CONSULTATION LOCALE

Nantes et Notre-Dame-des-Landes : un nouvel aéroport est-il vraiment utile ?

dimanche 10 juillet 2016, par [CHAPELLE Sophie](#), [WEILER Nolwenn](#) (Date de rédaction antérieure : 24 juin 2016).

« Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes ? » La question sera posée par référendum local ce 26 juin aux électeurs de Loire-Atlantique. Les modalités de la consultation apparaissent contestables tant sur la question - incomplète puisque l'actuel aéroport ne fermera pas - que sur le périmètre choisi - un seul département alors que deux régions sont directement concernées et que les finances publiques seront mises à contribution. Notre-Dame-des-Landes ou Nantes Atlantique ? Emplois, bruit, sécurité, coûts, conséquences sur l'environnement... Basta ! vous présente le résultat du match.

Sommaire

- [L'actuel aéroport de Nantes](#)
- [Le nouvel aéroport créera-t-il](#)
- [Le nouvel aéroport sera-t-il](#)
- [Nouvel aéroport vs Nantes](#)
- [Comment les aéroports seront-i](#)
- [Combien d'emplois créés \(...\)](#)
- [Quel impact sur l'environnemen](#)
- [Quel projet est le plus \(...\)](#)
- [Combien coûterait l'abandon du](#)

Notre-Dame-des-Landes contre Nantes Atlantique : un nouvel aéroport est-il vraiment utile ?

C'est un projet qui défraie la chronique locale depuis plus de quarante ans. Dès les années 1960, la France projette de développer des « métropoles d'équilibre » pour que d'autres villes que Paris rayonnent en Europe et dans le monde. L'ensemble Nantes - Saint-Nazaire est retenu. Le gouvernement promet un aéroport à la hauteur de leurs ambitions. Le site de Notre-Dame-des-Landes, situé à 28 km au nord-ouest de Nantes et à 80 km de Rennes, est identifié en 1968.

Mis en cause dès le départ par un collectif d'agriculteurs, le projet est placé en stand-by avec la crise pétrolière des années 1970. Il ressort des cartons trente ans plus tard, sous le gouvernement Jospin. En 2003, le gouvernement Raffarin donne son accord au lancement des études préalables. Le projet est déclaré d'utilité publique en février 2008. Deux ans plus tard, l'État confie au groupe de BTP Vinci la construction et la gestion pour cinquante-cinq ans de ce futur Aéroport du Grand Ouest

à vocation internationale.

Mais en 2012, alors que les premiers travaux doivent commencer et que plusieurs familles refusent leur expropriation, la « zone d'aménagement différée » se transforme en « zone à défendre » (ZAD). Le site est occupé par des centaines d'opposants. Les travaux sont interrompus. De nouvelles expertises sont commandées. Les opposants suggèrent comme alternative de réaménager l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique. Ce 26 juin, le projet de futur aéroport sera finalement soumis aux électeurs du département de Loire-Atlantique dans le cadre d'une consultation locale. Voici les arguments des promoteurs et des opposants au projet.

L'actuel aéroport de Nantes est-il trop petit ?

La « saturation » de l'aéroport de Nantes Atlantique est l'argument principal pour justifier son « transfert » vers Notre-Dame-des-Landes (NDDL). Les prévisions de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), rattachée au ministère de l'Environnement, table sur un trafic annuel de 4,9 millions de passagers en 2020, de 6 millions en 2030 et de 9 millions après 2050. Dans leur rapport de mars 2016, les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable, présidé par Ségolène Royal, confirment ces perspectives. En 2015, 4,3 millions de voyageurs ont transité par Nantes Atlantique, un chiffre assez proche du taux de saturation en l'état actuel des bâtiments d'accueil du public, situé aux alentours de 4,5 millions de voyageurs.

Pour les promoteurs du projet, le nouvel aéroport et ses deux pistes seront en mesure d'absorber cette augmentation. Or, plusieurs aéroports internationaux fonctionnent très bien avec une seule piste, répondent les opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. « C'est le nombre de mouvements d'avions qui est important », estime Thierry Masson, du collectif des pilotes contestant la pertinence du projet. Et depuis les années 70, les avions ont davantage de places. À Nantes Atlantique, le nombre moyen de passagers par avion est passé de 48 voyageurs en 2000 à 86 en 2014. En 2015, près de 50 000 mouvements d'avion ont été observés. La DGAC assure que l'aéroport sera saturé au-delà des 80 000 mouvements (soit près de 7 millions de passagers, donc après 2030).

