant le temps de roulage
- Consommation d'énergie trois fois moins importante par passager qu'à Nantes-Atlantique aujourd'hui.



La toiture plissée est un dispositif environnemental qui apporte à l'aérogare lumière et ventilation naturelles



LE TRANSFERT DE L'AÉROPORT A SUIVI UN PROCESSUS DÉMOCRATIQUE EXEMPLAIRE

Alors que s'ouvre une nouvelle médiation, il est important de rappeler que le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers Notre-Dame des Landes a suivi un processus démocratique exemplaire, comme aucun autre projet en France.

Dès les années 1960, face aux contraintes d'exploitation de l'aéroport de Nantes disposant d'une piste dans l'alignement du centre-ville et aux nuisances sonores induites, les élus ont étudié le transfert à terme de l'aéroport à l'extérieur de l'agglomération.



DE NOMBREUSES PISTES ÉTUDIÉES AVANT DE VALIDER LE PROJET

En 1965, le Service Technique des Bases Aériennes a étudié 18 sites et retenu ceux de Guémené-Penfao et de Notre-Dame des Landes. Ce dernier est privilégié en 1968. Une Zone d'Aménagement Différé est créée en 1974, permettant ainsi d'acquérir les terrains via le droit de préemption afin de préserver le site d'une future urbanisation.

En 1992, une nouvelle étude du cabinet DG Conseil portée par la CCI de Nantes réétudie 9 sites : Broons et Vitré en Bretagne, Montaigu, Montfaucon, Ingrandes, Seiches sur Loire, Pouancé, Notre-Dame des Landes et Guémené-Penfao en Pays de la Loire. Celle-ci conclut de nouveau que Notre-Dame des Landes est le site le mieux adapté pour accueillir la future infrastructure.

En 1998, le projet est inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire et en 1999 dans la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADD) dite « Loi Voynet ».



PROTOCOLE D'ACCORD AVEC LES AGRICULTEURS

En 2008, un protocole d'accord est signé avec la chambre d'agriculture fixant les indemnités des agriculteurs et la possibilité pour un exploitant dont plus de 35% de l'exploitation se trouve impactée de bénéficier d'une éviction totale et d'une compensation financière équivalente à 6 fois la marge brute à l'hectare contre 3 dans le protocole régional habituel. 31 agriculteurs sur 35 concernés ont d'ailleurs traité à l'amiable dans ce cadre.



COMMISSION DU DIALOGUE

Au terme du processus de consultation démocratique et de validation administrative ayant confirmé la légalité du projet, une nouvelle phase de dialogue s'est ouverte. En décembre 2012, une commission du dialogue est mise en place par le Premier ministre pour apaiser les tensions. Elle a réalisé une centaine d'auditions et rendu un rapport confortant de nouveau la nécessité du transfert :

- « La croissance du trafic aérien à Nantes semble devoir se poursuivre. Les perspectives à 2030 sont réalistes ».
- « L'aéroport actuel ne pourrait accueillir un développement important du nombre de passagers qu'au prix de travaux très lourds ».
- « Au-delà de 55 000 mouvements, les nuisances pour les habitants de l'agglomération nantaise deviendraient vite difficilement supportables. Le réaménagement n'apparaît donc pas comme une solution valable à long terme ».
- « Le changement d'échelle 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 ligérien et breton ».



UN DÉBAT PUBLIC RICHE D'ÉCHANGES

Le débat public s'est déroulé du 15 décembre 2002 au 28 mai 2003.

Il a donné lieu à 16 réunions publiques ; 70 heures de débat ; 7 420 participants ; 1 860 interventions écrites ; une expertise complémentaire sur les sites envisagés ; plus de 21 000 visites du site Internet de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ; 380 000 fichiers téléchargés ; 405 contributions au débat par e-mail ; 6 points presse ; 568 retombées médiatiques dont 403 articles ; 13 « cahiers d'acteurs » édités par la CPDP ; un temps de parole favorable aux opposants (44,4 % pour les opposants ; 39,1 % pour les partisans et 16 % pour la commission du débat public).

Six mois durant lesquels les opposants ont eu très souvent l'occasion de faire part de leurs propositions alternatives, dont le réaménagement de Nantes-Atlantique.



