



Monsieur Emmanuel MACRON  
Président de la République  
Palais de l'Élysée  
55 rue du Faubourg Saint-Honoré  
75008 Paris

Nantes, le 18 Décembre 2017

Monsieur le Président de la République,

En vue d'arbitrer le dossier du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, vous avez confié à une mission d'experts la production d'un rapport de nature à aider votre prise de décision. Aussi, y avons-nous consacré une attention toute particulière.

Même si les craintes exprimées par le SMA sur la partialité de cette médiation s'avèrent aujourd'hui fondées au regard de conclusions pour le moins orientées, nous constatons que les médiateurs n'ont pu que confirmer le besoin d'une plate-forme aéroportuaire pour la Bretagne et les Pays de la Loire, renforcé par des prévisions de trafic annoncées, qui ont 25 ans d'avance sur celles estimées lors de la signature du contrat de concession il y a 7 ans. Nous constatons également que l'opération de transfert telle que prévue avec 2 pistes pour des raisons environnementales apparaît comme « *raisonnablement envisageable* » et que le rapport rappelle la conduite de cette opération dans le respect de la loi conformément aux procédures en vigueur à chaque période depuis le débat public de 2003.

Nous tenons cependant à corriger plusieurs éléments erronés contenus dans ce rapport et à porter à votre connaissance plusieurs données oubliées, voire éludées, consubstantielles du projet, de sa cohérence et donc de son objectivation.

Une des plus choquantes est de laisser penser qu'aucune alternative de réaménagement de Nantes-Atlantique n'a jamais été étudiée en passant sous silence le contenu de l'expertise complémentaire réalisée à la demande des opposants lors du débat public, du rapport de la Commission d'enquête publique, de l'étude du Conseil Général de Loire-Atlantique intitulée « *Y-a-t-il une alternative au projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes* ». De même l'étude du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de mars 2016 qui a approfondi cette option en précisant notamment que « *l'agrandissement de l'aérogare est possible et que des travaux nécessitant un arrêt de la piste d'au moins un mois, sont indispensables* », est éludée tout comme la position de la Commission européenne qui a validé l'opération de transfert en septembre 2013 sur un plan environnemental notamment parce que Notre-Dame-des-Landes est située hors zone Natura 2000 contrairement à Nantes-Atlantique.

En outre, comparer les 2 options sans distinguer la part d'investissement public qui se fait sous forme d'avances remboursables pour Notre-Dame-des-Landes et sera donc neutre à terme pour le contribuable, sans préciser quelle sera sa part pour Nantes-Atlantique et sans y inclure les compensations environnementales en bordure d'une Zone Natura 2000 alors qu'elles se montent déjà à plus de 40 millions d'euros pour Notre-Dame-des-Landes est plus qu'orienté.



Enfin, affirmer que les mêmes procédures qui ont mis 15 ans depuis le débat public pour Notre-Dame-des-Landes seront réduites à 2 ans pour le réaménagement de Nantes-Atlantique près d'une zone protégée par convention internationale RAMSAR sur les zones humides et pour plus de 70.000 personnes impactées est sciemment sous-estimé.

Ce souci d'objectivité nous semble essentiel pour circonscire la décision que vous allez prendre pour l'avenir du Grand Ouest, territoire de 8 millions d'habitants, appelé à accueillir 1,5 million d'habitants supplémentaires d'ici 2040.

La prise en compte des données que vous trouverez en annexe apparaît indispensable à toute prise de décision. Elle nous paraît également conforme aux fondements de notre République qui appellent le respect des décisions souveraines portées par le vote des collectivités, celui des citoyens et la pleine exécution des décisions de justice, autre fondement de notre État de droit.

Nous souhaitons que ces éléments soient intégrés par le gouvernement en vue des concertations avec les élus locaux annoncées par le Premier ministre lors de la remise du rapport, faute de quoi ces concertations ne pourraient se faire sur des bases objectives.

Dans l'attente, nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la République, à l'expression de notre respectueuse considération.

