

De 2012 à 2016, plusieurs commissions ont été créées par le gouvernement sur le dossier NDJ. La commission d'experts scientifiques a invalidé la méthode de compensation proposée. La mission agricole a demandé des aménagements du projet pour limiter la consommation de terres agricoles. La commission de dialogue a demandé des études complémentaires. Le Conseil général de l'environnement et du développement durable a considéré que le projet était surdimensionné et a conclu à l'existence d'une alternative : Nantes Atlantique rénové.

La commission d'expertise scientifique : les experts de cette commission ont été nommés par les ministres Batho et Cuvillier en décembre 2012, suite à la réserve formulée par la commission d'enquête publique loi sur l'Eau de 2012. Elle avait pour mission de valider la méthode de compensation environnementale proposée par AGO-Vinci et l'Etat.

L'avis de cette commission est formel : **il invalide la méthode de compensation**¹. Il formule douze réserves explicites et sérieuses d'ordre général pour les 4 premières, sur l'application de la méthode au dossier NDJ, pour les autres.

1. **Non adéquation** de la méthode avec la disposition 8B-2 du SDAGE Loire-Bretagne.
2. **Excessive complexité** de la méthode utilisée.
3. **Nature et valeurs des coefficients de compensation injustifiés.**
4. **Risque d'échec prévisible** des mesures de compensation proposées, délai excessif de l'efficacité de leur mise en œuvre.
5. **Analyse non pertinente** de la qualité physico-chimique des eaux et de la fonction biogéochimique des ZH humides.
6. **Analyse insuffisante** du fonctionnement hydrologique quantitatif.
7. **Importance sous-estimée** du ralentissement des crues.
8. **Caractérisation initiale insuffisante** de la biodiversité.
9. **Difficulté d'appréciation et incertitudes sur la faisabilité** des mesures de génie écologique.
10. **Incertaines sur la mise en œuvre** des mesures de compensation.
11. **Insuffisance de l'engagement** formel des maîtres d'ouvrage à l'obligation de résultat.
12. **Absence de suivi satisfaisant** des mesures de compensation.

La conséquence de cette invalidation c'est que l'avis « favorable avec réserves » rendu par la commission d'enquête publique devient un « avis défavorable » ; le Gouvernement n'a pas arrêté le projet pour autant.

La mission agricole : mise en place à la demande du Ministre de l'Agriculture fin 2012, constituée de hauts fonctionnaires des ministères de l'agriculture et de l'environnement. Son but était de comprendre les impacts du projet sur l'agriculture et de faire des propositions concernant la consommation de terres agricoles. Elle a rencontré une quinzaine d'agriculteurs impactés, l'Adeca, les syndicats agricoles, des élus etc. qui ont dit à quel point l'agriculture a été peu prise en compte depuis le débat public et exprimé leurs inquiétudes quant au statut des terres et l'obtention des aides PAC. **Ses conclusions : maintien des aides PAC en 2013 et vœux de réduction de la consommation de terres agricoles.**

La commission du « dialogue » : mise en place par le premier ministre après les violents affrontements sur le terrain de l'hiver 2012. Elle ne pouvait remettre en cause le projet, seulement tenter d'« objectiver » les points de vue de ceux qui voulaient la rencontrer. Côté des opposants au projet, elle a rencontré notamment le Cédpa (collectif des élus), le collectif des pilotes de ligne, les associations environnementales nationales, EELV, Nexus... La commission du dialogue conclut que le transfert sera un jour nécessaire pour des questions de nuisances sonores², **elle demande toutefois plusieurs études** « pour éviter que des chiffres insuffisamment fondés par les partisans comme les opposants, ne continuent de circuler ». La plupart ont été conduites, comme indiqué ci-après. Aucune étude de l'Etat n'a été menée de façon contradictoire ni transparente, contrairement aux engagements du Ministre des transports F Cuvillier³. Les sujets PEB (Bruit) et Coût du réaménagement de Nantes Atlantique ont fait l'objet de contre études (Cédpa, Atelier citoyen).

¹ Et le bureau d'études Biotope qui a travaillé à l'évaluation environnementale du site pour AGO est soupçonné de détournement d'emplois jeunes (article de Médiapart du 27 juin 2013)

² La commission reprend le seuil prétendument limite de 56 000 mouvements, sur la seule base d'un « calcul de coin de table » (dixit la DGAC en commission consultative de l'environnement) d'actualisation des données de l'enquête publique de 2006.