VALIDATION DU PROJET PAR L'UNION EUROPÉENNE ET PROTOCOLE D'ACCORD SUR LES COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le 17 septembre 2013, suite à une saisine des opposants, la Commission européenne a validé le transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes en rappelant que « le site, situé en dehors de toute zone Natura 2000, abrite des espèces protégées mais qui sont présentes dans beaucoup d'autres endroits en France. Ces espèces seront déplacées avant les travaux qui ne porteront donc pas atteinte à leur survie ».

En 2013 également, un protocole d'accord est signé avec la chambre d'agriculture sur les mesures de compensations environnementales.



UNE ENQUÊTE PUBLIQUE QUI ABOUTIT À UNE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

En 2003, à l'issue de cette phase de concertation, la poursuite des études sur l'aéroport et ses impacts a été décidée par arrêté ministériel en vue de soumettre les éléments complémentaires aux enquêtes publiques préalables à sa réalisation.

L'Enquête publique a lieu du 18 octobre au 30 novembre 2006. Elle a été menée dans 21 communes sur 25 sites. Elle a permis de recueillir les avis de toutes les personnes intéressées et les observations des collectivités territoriales et des organismes consultés, afin d'éclairer la commission d'enquête. Elle a donné lieu à 35 permanences et 1 650 observations dont les 2/3 provenant d'opposants au projet.

La commission d'enquête a formulé un avis favorable à l'utilité publique le 13 avril 2007, assorti de 4 réserves et 4 recommandations afin d'intégrer les remarques des opposants. Celles-ci sont prises en compte dans le cadre d'un comité de suivi des engagements de l'Etat qui perdure encore aujourd'hui.

Le transfert de l'aéroport de Nantes vers Notre-Dame des Landes est finalement inscrit dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) de 2006 et dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de 2007 voté par les élus, y compris les élus écologistes.

Le 9 février 2008 le projet est déclaré d'utilité publique par décret.



ABOUTISSEMENT ULTIME DU PROCESSUS DÉMOCRATIQUE PAR UNE CONSULTATION CITOYENNE

En mars 2016, trois experts du Conseil Général de l'Environnement durable remettent un rapport à la Ministre de l'environnement ré-affirmant les contraintes existantes à Nantes-Atlantique et que « Notre-Dame des Landes reste le meilleur site envisageable malgré des contraintes à ne pas sous-estimer ».

Après son annonce en février 2016 par le Président de la République, le 26 Juin 2016 s'est tenue la consultation auprès des électeurs de Loire-Atlantique. Plus de 500 000 personnes se sont déplacées, un taux de participation exceptionnel, dont 55% ont dit oui au transfert.



LES ACTEURS PUBLICS LOCAUX ET NATIONAUX FAVORABLES

Le projet porté par l'Etat est soutenu depuis plus de 15 ans par l'ensemble des acteurs économiques et politiques, au niveau national comme au niveau local quelles que soient les alternances politiques.

20 collectivités locales sont membres du Syndicat Mixte Aéroportuaire, montrant ainsi leur engagement en faveur du projet : les régions Bretagne et Pays de la Loire ; les départements de Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Mayenne et Maine-et-Loire ; les agglomérations de Nantes Métropole, la CARENE, CAP-Atlantique, Rennes Métropole et Angers-Loire Métropole ; les communautés de communes d'Estuaire et Sillon, Erdre et Gesvres, Pays d'Anenis, Pays de Pontchâteau - Saint-Gildas des Bois, Région de Blain, Région de Nozay, Pays de Redon, Châteaubriant - Derval.

4 Présidents de la République et 7 Premiers ministres successifs se sont prononcés en faveur du transfert de l'aéroport de Nantes.

Le CESER des Pays de la Loire (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) représentant la société civile s'est prononcé à 34 reprises en faveur du projet dont le dernier vote à plus de 80%.



LA JUSTICE FRANÇAISE ET EUROPÉENNE A CONFIRMÉ SYSTÉMATIQUEMENT LE PROJET

Au total, 178 décisions de la justice française ont consolidé le projet. On peut citer notamment les rejets par le Conseil d'Etat des recours contre la DUP le 3 juillet 2009 et le 17 octobre 2013 et des recours contre le décret de concession le 13 juillet 2012.