Philippe GROSSVALET

Président du Conseil  
départemental de Loire-Atlantique  
Président du Syndicat Mixte  
Aéroportuaire

Christelle MORANÇAIS

Présidente du Conseil  
régional des Pays de la Loire

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Président du Conseil  
régional de Bretagne

Johanna ROLLAND

Présidente de Nantes Métropole

David SAMZUN

Président de la CARENE

Yves MÉTAIREAU

Président de CAP ATLANTIQUE

Copies :

Premier ministre,  
Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire,  
Ministre des Transports,  
Préfète de Région Pays de la Loire



## Éléments non précisés dans le rapport et à prendre en compte

### **1. Une telle infrastructure se prépare pour 50 ans et le contrat de concession est signé jusqu'en 2065.**

Or, bien que le rapport conforte le besoin d'une plate-forme pour tout le Grand Ouest, il arrête ses prévisions à 2040 avec 9 millions de passagers soit avec 25 ans d'avance sur le plan d'affaires signé en 2010 tout en précisant que « *le risque de saturation à terme est élevé, sauf à dégager de nouveaux espaces à plus long terme, ce qui conduit à envisager cette option avec prudence* ». Dans ce contexte, le rapport n'apporte aucune réponse à l'exploitation de Nantes-Atlantique après 2040. Il n'apporte non plus aucune réponse à la gestion de l'exploitation pendant les 9 semaines de fermeture de piste inévitables en cas de maintien de l'activité mais inenvisageables.

**Nous demandons que ces éléments soient précisés par le gouvernement.**

### **2. L'étude de réaménagement de Nantes-Atlantique n'est pas une première.**

En effet cette analyse a été menée lors du débat public comme le précise le rapport de la Commission d'enquête publique sur le projet d'aéroport p.65 et 66 et a conclu à la nécessité du transfert notamment pour des « *raisons de saturation physique de la piste, de saturation liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme. Le développement de l'aéroport dans un tel contexte ne paraît pas réaliste* ».

Lors du débat public, à la demande des opposants, une expertise complémentaire réalisée par le cabinet Cosynergie a également réétudié les capacités d'extension de Nantes-Atlantique et leur coût qui est apparu trop élevé au regard de la nécessité de transférer l'aéroport à terme.

En octobre 2006, le Conseil Général a mené une étude à la demande des opposants intitulée « *Y-a-t-il une alternative au projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes* » avec entre autres l'étude d'une piste transversale, et conclut à un coût entre 447 et 572 millions d'€.

En mars 2016, le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a également réétudié cette option en précisant que « *l'agrandissement de l'aérogare est possible et que des travaux nécessitant un arrêt de la piste d'au moins un mois, sont indispensables* ».

La Commission européenne s'est également prononcée en septembre 2013 sur le réaménagement de Nantes-Atlantique comparé au transfert à Notre Dame des Landes.

Enfin, les décisions de justice ont à maintes reprises expliqué pourquoi le réaménagement de Nantes-Atlantique ne constituait pas « *une solution alternative avérée* » comme l'a notamment jugé la cour d'appel de Nantes dans sa décision du 14 novembre 2016.

**Nous demandons que ces éléments présentés aux médiateurs mais éludés soient objectivés par le gouvernement.**

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

La comparaison financière fait apparaître un écart de l'ordre de 270M€ à 365M€ en faveur de l'option Nantes-Atlantique pour un coût global de près de 600 millions d'€. Cette présentation qui laisse penser que ce sont 2 projets équivalents alors que l'un est à une piste et l'autre à deux, est pour le moins partielle car elle ne distingue pas le financement privé du financement public. Or, nous connaissons le financement public de Notre Dame des Landes qui est de 246 millions d'€ en avances remboursables c'est-à-dire potentiellement 0 sur la durée de la concession. Quelle serait la part du contribuable qui doit participer au financement des extensions de Nantes-Atlantique puis d'un transfert à Notre Dame des Landes après 2040 ?



De plus, le coût de réaménagement de Nantes-Atlantique n'inclut pas le montant des compensations environnementales qui se montent à 40 millions d'€ à Notre Dame des Landes. Quel sera leur montant en bordure d'une zone Natura 2000 ?

Concernant le tram-train à Notre Dame des Landes, l'investissement s'inscrit dans le mécanisme d'avances remboursables et ne peut donc être intégré de manière brute dans les coûts additionnels contrairement à Nantes-Atlantique.

