

Annexe n°4 : méthode de travail de la mission

La lettre de commande adressée à la mission de médiation, jointe en annexe, précise son champ d'action : écouter les représentants des parties prenantes, analyser et comparer les conséquences de chaque option envisageable, les évaluer en apportant en tant que de besoin les expertises nécessaires, pour faire au gouvernement des propositions argumentées sur les décisions à prendre.

Confrontée à une situation locale très conflictuelle, la mission a estimé que la rigueur et la transparence de ses méthodes de travail étaient seules de nature à éclairer les débats, et à répondre aux suspicions de parti pris. Ces méthodes sont présentées ci-après.

1 L'écoute, la bibliographie, les auditions, les contributions écrites

La mission a pris connaissance des dossiers, volumineux, qui ont jalonné les principales étapes de la vie de ce projet depuis sa relance au début des années 2000 : dossier du débat public de 2002-2003, rapport et synthèse des présidents de la CPDP et de la CNDP, dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de 2008, dossier de la concession attribuée en 2010 à AGO, dossier d'enquête publique de 2012 préalable aux autorisations au titre de la loi sur l'eau, rapports de la Commission du dialogue de 2013 (y compris rapports spécialisés « eau » et « agriculture »), rapport de la DGAC (2013) sur l'aménagement de Nantes-Atlantique, rapport du CGEDD (2016) sur les différentes options envisageables, dossier de la CNDP établi pour la consultation du public en 2016.

Elle a également consulté les documents techniques établis par les opposants au projet de Notre-Dame-des-Landes, en particulier les cahiers de l'Atelier Citoyen publiés en 2015 sur des thèmes spécialisés : bruit, piste, aérogare, urbanisme, etc.

Elle a par ailleurs pris connaissance, certainement de façon non exhaustive, de l'abondante production de tracts, documents divers et ouvrages¹ publiés par les partisans et les opposants au projet de Notre-Dame-des-Landes.

Les références de tous ces documents sont fournies en annexe bibliographique (n°2).

Soucieuse d'écouter l'ensemble des parties en présence, la mission a auditionné en tout près de 300 personnes au cours d'une centaine d'auditions. La liste en est donnée en annexe (n°1). La mission n'a opposé aucun refus aux demandes d'auditions². Ces

¹ On ne citera ici, pour leur caractère synthétique permettant de comprendre l'argumentation des partisans comme des adversaires du projet, que deux d'entre eux qui ont été édités et diffusés assez largement :

- « Aéroport du Grand Ouest, pourquoi j'y crois », Jacques Auxiette, 2013
- « Notre-Dame-des-Landes, La fabrication d'un mensonge d'Etat », Françoise Verchère, Tim Buctu Edition 2016

² A l'exception bien entendu de ceux, limités en nombre, dictés par des considérations pratiques d'agenda et de délais

auditions ont permis à la mission d'identifier les positions et les arguments des uns et des autres mais également les enjeux et les besoins qui s'exprimaient : de mobilité, de restauration de l'état de droit, de foncier agricole, de réduction de la gêne sonore, de densification urbaine, de souci de l'argent public. Ces auditions ont guidé le travail de la mission afin qu'il soit le plus exhaustif possible et le plus à l'écoute des expressions qui permettent *in fine* la définition de l'intérêt général.

2 L'identification des options, des critères d'appréciation et des hypothèses de travail

Les enjeux identifiés au chapitre 3 du rapport reposent sur une double motivation, qui ressort de la documentation écrite :

- ***construire un aéroport entièrement nouveau destiné à soutenir le développement économique et à contribuer au désenclavement de tout le Grand Ouest***, assimilé en gros aux deux régions Pays-de-la-Loire et Bretagne.
- ***transférer l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique en dehors de la ville pour faciliter le développement de l'agglomération et réduire les nuisances dues à la proximité de l'aéroport.***

Les deux options principales en résultent directement : construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (les autres sites possibles ayant tous été écartés), ou aménagement de Nantes-Atlantique, avec des sous-options possibles dans chaque cas : une seule piste à Notre-Dame-des-Landes, piste en V ou allongement de la piste à Nantes-Atlantique. La première option (Notre-Dame-des-Landes) est bien documentée dans les dossiers existants, notamment le dossier de DUP et celui de la concession. La seconde (Nantes-Atlantique) l'est moins, ce qui a conduit la mission à mener des travaux d'expertise plus importants sur cette option.