Plus récemment c'est la validation des arrêtés loi sur l'eau et espèces protégées par le tribunal administratif le 17 juillet 2015 et par la Cour d'appel de Nantes le 14 novembre 2016 qui a conforté le projet.

Et le 27 avril 2017, la commission européenne a finalement classé sans suite la procédure de précontentieux et confirmé que le projet était parfaitement conforme à la réglementation européenne.

Ces décisions confirment toutes que l'ensemble des procédures réglementaires a toujours été respecté, tant au niveau national qu'européen.



LES EXPLOITANTS ET PROPRIÉTAIRES ONT ÉTÉ ACCOMPAGNÉS SUR LA DURÉE

Sur les 1239 ha de la concession, plus de 80% des terres ont été acquises à l'amiable au fil des ans par le Conseil Général puis Aéroports du Grand Ouest.

Sur les 260 occupants au total impactés par l'implantation, seuls 23 refusent de partir dont 4 agriculteurs sur les 40 concernés au départ (32 ont été relocalisés à moins de 5 km, 4 sont partis en retraite ou ont arrêté leur activité), soit moins de 10% des personnes concernées.

L'UNION EUROPÉENNE CLASSE SANS SUITE LA PROCÉDURE DE PRÉCONTENTIEUX

Le 27 avril dernier la Commission européenne a décidé de classer la procédure européenne intentée à l'encontre de la France, validant ainsi la conformité de l'Aéroport du Grand Ouest avec la réglementation européenne. Cette décision met fin à une longue procédure et libère définitivement le projet de tout recours européen.

UNE CONFORMITÉ AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES DÉJÀ VALIDÉE EN 2013

Le 17 septembre 2013, la Commission européenne avait déjà validé une première fois le transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes avant tout pour des raisons environnementales. Le représentant de la direction de l'environnement avait alors indiqué que la Commission :

- « a fondé son avis en constatant tant sur la loi sur l'eau, sur les directives habitat ou sur les espèces protégées, qu'aucune infraction de l'État français n'avait été constatée ».
- « fondé sa décision sur le respect des législations réglementaires européennes et une évaluation jugée satisfaisante des mesures de compensation. Le site, situé en dehors de toute zone Natura 2000, abrite des espèces protégées mais qui sont présentes dans beaucoup d'autres endroits en France. Ces espèces seront déplacées avant les travaux qui ne porteront donc pas atteinte à leur survie ».

Cette décision de la Commission européenne permettait ainsi, dès 2013, de bien prendre en compte les zones du territoire prioritaires en matière d'environnement, à savoir celles qui sont sur la zone Natura 2000 du lac de Grand-Lieu située en bordure de l'aéroport actuel, plutôt que les landes de Notre-Dame des Landes.


CRÉATION D'UN DOCUMENT DE SYNTHÈSE ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET D'AÉROPORT ET SES PROJETS CONNEXES

Malgré son avis très clair, la Commission européenne, suite à la demande des opposants au transfert, a ensuite demandé à l'Etat français d'appréhender le cumul des effets du projet d'aéroport avec ceux d'autres projets connexes comme la future liaison ferroviaire Nantes/Rennes partie du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBL). Pour y répondre, la France a mis en place un processus comprenant notamment la création d'un document de synthèse environnementale sur le projet d'aéroport et ses projets connexes. Ce document, revu pour intégrer les recommandations de l'Autorité environnementale, a été annexé au nouveau SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) métropolitain Nantes Saint-Nazaire adopté le 9 décembre dernier.