D'autres experts estiment que ce seuil de saturation est sous-évalué, évoquant plutôt le nombre de 100 000 à 120 000 mouvements par an, soit entre 8,5 et 10,5 millions de passagers, le trafic tel que prévu en 2050 [1]. Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) va plutôt dans leur sens : « Une seule piste (...) doit permettre un écoulement sûr et efficace du trafic tout en faisant face au développement de l'aéroport bien au-delà de 9 millions de passagers » [2]. Sur ce point, les deux services du ministère de l'Environnement, CGEDD et DGAC, se contredisent.

Le nouvel aéroport créera-t-il moins de nuisances pour les Nantais ?

Le transfert de l'aéroport permettrait la construction de 6000 logements sur des territoires libérés de l'exposition au bruit aérien. Encore faut-il s'accorder sur les données relatives aux nuisances sonores. Selon la DGAC, dans l'hypothèse du maintien de Nantes Atlantique, 80 450 personnes seraient impactées par le bruit à l'horizon 2050, contre 2664 personnes à Notre-Dame-des-Landes. Des données contestées par le « Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes » (CÉDpa). Selon leurs estimations, 4000 Nantais sont en réalité concernés par la gêne sonore.

Une étude du bureau néerlandais ADECS Airinfra, commandée par ce collectif, estime que la

population nantaise concernée d'ici quinze ans sera même inférieure à celle d'aujourd'hui [3]. Et ce, grâce à l'augmentation du nombre moyens de passagers par avions - ce qui fera progresser moins vite que prévu le nombre de décollages et d'atterrissages - ainsi qu'une nouvelle génération d'avions moins bruyants. « Les zones de bruit aéroportuaires diminuent à Nantes, comme partout dans le monde », témoigne dans nos colonnes un PDG d'une entreprise de Nantes.

Le nouvel aéroport sera-t-il plus sûr ?

La sécurité est un autre aspect clé du dossier. Selon le site Des ailes pour l'ouest qui milite activement pour le transfert, « l'aéroport de Nantes-Atlantique (...) est considéré comme un des plus dangereux des aéroports français en raison de la proximité des zones à forte densité de population (sources : Bureau enquête Accident et contrôleurs aériens SAC-CGT) ». Un avis loin d'être partagé par Thierry Masson, officier pilote de ligne : « La sécurité de Nantes Atlantique correspond aux performances détaillées par des normes les plus strictes rédigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (191 Etats membres, 1200 compagnies aériennes) », rappelle t-il. « La dangerosité de l'actuel aéroport, un moment soulignée, relève surtout de l'agitation médiatique. Aucun constat sérieux ne l'a un instant indiquée, au regard de l'ensemble des références aéronautiques sur cette question sensible. » A noter que si les vols commerciaux et d'affaire sont transférés en cas de construction d'aéroport à NDDL, la piste de Nantes-Atlantique sera maintenue pour l'usage industriel d'Airbus pour deux ou trois vols par semaine [4].

Nouvel aéroport vs Nantes Atlantique : pour quels coûts ?

Pour l'Aéroport du grand Ouest, la contribution des finances publiques est estimée à 246 millions d'euros, pour la construction de la tour de contrôle, de la desserte routière, et le versement de subventions au concessionnaire. Au total, l'État devrait déboursier 130,5 millions d'euros, et les collectivités territoriales 115,5 millions d'euros. Soit 43% des 561 millions d'euros prévus. Ce budget n'intègre pas les infrastructures de transports en communs (voir ci-dessous).

Côté agrandissement de Nantes Atlantique, la DGAC avance le chiffre de 700 millions d'euros à l'horizon 2050, avec plusieurs phases de travaux. Les opposants au projet de transfert s'étonnent du montant de ces sommes, alors qu'en 2007 le dossier de l'enquête publique chiffrait le coût de la réfection de la piste de Nantes Atlantique à 35 millions d'euros ! Pour les experts du CGEDD, les investissements nécessaires à l'horizon 2030 sont évalués à 300 millions d'euros. Une estimation très inférieure à celle de la DGAC au même horizon (493 millions d'euros). Là encore, les services du ministère se contredisent.

Comment les aéroports seront-ils desservis ?