**Nous attendons des précisions du gouvernement sur ces coûts pour le contribuable dans le cas d'un réaménagement de Nantes-Atlantique.**

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

Ce scénario a apparemment été formalisé en août 2017, dans le cadre d'échanges entre la médiation et les opposants au transfert, et a fait l'objet d'une demande de traduction technique par la DGAC alors que la médiation a refusé de donner suite aux demandes réitérées des associations opposées au survol de l'agglomération nantaise d'être associées à ces échanges. Le rapport publié ne fournit en outre aucune précision sur les caractéristiques de ce scénario, empêchant toute comparaison avec l'étude présentée par la DGAC en 2013 sur ce sujet.

Cette absence de comparaison est fâcheuse puisqu'elle ne permet pas de comprendre pour quelles raisons le centre historique de Nantes, largement classé en zone C du PEB selon l'étude de 2013, serait miraculeusement sorti de ce zonage ; il en est de même du bourg de Saint-Aignan de Grand-Lieu et du quartier des Couëts à Bouguenais qui se trouvaient en zone B dans l'étude de 2013, pourtant situés à moins de 2 kms des seuils de piste.

Il est impossible de croire que les effets d'un trafic multiplié par trois par rapport au PEB de 2004 pourraient se traduire par l'absence de toute extension des zones du PEB surtout quand les rapporteurs concèdent que *« le réaxement de la trajectoire (...) impliquerait le survol de zones les plus denses... Dans le cas d'un ILS dans l'axe de la piste, le village de Trentemoult, serait partiellement concerné par la zone C du PEB. Dans le cas d'un ILS décalé de 5°, c'est à l'inverse la ZAC des Isles qui serait partiellement concernée, au risque de contraindre les projets urbains de ce secteur »*.

Le refus d'échange de la médiation sur ce point, la façon tendancieuse par laquelle elle essaie de faire croire qu'il s'agit d'une production de la DGAC au mépris des habitants susceptibles de subir les nuisances et l'insécurité du survol, constituent autant d'éléments qui rendent inacceptables ses conclusions.

**Nous exigeons que l'analyse comparative détaillée de l'étude de 2013 et du scénario de la médiation nous soit communiquée dans les prochains jours, et fasse l'objet d'une présentation détaillée début janvier dans le cadre de la Commission consultative de l'Environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.**

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

Ecrire que *« le projet de Notre Dame des Landes accroît significativement l'artificialisation des espaces agricoles et naturels ainsi que l'étalement urbain (environ un millier d'hectares liés au transfert voire nettement plus si les règles de constructibilité ne donnent pas une maîtrise suffisante des implantations futures attirées par l'aéroport »* relève de contrevérités flagrantes.



L'artificialisation liée au transfert de l'aéroport (équipements aéroportuaires et voie de desserte) représente de l'ordre de 537ha, les autres espaces acquis pour le projet restant à l'état naturel ou étant dédiés aux compensations environnementales.

Quant aux règles de maîtrise volontariste des implantations attirées par l'aéroport, elles ont été décidées par les représentants des communes de la métropole de Nantes-Saint-Nazaire dans le Schéma de Cohérence Territoriale adopté en 2007 et révisé en 2016 ; elles intègrent des engagements volontaristes de réduction de consommation des espaces agricoles qui ont été complétés par la mise en place d'un Périmètre des Espaces Agricoles Naturels (PEAN) de 17.000 hectares, 3 fois la ville de Nantes, par le Département de Loire-Atlantique, qui garantit la maîtrise de l'urbanisation entre l'agglomération nantaise et l'aéroport.

L'absence de prise en compte de ces éléments qui ont été présentés en détail à la médiation, démontre au mieux une méconnaissance de leur portée et de la sécurité qu'ils garantissent aux espaces naturels et agricoles, au pire une volonté délibérée de passer sous silence le travail fourni par les collectivités territoriales pour l'accompagnement du transfert de l'aéroport. Il en est de même lorsque les médiateurs proposent la mise en place d'un contrat de territoire entre les parties prenantes, contrat préparé depuis 2002, approuvé par les collectivités, décliné au contrat de plan et pourtant transmis aux médiateurs.

Enfin, faire croire que l'aéroport protège le lac de Grand-lieu alors que les collectivités ont démontré que ce sont bien les documents d'urbanisme et la loi littoral qui en sont la meilleure protection est pour le moins partial.