L'avis de la Commission suit notamment celui du CGEDD qui dans son rapport de mars 2016, répondait déjà en partie à ces demandes (page 54) : « L'horizon de réalisation d'une telle liaison (LNOBL) paraît aujourd'hui très lointain, bien au-delà de 2030. Faute d'avoir défini vraiment les fuseaux de tracé précis, l'évaluation environnementale globale est difficile à réaliser, sans pour autant constituer un "saucissonnage" des projets au regard des procédures d'enquête publique. »

Corinne Roecklin, responsable Environnement de SNCF Réseau, confirmait également ces éléments concernant l'analyse des projets connexes à l'aéroport du Grand Ouest dans une audition au Sénat sur les mesures de compensations environnementales le 18 janvier 2017 : « LNOBL est un projet émergent, dont le débat public s'est achevé il y a tout juste deux ans. Aujourd'hui, on est en phase post-débat public. Le travail sur les différents scénarios possibles pour répondre aux fonctionnalités du projet continue. L'une des fonctionnalités envisagées est la desserte éventuelle de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, mais les deux projets n'en sont pas au même niveau de définition : LNOBL est une idée de projet – il reste près de vingt ans d'études, alors que Notre-Dame des Landes est un projet plus abouti. Actuellement, nous recensons un ensemble d'enjeux environnementaux, afin de dessiner des options de passage possibles pour desservir le site de l'aéroport, mais pas seulement. Aujourd'hui, nous sommes vraiment dans la phase d'évitement des enjeux majeurs, porteurs de risques forts. LNOBL n'a pas encore de tracé, on ne peut donc pas savoir quels seront les impacts résiduels qu'il faudra compenser. »

Si cette procédure n'empêchait pas juridiquement le lancement des travaux, le gouvernement d'alors avait souhaité attendre la réponse de l'institution européenne avant de procéder à l'évacuation de la zone et au début du chantier désormais autorisé par Bruxelles.

 **RESTEZ INFORMÉS DES ACTUALITÉS DU DOSSIER DE L'AÉROPORT DU GRAND OUEST GRÂCE AU SITE www.sma-grandouest.eu ET ABONNEZ-VOUS À LA NEWSLETTER MENSUELLE**

DÉSINTOX

DES COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES INSUFFISANTES ?

NON, ELLES SONT EXCEPTIONNELLES !

Sur demande du groupe des élus écologistes, une commission d'enquête sénatoriale a été créée pour étudier les mesures de compensations environnementales des grands projets d'infrastructures et leur efficacité. La commission a étudié entre autres le projet de transfert de l'aéroport de Nantes à Notre-Dame des Landes.

La commission d'enquête a rendu publiques ses conclusions en avril 2017, faisant 35 recommandations pour améliorer les compensations en s'appuyant sur les auditions réalisées. Auditions qui ont été l'occasion de rappeler combien ce projet était précurseur concernant les compensations environnementales.

UN DOSSIER EXEMPLAIRE PAR SA MÉTHODE DE COMPENSATION DITE « FONCTIONNELLE »

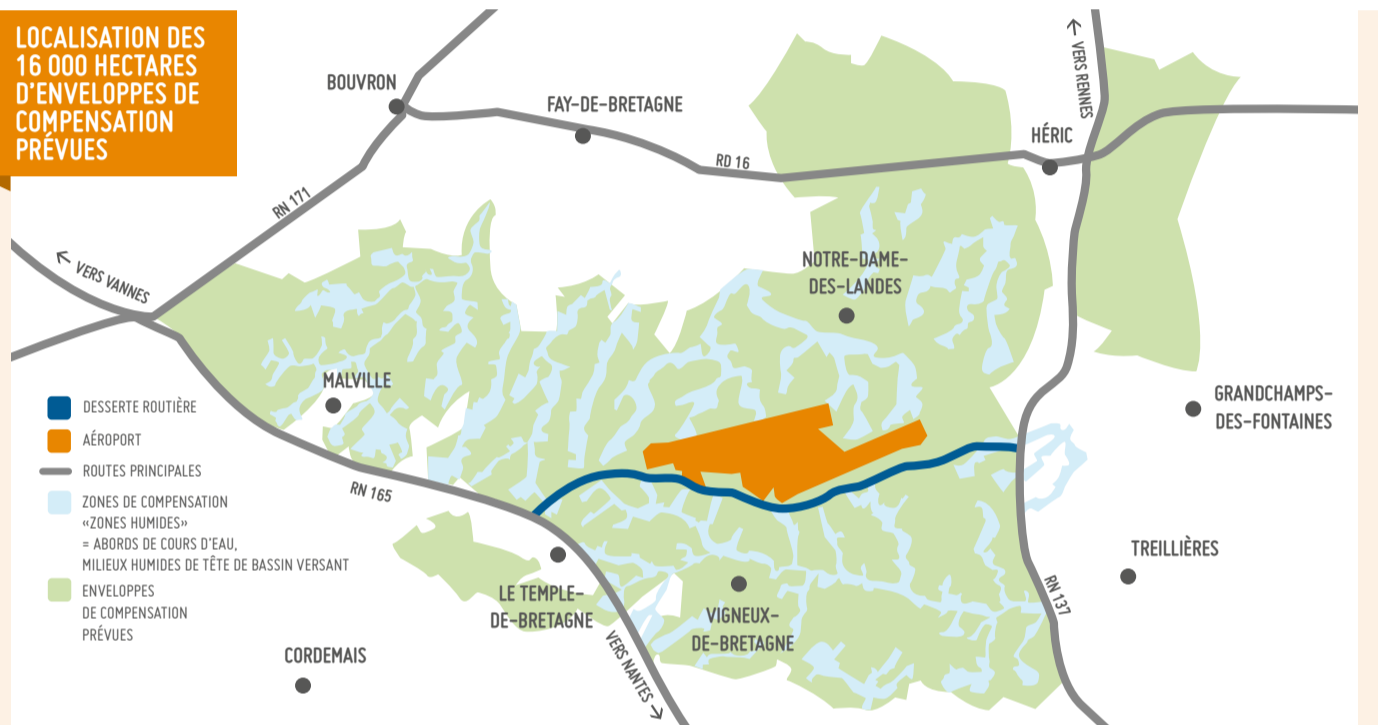
Les mesures de compensation des atteintes à l'environnement relatives à la biodiversité sont entrées dans notre droit avec la loi du 10 juillet 1976 à travers la méthode dite ERC pour Éviter-Réduire-Compenser.