Une quatre-voies, construite aux frais de l'État, permettra de rallier l'aéroport de NDDL. Son coût (81 millions d'euros) est compris dans le coût global de l'aéroport (561 millions d'euros). Mais les dessertes en transports collectifs - ligne de bus, projets de tram-train et de ligne à grande vitesse - ne sont pas incluses dans ce coût global. La région des Pays-de-Loire prévoit de créer une liaison entre la Chapelle-sur-Erdre (commune située au nord de Nantes) et Notre-Dame-des-Landes à partir de la ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant. Son coût : environ 150 à 200 millions d'euros.

En cas de réaménagement de Nantes Atlantique, le prolongement de la ligne de tramway, la création d'une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique, et la création de parkings

automobile en silo (sur plusieurs étages) sont envisagés. Les opposants ont chiffré le prolongement d'une ligne de tramway vers Nantes Atlantique entre 40 et 50 millions d'euros [5]. Selon ces mêmes opposants, il serait par ailleurs possible de mettre à niveau les sept kilomètres de voie ferrée existante desservant Nantes Atlantique à partir de la gare de Nantes, mettant ainsi les voyageurs à moins d'une heure de l'aéroport.

Combien d'emplois créés ou détruits ?

Aéroports du Grand Ouest (AGO) avance le chiffre de 5,4 millions d'heures de travail mobilisées pour réaliser le chantier de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. En équivalent temps plein, cela représente 750 emplois si l'on estime la durée des travaux à quatre ans. Des emplois provisoires, puisque limités à la durée du chantier, potentiellement précaires et mal rémunérés, d'autant plus si le recours à la sous-traitance ou au travail détaché s'avère important. La construction de l'aéroport condamnerait d'autre part des emplois agricoles : 200 emplois perdus selon l'association d'opposants Acipa, 40 exploitations touchées selon la Commission nationale du débat public qui relativise cet impact. Le nouvel aéroport aurait également des conséquences négatives sur l'activité de ceux de Rennes et d'Angers, déjà bien à la peine.

L'argument des emplois directement créés sur le nouvel aéroport suscite aussi la controverse. 2500 emplois à horizon 2020 sont prévus en phase d'exploitation, soit 500 de plus qu'à Nantes Atlantique « Chaque million de passagers supplémentaire génère en moyenne 600 nouveaux emplois directs », explique AGO. Or, les emplois créés du fait de l'augmentation du trafic seraient globalement les mêmes quel que soit le site. Surtout, les opposants pointent une contradiction épineuse : la dernière mouture du projet d'aérogare s'avère sous-dimensionnée par rapport à l'infrastructure actuelle. Exemple : tandis que les halls d'arrivées et de départs occupent 4 200 mètres carrés à Nantes-Atlantique, ils s'étaleront sur 2 600 mètres carrés sur le nouvel emplacement. « L'aéroport a été pensé pour réduire le nombre d'emplois, avec moins de passerelles d'embarquement, moins de guichets d'enregistrement », relèvent les opposants. Pour eux, le nombre d'emplois créés par million de passagers y serait plus proche des 300 que des 600 avancés.

Le ratio entre coûts et bénéfices du projet a d'autre part été surestimé en 2006, reconnaît le CGEDD. Selon une étude commandée par les opposants, il serait trois fois inférieur à ce qui a été initialement calculé. C'est pourtant ce calcul erroné qui a servi d'argument à la reconnaissance d'utilité publique.

Quel impact sur l'environnement ?

Ses partisans l'affirment : l'aéroport, le premier à haute qualité environnementale, est « un projet écologique ». « Fermer un vieil aéroport très polluant pour le remplacer par un bâtiment trois fois plus écologique, forcément c'est bon pour l'environnement », attestent-ils dans une vidéo. Exemple, vraiment ? Notre précédente enquête décrypte cette « farce écologique ». Quant à la compensation de ce nouvel aéroport, encore faut-il dresser l'inventaire exact de ce qui sera détruit. Selon le collectif des naturalistes en lutte, « de nombreuses insuffisances ont abouti à un état des lieux tronqué de l'intérêt écologique de la zone d'aménagement différée ». Des espèces auraient aussi été oubliées lors de l'inventaire réalisé par les experts du cabinet Biotope. Un collègue d'experts scientifiques a d'ailleurs invalidé la méthode de compensation en novembre 2012 [6].