³ Cf sa lettre du 28 juin 2013 au préfet des Pays de la Loire : les nouvelles études doivent être « soumises au débat contradictoire » et « associer étroitement les acteurs locaux, dans un souci de pluralisme, pour en garantir le sérieux ».

- coût d'un réaménagement de Nantes-Atlantique → étude DGAC / études Cédpa et Atelier citoyen
- nouveaux calculs de PEB sur Nantes Atlantique → études DGAC / études Cédpa-Adecs et Atelier citoyen
- devenir du site de Nantes Atlantique en cas de transfert → étude Nantes métropole ?
- avenir des 14 aéroports de l'Ouest → pas étudié
- accompagnement local du projet → étude Syndicat mixte aéroportuaire
- réduction de la consommation d'espaces agricoles → étude AGO et SMA ? (pas rendue publique)

Dans de nombreux domaines (mesures compensatoires, saturation, risques, consommation d'espaces agricoles...), la commission a estimé ne pas avoir la capacité scientifique et technique pour apprécier les approches présentées. Elle a souligné aussi le fait qu'elle n'avait surtout pas le mandat pour le faire. Enfin, la commission avait transmis à la Direction Générale de l'Aviation Civile un ensemble de questions posées par le Cédpa suite à l'expertise CE Delft. La DGAC n'ayant pas répondu, ces questions ont été purement et simplement omises du rapport.

La mission du Commissariat général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) : en janvier 2016, la Ministre de l'Environnement Ségolène Royal demande une mission d'expertise sur le dossier NDL, notamment sur la question des alternatives possibles au projet. Le rapport de cette mission a deux conclusions principales :

- 1) **le projet de NDL est surdimensionné**, une seule piste suffit (*ndlr : cela devrait remettre en cause la DUP⁴*)
- 2) il y a une seule alternative à ce projet, c'est Nantes Atlantique rénové.

Au-delà de ces informations principales, il y a beaucoup de choses dans ce rapport.

Certaines confirment ce que nous disons depuis longtemps :

- l'organe ne crée pas la fonction : pas de nouvelles liaisons au bout du monde ;
- inutile d'avoir une piste de 3600 m (à NDL comme à NA) ;
- construction des parkings : en silos ;
- le lac de Grand-Lieu est effectivement protégé par la présence de NA, si il y avait transfert, il faudrait garder les terres agricoles, ne pas urbaniser ;
- nécessité d'avoir des équipements de navigations performants à NA : un ILS et un radar ;
- tramway possible sur NA ;
- cela coûterait au moins deux fois plus cher de rénover NA.

D'autres conclusions contestent ce que nous disons et **globalement, dans le rapport, la solution « NDL plus petit » est valorisée par rapport à « NA rénové » :**

- sur NA : le bruit deviendrait trop important à l'avenir, « *la saturation liée au bruit vers 56 000 mouvements n'est pas irréaliste* » ;
- sur NA, la piste devrait subir une rénovation lourde (1 mois de fermeture), la qualité du sol, mesurée par la DGAC, est très mauvaise (!) ; on fait plus confiance à la DGAC qu'à un professionnel de l'atelier citoyen ;
- l'avantage socio-économique à construire NDL est validé (voir fiche Rentabilité économique) ;
- la zone de NDL ne mérite pas de classement écologique particulier ;
- les enjeux écologiques sont négligés : rien sur le climat, rien sur les têtes de bassins versants, très léger sur aspects écologiques de la zone.

La conclusion est intéressante : **le CGEDD demande une tierce expertise sur les PEB et les coûts, dans un délai court.** Cela rejoint **notre demande d'expertise indépendante.** En effet sur ces deux points cruciaux, les conclusions de la DGAC d'une part, du Cédpa et de l'Atelier citoyen d'autre part, sont opposées. A cause du refus de l'État d'engager cette expertise indépendante, nous en sommes en avril 2016, au même point que le 27 novembre 2013, quand le préfet a refusé que les échanges se poursuivent⁵. L'expertise indépendante que nous demandons signifie :

- les 2 parties co-rédigent le cahier des charges ;
- chaque partie choisit son (ses) expert(s) et ceux-ci travaillent ensemble ;
- le suivi de l'étude est fait conjointement par les 2 parties.

Le Cédpa et l'Atelier citoyen ont demandé un rendez-vous avec les inspecteurs pour comprendre certaines de leurs positions et poursuivre leur travail d'analyse : pas de réponse à ce jour (comme presque toujours...).

⁴ Un nouveau recours contre la DUP est prévu suite à ce rapport

⁵ Compte rendu de cette réunion : <http://aeroportnddl.fr/articles.php?lng=fr&pg=708>