Outre les études pour Éviter (recherche de 9 sites alternatifs, étude d'une piste transversale et de réaménagement de Nantes-Atlantique non satisfaisante), Réduire avec la diminution du barreau routier et la réduction des emprises artificialisées à 10% de l'emprise de la DUP, le projet a intégré des mesures de compensations très importantes conformément à la réglementation.

Henri-Michel Comet, alors Préfet de la Région Pays de la Loire, a d'ailleurs rappelé lors de son audition par la Commission, la qualité du travail réalisé : « La commission Locale de l'Eau du SAGE Vilaine dans son avis du 3 juillet 2012 a souligné la qualité générale du dossier et en particulier la bonne description de l'état initial et des impacts. Le faible nombre de découvertes supplémentaires est un indice de la qualité de la prospection initiale ». Il a également ajouté que « le degré d'exigence en matière environnementale à Notre-Dame des Landes est très élevé. Les arrêtés préfectoraux relatifs à la préservation de l'environnement et de la biodiversité font plus de 70 pages quand ils en font 20 pour un projet de ligne à grande vitesse ».

Il a rappelé que l'instruction des dossiers Loi sur l'eau a donné lieu à un avis favorable des commissions locales de l'eau des SAGE Vilaine et Estuaire avant l'enquête publique, ainsi qu'à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux réserves : la définition d'un cadre juridique technique et financier avec la profession agricole et la mise en place d'une expertise scientifique sur la méthode de compensation, qui a induit l'installation d'un comité d'experts scientifiques pour analyser la méthode des maîtres d'ouvrage sur les zones humides. Ce comité a émis douze réserves ce qui n'a rien d'exceptionnel au regard, par exemple, de plus d'une trentaine de réserves, sur la ligne ferroviaire Sud Europe Atlantique, comme le confirmera le cabinet Biotopie lors de son audition. Ces réserves ont été instruites par la Direction des territoires et de la mer (DDTM) de Loire-Atlantique et ont permis des garanties supplémentaires dans les projets d'arrêtés qui ont été présentés au Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (Coderst) en novembre 2013, qui a lui-même émis un avis favorable suite à ces compléments. Contrairement aux propos des opposants et du rapporteur, ces réserves ont donc bien été prises en compte dans les arrêtés.