La double motivation du projet, aéroportuaire d'une part et urbanistique de l'autre, conduit à des critères d'analyse simples pour tous les travaux d'expertise et de comparaisons des différentes options envisageables:

- *La qualité de la réponse apportée aux demandes de mobilité aérienne, à court, moyen ou long terme.*

L'hypothèse structurante retenue pour la comparaison des options, donc pour un réaménagement de Nantes-Atlantique, **est d'apporter un service semblable à celui envisagé à Notre-Dame-des-Landes, en termes d'accueil des trafics aériens prévisibles à moyen terme.**

Ce service attendu a été établi à partir d'une prévision de trafics, en nombre de passagers, nombre de mouvements et types d'avions, aux échéances 2025, 2030 et 2040, donnée au § 3.2 du rapport

- *La nature de la contribution à l'urbanisme, à l'aménagement des territoires, et plus généralement à la qualité de vie des populations à proximité de l'agglomération*

nantaise : ce point concerne l'extension et l'organisation urbaine mais aussi la localisation et le développement des activités et des emplois, l'organisation des mobilités routières et ferroviaires, la préservation des espaces dévolus à l'agriculture, etc.

- *La maîtrise des impacts négatifs de chaque option envisagée sur la population et sur l'environnement* : sont concernés ici le bruit, ainsi que les effets sur la pollution de l'air, de l'eau, la biodiversité.

Les critères de comparaison des options retenus dans le § 4.3 du rapport et dans l'annexe de comparaison des options découlent de cette analyse.

Les hypothèses de travail portant sur le dimensionnement des installations et sur les règles de navigation aérienne applicables (notamment pour l'élaboration des cartes de bruit) ont été définies en liaison avec la DGAC, en sa qualité d'autorité responsable en la matière.

En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, les données utilisées sont celles figurant dans les documents d'urbanisme : SCOT et PLUI. La mission n'était pas légitime à porter un jugement sur les choix, relevant des collectivités, faits à l'occasion de l'élaboration de ces documents, actuellement approuvé (SCOT de Nantes- Saint-Nazaire) ou en voie d'achèvement (PLU Métropolitain, PLUI Erdre-et-Gèvres). Elle a établi à partir de ces documents ses propres évaluations sur les surfaces susceptibles d'être utilisées pour le logement et les activités, dans les différentes hypothèses.

3 L'expertise des points incertains ou controversés

A partir de l'analyse de la documentation disponible, la comparaison des options définies au § 4.1 du rapport a mis en évidence une liste de points nécessitant des travaux d'approfondissements, soit par défaut d'études antérieures disponibles sur des questions sensibles, soit au contraire par contradictions entre plusieurs études ou avis d'experts existants.

Le traitement de ces questions a donné lieu de la part de la mission à des choix méthodologiques distincts, selon la nature des questions posées :

- La réalisation de tierces expertises externes a été retenue dans trois cas, où cela a été jugé nécessaire, soit du fait de l'existence d'expertises contradictoires, soit du fait de l'absence de données fiables sur le sujet :
 - o *La question des impacts d'un éventuel aménagement de Nantes-Atlantique sur la préservation du lac de Grand Lieu*, site ornithologique classé dans le réseau Natura 2000 : soulevée, à juste titre, comme une condition préalable importante à tout aménagement du site de Nantes Atlantique, et faisant l'objet d'avis locaux divergents, la question de l'absence « d'impact dommageable significatif » a fait l'objet d'une expertise demandée au Muséum National d'Histoire Naturelle. Cet organisme, interlocuteur scientifique français agréé auprès de la Commission européenne pour les questions relatives au réseau Natura 2000, a remis un rapport d'expertise joint en annexe.

