



CCI PAYS DE LA LOIRE

Les incidences environnementales liées au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Position de la CCI Pays de la Loire

Le 27 août 2015

Contexte

Le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes est **déclaré d'utilité publique**.

Il fait pourtant l'objet de contestations, plus ou moins objectives, quant à sa nécessité.

Pourtant, tout le monde l'admet, y compris désormais les opposants, **les prévisions de trafic qui prévoient 6 millions de passagers en 2030, 7 en 2050 et 9 en 2065 sont assez réalistes**. Pour rappel, le trafic actuel de l'aéroport **connaît 3 ans d'avance** sur les prévisions de l'enquête publique soit près d'un million de passagers.

Les opposants, après avoir contesté la réalité des chiffres, affirment depuis un an qu'on peut agrandir Nantes-Atlantique y compris pour doubler le trafic à 2050. Des soi-disant experts font des propositions selon lesquelles il est possible de développer Nantes-Atlantique pour 50 ans au bord d'une zone protégée malgré des réglementations beaucoup plus contraignantes qu'à Notre-Dame-des-Landes.

Sur un sujet qui **engage l'avenir du Grand Ouest pour les 50 prochaines années**, la CCI Pays de la Loire a souhaité analyser les contraintes d'une éventuelle extension sur le site actuel, à proximité du lac de Grand-Lieu, zone Natura 2000, au regard des règlements européens et nationaux en vigueur actuellement, en les comparant avec ceux du site de Notre-Dame-des-Landes.

Alors que le site de Notre-Dame-des-Landes a été choisi après l'étude de 9 sites, nous avons ainsi souhaité étudier en quoi les contraintes environnementales applicables à Notre-Dame-des-Landes serait plus facile à mettre en place à Nantes-Atlantique.

Afin de tenir compte des propositions des opposants, nous avons fait mener une étude par EY Société d'Avocats non seulement **sur la base du rapport de la DGAC** réalisé lors de la commission du dialogue intitulé « Evaluation du réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité » mais aussi **de l'étude des opposants du Cedpa** intitulée « optimisation et développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ».

Analyse des résultats

Cette étude juridique nous livre des éléments nouveaux et essentiels :

- « Nantes-Atlantique est situé sur une zone géographique regroupant de nombreux enjeux environnementaux : zones humides, espèces protégées, zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), réserve naturelle, site classé, espaces boisés classés, loi littoral, sites Natura 2000.

L'augmentation des normes environnementales a entraîné de nouvelles obligations pour les porteurs de projet :

- *Des contraintes à différents niveaux : droit international, droit européen, décret, arrêté SDAGE pour le droit de l'eau (schéma portant sur la gestion de l'eau à l'échelle d'un bassin hydrographique), DOCOB pour Natura 2000 (document fixant des objectifs de conservation des sites Natura 2000)*
 - *Des obligations de réalisation d'études environnementales : étude d'impact notamment pour les autorisations loi sur l'eau, évaluation d'incidences Natura 2000*
 - *Des régimes d'interdictions assortis de dérogations strictes (espèces protégées, sites Natura 2000)*
 - *Des obligations d'atténuer, de supprimer ou de compenser les impacts de son activité sur l'environnement ».*
- L'étude affirme également qu'au-delà des impacts temporaires liés à la construction, « les impacts permanents sont réels :
 - *L'augmentation des nuisances sonores ayant pour cause l'augmentation du trafic routier et aérien et la faible altitude de survol.*
 - *L'augmentation de la pollution lumineuse et de la pollution atmosphérique*
 - *L'augmentation de la pollution des sols et des eaux*
 - *Une possible collision entre les avions et les oiseaux et les chiroptères*
 - *Dans la perspective de l'agrandissement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le projet devra se soumettre aux particularités de la réglementation Natura 2000. Ainsi l'évaluation d'incidences du projet sur les sites Natura 2000 est plus contraignante que celle relative à la réglementation loi sur l'eau : elle oblige à la conservation effective de l'intégrité des sites en ne prévoyant le recours à la compensation qu'à titre dérogatoire et de manière particulièrement restrictive ».*
 - Contrairement à ce que dit l'ancien directeur de la réserve de Grand-Lieu, **l'étude confirme « qu'il n'est pas possible d'exclure un impact significatif s'agissant des nuisances sonores sur les sites Natura 2000 et de manière plus manifeste sur le site du lac de Grand-Lieu »**
L'étude affirme ainsi que dans la perspective de l'agrandissement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, « **le projet d'extension sera soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement mais également par voie de conséquence à évaluation d'incidences Natura 2000 au titre de l'article R.414-19 du code de l'environnement** » bien plus contraignantes que celle relative à la réglementation loi sur l'eau à Notre-Dame-des-Landes.

