

Résumé des apports et propositions de la mission

1) Les principaux apports de la mission

- *Il y a deux options envisageables*

Le projet de Notre-Dame-des-Landes tel que prévu par la Déclaration d'utilité publique, à deux pistes, et le réaménagement de Nantes-Atlantique.

Aucune des deux options n'est parfaite.

Chacune présente un handicap majeur : l'accroissement d'étalement urbain et l'artificialisation des sols pour l'option de transfert à Notre-Dame-des-Landes, et le maintien de nuisances sonores significatives pour les riverains dans l'option de réaménagement de Nantes-Atlantique.

- *Résultats nouveaux par rapport à il y a six mois*

Notre-Dame-des-Landes : la configuration est bien optimisée, à deux pistes

Nantes-Atlantique :

- En cas de maintien à long-terme à Nantes-Atlantique, l'expertise des travaux de piste et des voies de circulations conclut à la faisabilité de la réfection pour un coût et une durée de fermeture nettement moindres qu'anticipé (environ 9 semaines contre 3 à 6 mois). Mais la nécessité de la fermer la piste est confirmée.
- La mission conclut à l'absence d'impact significatif sur le lac de Grand-Lieu (site Nature 2000), y compris en cas d'allongement de la piste.
- En cas de maintien à long-terme à Nantes-Atlantique, le PEB n'augmenterait pas significativement les contraintes d'urbanisme, contrairement à ce qui était anticipé jusqu'à présent.

Comparaison des deux options :

- Une analyse des risques d'étalement urbain intégrant le développement de l'offre de logement a été réalisée. Le bilan est défavorable à l'option de transfert, pour environ 1000 hectares. A terme, le transfert présente des risques importants d'accentuation de l'étalement urbain.
- Le critère du développement économique et de l'emploi n'est pas un critère très discriminant. L'impact économique général des deux options est équivalent (car le développement de l'offre aérienne est considéré comme similaire). Il y a en revanche une différenciation spatiale des impacts (nord-sud). Un point d'attention demeure quant au pôle Airbus et IRT Jules Verne, a priori pénalisé par l'option de transfert.
- Une analyse aussi complète que possible des coûts directs et connexes (dessertes par tram-train ou tram) conclut que l'option de transfert est plus chère que celle de réaménagement, de 250M€ à 350M€ (dont 120M€ de différence pour la desserte), sans tenir compte d'une éventuelle indemnité qui serait versée à Vinci ni des coûts des mesures d'ordre public.

2) Les propositions et recommandations de la mission

Dans son rapport et ses annexes, la mission a formulé 37 propositions et recommandations, dont **14 sont de portée nationale** (soit directement ou soit par généralisation possible d'une expérimentation locale).

Zone à défendre :

1. Revenir à l'état de droit et à une situation d'ordre public normalisée, selon des modalités qui différeront en fonction de l'option retenue.

Contrat de territoire :

2. Sur le modèle des « Contrats de transition écologique » (CTE), construire avec les acteurs locaux un projet de territoire dynamique autour du site de Notre-Dame-des-Landes et de la métropole de Nantes. Ce contrat, reconnu par l'Etat au plus haut niveau, regrouperait les engagements de chacun autour de tous les sujets du territoire : développement économique, mobilités, gestion des nuisances sonores, dynamique agricole, etc.

Développement économique et emploi :

- En cas de transfert :
 2. Mettre en place une desserte optimisée entre Notre-Dame-Des-Landes et la *manufacturing valley*
 3. Accompagner Airbus dans ses solutions logistiques (négociation de l'utilisation de la piste avec AGO ou soutien aux solutions alternatives)
- En cas de maintien de Nantes-Atlantique :
 4. Soutenir une stratégie foncière de long-terme au service de la *manufacturing valley*

Bruit, nuisances sonores et procédures de navigation aérienne :