- *L'aménagement de la piste de Nantes-Atlantique* pour la rendre capable de supporter les trafics prévus. Une étude de la DGAC en 2013 et un document de l'atelier citoyen faisaient état de besoins de réfections très différents, se traduisant par des évaluations financières différentes elles aussi. La qualité des données et connaissances géotechniques du site de Nantes-Atlantique à la base de ces scénarios apparaissaient insuffisantes. S'agissant d'une condition déterminante pour juger de la possibilité de retenir l'option d'aménagement de Nantes-Atlantique, il a été jugé nécessaire de faire effectuer une expertise collective réunissant les deux organismes techniques français les plus qualifiés sur le sujet, l'IFSTTAR et le CEREMA, et de leur associer, avec leur accord, un expert belge recommandé par l'atelier citoyen, M. Albert Bolle. L'expertise, menée selon un protocole de travail collectif établi en commun et impliquant une nouvelle campagne de mesures sur site, a conduit à une réponse consensuelle, sous la forme d'un rapport joint en annexe et dont les conclusions ont été prises en compte par la mission pour ses propositions.
 - *Le bilan carbone comparé des options envisagées.* Ce point, moins déterminant que les deux autres, visait à répondre à des questions fréquemment posées par le public. La nécessité de fournir, dans des délais brefs et pour un coût limité, des ordres de grandeur assez fiables pour apprécier les enjeux réels en la matière, a conduit à choisir la société Carbone 4, dont l'expertise très spécialisée est reconnue au niveau national comme étant la plus qualifiée en la matière. Le cahier des charges et le résultat de l'étude sont joints en annexe.
- *Pour les autres questions identifiées, la mission a choisi d'établir elle-même les réponses nécessaires, à partir des consultations menées et en travaillant avec les experts locaux ou nationaux identifiés.* Elle a en particulier ;
- travaillé avec la DGAC et les auteurs du cahier « bruit » de l'Atelier citoyen pour l'établissement des cartes de bruit d'une simulation de PEB révisé à Nantes-Atlantique. Les paramètres d'entrée du logiciel permettant l'élaboration des cartes de bruit ont été définis avec la DGAC, qui a établi les cartes à la demande de la mission à partir des prévisions de trafic (nombre de mouvements et types d'avions) et des trajectoires, dans le respect des règles applicables en matière de navigation aérienne.
 - analysé les différentes variantes techniques de travaux envisageables (Notre-Dame-des-Landes à une piste, piste en V ou allongée à Nantes-Atlantique) avec les services de la DGAC
 - élaboré avec la DGAC et les auteurs du cahier « aérogare » de l'Atelier citoyen un schéma préliminaire de restructuration de l'aérogare de Nantes-Atlantique, bâtiments et aires de stationnement des avions compris ;
 - analysé les documents fournis par les services du pôle métropolitain Nantes-Saint Nazaire, de la métropole de Nantes et des communautés

de communes concernées, pour fournir les évaluations d'impact des différentes options sur l'urbanisation ;

- examiné les documents écrits et auditionné les experts qualifiés sur le sujet (cf. liste des auditions) pour formuler une appréciation sur l'application des arrêtés d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- consulté les experts ou les représentants du monde agricole (chambre d'agriculture, INRA), au-delà des représentants des acteurs locaux, pour apprécier les possibilités d'organisation future de la profession agricole ;
- établi ses évaluations financières citées à partir des données fournies selon le cas par la DGAC, par le concessionnaire AGO, ou dans la documentation écrite disponible.

L'ensemble des données ainsi réunies est fourni au public en toute transparence dans le rapport et ses annexes, afin d'en faciliter la compréhension ou le cas échéant la critique argumentée.