Il a également rappelé le processus réglementaire exemplaire de ce projet totalement en phase avec les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) des bassins Loire-Bretagne, de la Vilaine et de l'estuaire de la



Loire. Ces schémas recommandent d'ailleurs la méthode de compensation dite fonctionnelle plutôt que surfacique et expliquent en grande partie les choix faits par les deux maîtres d'ouvrage sur Notre-Dame des Landes – Aéroports du Grand Ouest (AGO) pour la plateforme, l'État pour la desserte routière – et qui sont aussi en phase avec la profession agricole, soucieuse que la perte de surface soit la plus faible possible.

Enfin, Le Préfet de Région a rappelé que s'agissant des dossiers espèces protégées, le Conseil national de protection de la nature (CNPN) a donné un avis favorable le 5 juillet 2012 et qu'un protocole sur la réalisation des mesures compensatoires a été conclu le 23 décembre 2013 entre l'État, AGO et la Chambre d'agriculture. La profession agricole a également été largement associée à la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles naturels (PEAN) de 17 300 hectares entre l'agglomération nantaise et le site de l'aéroport, le plus grand PEAN de France.

Véronique de Crespin de Billy, rapporteur du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, déclarera d'ailleurs, en février 2016, lors de son audition à propos de l'aéroport du Grand Ouest : « Sur la méthode, à la décharge du maître d'ouvrage, l'exercice était à l'époque compliqué. Il n'existait pas de méthode de dimensionnement de la compensation. Pour ce projet, il appartient à chaque maître d'ouvrage de proposer sa propre méthode. [...] Nous avons tout de même noté dans notre rapport que les deux maîtres d'ouvrage – DREAL [Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement] et AGO – pour ce projet-là avaient fait l'effort de proposer une méthode, ce qui n'est pas toujours le cas. Il faut reconnaître que cette volonté d'innovation des maîtres d'ouvrage était à l'époque assez intéressante pour un projet surfacique, en outre sur un grand territoire. »

D'ailleurs, signe d'une certaine innovation, « la méthode fonctionnelle inventée pour Notre-Dame des Landes et retenue en 2010 a été reprise dans la loi pour la reconquête de la biodiversité votée en 2016 » comme l'a rappelé le Préfet.

UN PROJET RESPECTUEUX DES NORMES JURIDIQUES ENVIRONNEMENTALES

Le respect de la réglementation dans l'ensemble de ce processus et dans les arrêtés loi sur l'eau et espèces protégées a été conforté, tant par le Tribunal administratif de Nantes le 17 juillet 2015 que par la Cour administrative d'appel le 14 novembre 2016.

Ainsi, contrairement aux opposants qui affirment que l'impact du projet ne pourra être compensé, les maîtres d'ouvrage se sont montrés tout à fait sereins sur leur capacité à respecter leur obligation de résultat. 463 hectares sont d'ores et déjà réservés à cet usage sur l'emprise de la plate-forme et le protocole d'accord avec la chambre d'agriculture apporte des garanties sur les besoins complémentaires sans oublier que le plan de gestion agri-environnemental de la DUP prévoit une enveloppe de 40M€ d'investissement.



L'express / l'Expansion - 12 juin 2017

Le trafic aérien mondial atteindra les 4 milliards de passagers en 2017

« Le trafic aérien mondial devrait dépasser le cap des 4 milliards de passagers pour la première fois en 2017. Soit le double d'il y a douze ans et huit fois plus qu'au début des années 1970 ».

Ouest France, 9 juin 2017

Le Maire pro-NDDL invite Hulot à Saint-Aignan

Jean-Claude Lemasson est catégorique : « Monsieur Hulot ne connaît pas l'environnement de Nantes-Atlantique. » Saint-Aignan, survolée par les avions, est coincée entre la piste et le lac. « Interpellé, mercredi à Angers, le ministre a admis ne pas savoir que le bourg d'une commune de 4 000 habitants se situait en bout de piste de l'actuel aéroport. Ce n'est pourtant pas faute de l'avoir signalé, expliqué, écrit aux présidents et ministres successifs, y compris à ceux qui nous gouvernent aujourd'hui », s'agace le maire.

Presse-Océan - 2 mai 2017

Les vols low cost en pleine expansion

« De plus en plus de vacanciers décident de leur destination de voyage en fonction de l'offre de l'aéroport. L'idée pour eux, c'est d'éviter de prendre l'avion depuis la région parisienne à tout prix. »