5. Réviser de manière urgente le plan de gêne sonore
 6. Réviser le PEB
 7. Protéger les établissements scolaires
 8. Mettre en place un **réseau de stations de mesures réelles du bruit et un système de données intégré en accès public**, relié aux données de trafic aérien
- Alléger les nuisances sonores :
 9. **Mettre en place une pente à 3°5** au lieu de 3.1° pour les atterrissages vers le sud (QFU21),
 10. Etudier d'un décalage du seuil de piste pour les atterrissages vers le sud (QFU21) et vers le nord (QFU03),
 11. Etudier de manière concertée de **nouvelles trajectoires et procédures pionnières (approches satellitaires)**,
 12. Plafonner des vols de nuit aux heures les plus sensibles (22h00-minuit et 5h00-6h00)

13. **Définir une feuille de route à l'attention des négociateurs français au sein de l'OACI et de l'EASA**, pour une meilleure prise en compte des nuisances sonores dans la réglementation de la navigation aérienne.
 14. Poursuivre **les études épidémiologiques** engagées notamment par l'ACNUSA, relatives aux liaisons entre nuisances sonores et effets sur la santé
 15. **Créer un fonds national d'intervention contre les nuisances sonores** aéroportuaires, financé par des taxes et redevances révisées (TNSA), pour les financements de travaux d'isolation ou le cas échéant les délaissements.
 16. **Réviser et simplifier les taxes et redevances aéroportuaires** pour qu'elles prennent mieux en compte les nuisances sonores et environnementales et pèsent plus sur les mouvements que sur les passagers.
- Dans le cas d'un maintien à Nantes-Atlantique :
 17. Allonger la piste de l'aéroport afin de décaler le seuil d'atterrissage face au sud (QFU21) ;
 18. Plafonner les vols de nuit aux heures les plus sensibles (22h00-minuit et 5h00-6h00)
 19. Intégrer le dialogue avec les riverains et les démarches d'amélioration au contrat de territoire
 - Dans le cas d'un transfert à Notre-Dame-des-Landes
 20. Veiller à respecter dans le temps les garanties de non-installation de riverains dans les zones de bruit.

Sécurité aérienne :

21. Mettre en place un système de guidage horizontal et vertical pour les approches vers le sud (QFU21) à Nantes-Atlantique.
22. **Encourager les systèmes embarqués (systèmes satellitaires)**
23. Améliorer les équipements radars

Impacts sur l'air, l'eau et la biodiversité :

24. Veiller à la protection des abords du lac de Grandlieu par les documents d'urbanisme (PLUM, PEAN sud Loire)
25. **Accélérer la mise en place du green taxi (taxiage électrique)**

Mobilités :

26. Assurer la cohérence des aéroports existants dont Rennes Saint-Jacques
27. Intégrer les accès ferroviaires à chacun de deux projets (tram-train ou tram)
28. Donner une priorité territoriale à la liaison Nantes-Rennes et à la décongestion du périphérique

Utilisation des sols et agriculture :

- En cas d'abandon de Notre-Dame-des-Landes :
 29. Garder la maîtrise foncière publique à Notre-Dame-des-Landes

30. Bâtir un programme novateur avec une gouvernance ad hoc piloté par l'Etat autour de la préservation de l'écosystème bocager et de l'agriculture périurbaine et faisant du retour à la légalité un préalable ;
- En cas de réalisation de Notre-Dame-des-Landes :
 31. Renforcer les dispositifs de préservations des espaces agricoles et naturels existants (PEAN des Trois Vallées, Zones agricoles protégées (ZAP), objectifs du Schéma de cohérence territorial (SCOT), Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), etc.) autour du site de Notre-Dame-des-Landes ;
 - Dans les deux cas,
 32. Adopter un PEAN Sud-Loire ambitieux, pour lutter contre la pression foncière

Plus jamais ça :

33. **Systématiser les débats sur programmes en amont des concertations sur les grands projets. (Pas de mesure juridique nécessaire. Cadre existant à mieux appliquer : directive plan-programme transposée).**
34. **Eviter le traitement cloisonné des procédures sans mise en cohérence (DUP, loi sur l'eau, etc.)**
35. **Améliorer les méthodes d'évaluation des grands projets (systématiser l'analyse des options alternatives et évaluer la pertinence des évaluations socio-économiques)**
36. **Eviter la confusion des rôles au sein de l'Etat, maître d'ouvrage et garant de l'intérêt général**
37. **Faire un retour d'expérience sur l'implantation et la pérennisation de la ZAD et construire une doctrine de réponse au sein de l'Etat.**