**Nous demandons que ces données rappelées aux médiateurs par les collectivités soient prises en compte dans l'analyse de l'artificialisation des terres.**

## **6. L'affichage d'une procédure de 2 ans pour le réaménagement de Nantes-Atlantique est une sous-estimation évidente.**

Le rapport précise que la procédure de réaménagement de Nantes-Atlantique incluant la saisine de la CNDP, un débat public, la saisine de l'autorité environnementale, durera 2 ans quand elle a mis plus de 15 ans pour Notre Dame des Landes avec 900 personnes impactées par les nuisances contre plus de 70.000 à Nantes. Qui peut « *raisonnablement* » croire cela ?

Cela est d'autant peu probable qu'une simple procédure de révision du SCOT comme l'envisage le rapport ne prend pas compte par exemple le retour dans le droit commun d'espaces protégés au titre des mesures compensatoires ou de l'impact sur le projet de Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire prévu et porté par le SCOT et donc l'impact cumulatif sur l'économie générale du Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

Par ailleurs, la saisine de l'Autorité Environnementale n'est pas prévue par les textes dans le cadre de la procédure de modification (à la différence de la procédure de révision) et nécessiterait donc une saisine ad-hoc par le maître d'ouvrage du SCOT.

De plus, si le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique nécessite d'éventuels nouveaux besoins fonciers sur des zones naturelles ou agricoles (même hors zone Natura 2000) ou dans les communes impactées par la loi littoral sur le lac de Grand-lieu, cela impactera le Document d'Orientation et d'Objectif et donc potentiellement une révision étant donné leur nature et le caractère cumulatif.

Enfin, avec un rapport qui préconise l'extension de la piste de 2900m à 3400m vers le sud alors que l'expertise du Muséum d'Histoire Naturelle affirme qu'« *un tel scénario aurait pour conséquence la destruction de milieux naturels à caractère humide* » en bordure d'une zone Natura 2000 protégée par la





convention internationale RAMSAR sur les zones humides, des hypothèses ne peuvent constituer une base de décision.

**Nous souhaitons que la nature précise des procédures à mettre en place et des délais soit précisée par le gouvernement.**

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

Le rapport évoque un montant de pénalités estimé à 350 millions d'€ sans être précisément étayé mais surtout sans être complet. En effet, au-delà de l'investissement prévu, il convient d'intégrer la rémunération prévue sur les 55 ans de la concession pour le concessionnaire mais aussi pour les collectivités qui perçoivent une rémunération après le remboursement des avances. Il convient également d'intégrer les taxes payées par les compagnies aériennes depuis 2011 pour financer la nouvelle plateforme et qui seraient fondées à réclamer leur remboursement, les coûts induits par le droit de délaissement, les aides à l'insonorisation, les coûts de repositionnement urbains de la commune de Saint-Aignan de Grand-Lieu... Le montant de 350M€ devra alors être réévalué de manière conséquente.

**Nous demandons qu'au-delà des indemnités, l'ensemble du manque à gagner sur les 55 ans de la concession et les coûts induits soient pris en compte.**

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

Sans aucune justification, la médiation ne prend pas en compte les chiffres établis par Nantes Métropole sur la possibilité d'accueil de nouvelles populations dans les zones libérées du Plan d'Exposition au Bruit par le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique malgré les demandes réitérées à plusieurs reprises par les collectivités.

Les 6000 logements qui ne seraient pas réalisés en l'absence de transfert devraient trouver leur place, avec des densités bien plus faibles, dans les espaces périurbains, impliquant une consommation d'espaces naturels et déplacements journaliers.

De même la non prise en compte, malgré les demandes des collectivités, des déplacements de plus d'un million d'habitants du Grand Ouest qui doivent aller à Paris prendre l'avion faute de destinations ou d'horaires adaptés, fausse gravement le résultat de cette étude.

**Nous demandons que les données d'entrées exigées par les collectivités soient prises en compte dans le bilan carbone.**

### **9. Le vote des citoyens le 26 juin 2016 s'est fait en toute connaissance de cause.**

Le rapport laisse à penser que la consultation se serait faite sur une information biaisée. Outre le fait que l'annexe comparative précise les raisons réglementaires de 2013 expliquant le coût du réaménagement dans l'étude DGAC (largeur de piste, déplacement de taxiway ...), le document préparé par la Commission Nationale du Débat Public a entendu toutes les parties prenantes et consacré un chapitre intitulé « réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité ».

**Les citoyens ont donc bien voté en toute connaissance de cause sur le périmètre de la DUP.**

**Nous demandons au gouvernement de bien le prendre en compte.**