Pour les experts du CGEDD, « le bocage de Notre-Dame-des-Landes, préservé par les effets de la zone d'aménagement différé, accueille une biodiversité riche et variée, mais insuffisante pour

justifier un zonage réglementaire de protection »([7]). Un avis non partagé par le Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité, lui aussi sous l'égide du ministère de l'Environnement, qui avait émis un avis défavorable au transfert [8].

« Sauf à souffrir d'une mégalomanie ridicule, qui peut croire qu'un Grand Ouest aujourd'hui déjà bien relié par TGV aux plates formes parisiennes en cours de modernisation a besoin d'un équipement nouveau, coûteux, détruisant plusieurs milliers d'hectares de terres agricoles, déracinant au propre et au figuré paysages et hommes attachés à leur territoire ? ». L'auteur de ses propos n'est autre que Patrick Warin, énarque et ancien directeur à la Caisse des Dépôts et Consignations [9].

Quel projet est le plus compatible avec le défi climatique ?

Les partisans du transfert soulignent que l'allongement de la piste de l'aéroport actuel mettrait en péril la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, située en bout de piste. Or, une étude de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), révélée par le Canard enchaîné, balaie l'argument. Elle affirme que « ce rallongement n'aurait aucun impact négatif sur Grand-Lieu. Au contraire, l'aéroport actuel garantit la préservation des zones humides de la ceinture verte générée par l'aéroport, qui participent à l'équilibre écologique de la réserve face à l'urbanisation de l'agglomération nantaise ».

Les opposants au transfert rappellent en sus que la construction d'un nouvel aéroport est incompatible avec la signature de l'accord de Paris sur le climat par le gouvernement. « Cet accord fixe au monde l'objectif de contenir l'élévation de la température de la planète « nettement en-dessous de 2° C » et de « poursuivre l'action » pour la limiter à 1,5° C », insiste une pétition lancée en février 2016 par Attac et 350.org, peu après l'annonce de la tenue du référendum par François Hollande. « Y parvenir réduirait sensiblement les risques liés au dérèglement climatique, qui modifierait de manière irréversible les conditions d'existence sur Terre ».

Combien coûterait l'abandon du projet ?

Les partisans du projet répondent qu'en cas d'abandon, la résiliation du contrat de concession passé avec AGO-Vinci coûterait chère aux finances publiques. Quel serait le montant de cette résiliation ? Ni l'État, ni le concessionnaire ne souhaitent communiquer sur le sujet. L'atelier Citoyen - association travaillant sur les alternatives à l'aéroport de NDDL - l'a chiffrée entre 150 et 250 millions d'euros.

Nolwenn Weiler et Sophie Chapelle

Notes

[1] Voir notamment l'expertise complémentaire du projet d'aéroport de Notre-Dame- des-Landes, effectué par Cosynergie, pour la commission particulière du débat public, en mai 2003 : http://www.loire-atlantique.gouv.fr/content/download/4939/31620/file/rapport_integral.pdf

[2] L'étude du CGEDD est disponible ici : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01_rapport_cle28d63c.pdf

[3] A lire ici : http://aeroportnddl.fr/file/CRITIQUE_PEB_27nov13.pdf

[4] Selon la Commission nationale du débat public. Voir la synthèse des débats de la CNDP sur le dossier de Notre-Dame-des-Landes :

<https://nddl-debatpublic.fr>

[5] Dans une note envoyée en février 2016 aux experts du CGEDD par l'ACIPA, le Cédpa, l'Atelier Citoyen et France nature environnement (FNE).

[6] Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à la méthode de compensation, novembre 2012, p.1

[7] Rapport CGEDD, mars 2016, p.5

[8] En février 2015, le Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité a émis un avis défavorable, considérant que « ce projet aurait un impact très important sur des agro-écosystèmes de zones humides (...), en voie de disparition sur l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, précieux par leurs fonctions écologiques et leur richesse en biodiversité, dont les possibilités de compensation à l'identique apparaissent très restreintes ». (Avis CSPNB, février 2015, p.2).

[9] Lire la lettre ouverte de Patrick Warin à François Hollande :

<http://www.bastamag.net/Notre-Dame-des-Landes-un-enarque>

P.-S.

* <http://www.bastamag.net/Nantes-Atlantique-vs-NDDL-A-Completer-par-Sophie>