- Un autre point majeur de cette étude concerne la **réfection de la piste** dont les opposants disent qu'elle ne peut être refaite qu'en surface contrairement aux études de la DGAC. Dans tous les cas, la réglementation est claire sur ce point :
 - « Au titre des articles R.122-2 et R.122-3 du code de l'environnement les travaux et projets d'aéroports et aérodromes sont soumis à étude d'impact de façon systématique lorsque les travaux ou projets concernent, **toute construction ou extension d'infrastructures sur l'aire de mouvement d'un aérodrome (dont une piste), avant ou après réalisation du projet, à une longueur égale ou supérieure à 1800m" »**
 - La piste à Nantes-Atlantique fait 2900 m. Elle est donc totalement concernée par cette réglementation qui entraînerait une étude d'impact.

Ainsi, selon l'étude d'EY :

« Le site étant situé à proximité de plusieurs zones Natura 2000 :

- La vallée de la Loire
- L'estuaire de la Loire
- Le lac de Grand-Lieu **qui constitue une zone humide à l'échelle européenne**

Et au regard de :

- L'ampleur du projet d'extension de l'aéroport et notamment en raison de l'augmentation du trafic aérien
- Des caractéristiques des sites et notamment de la présence de nombreux oiseaux sauvages
- Des objectifs de conservation des oiseaux

Il est vraisemblable que les sites Natura 2000 seront susceptibles d'être affectés par le projet et qu'une évaluation renforcée sera nécessaire. Seule une étude scientifique pourra conforter l'affectation et son ampleur. Celle-ci doit permettre d'évaluer avec précision les impacts, de déterminer les mesures correctrices. **S'il subsiste un doute sur l'existence d'atteintes significatives à l'intégrité des sites, le projet ne pourra être autorisé ».**

Ainsi à ce stade, « **il n'est pas possible d'exclure un impact significatif s'agissant des nuisances sonores** sur les sites Natura 2000 et de manière plus manifeste sur le site du lac de Grand-Lieu ».

Déjà des cas :

- *Projet de Karlsruhe/Baden Baden avec des sites Natura 2000 autour, comprenant notamment la réfection des pistes et des voies de circulation, de nouvelles aires de trafic et d'un bâtiment, **l'évaluation des incidences a conclu à une atteinte considérable des sites ».***
- « *Projet de Lübeck-Blankensee (Allemagne) avec un site Natura 2000 à proximité, comprenant un prolongement de la piste, un agrandissement des infrastructures. Les habitants prioritaires seront perturbés par le fonctionnement à long terme de l'aéroport (dépôts d'azote principalement).*

Eu égard aux atteintes aux habitats prioritaires et espèces protégées, le projet pourra porter atteinte au site Natura 2000 concerné.

*« Par conséquent au vu de ces éléments, **il ne peut être exclu** que malgré les mesures d'atténuation (pas d'acquisition foncière, optimisation des infrastructures, optimisation des trajectoires, flotte d'avions plus moderne...) **l'agrandissement et l'exploitation future de l'aéroport de Nantes-Atlantique pourrait impacter l'état de conservation des 3 sites Natura 2000.***

*Ainsi, l'autorité administrative ne pourra accepter l'agrandissement de Nantes-Atlantique que si elle **acquiert la certitude que le projet est dépourvu d'effets préjudiciables pour l'intégrité des sites Natura 2000** une fois prises en considération les mesures d'atténuation proposées ».*

Enfin l'étude précise que 3 conditions cumulatives pourraient autoriser l'agrandissement de Nantes-Atlantique :

- « Que les mesures compensatoires soient adoptées pour assurer la cohérence globale de Natura 2000 : très compliqué mais pourquoi pas ?
- Que le projet soit justifié par des raisons impératives d'intérêt public majeur (y compris de nature sociale ou économique) : probable
- Qu'il n'existe aucune solution alternative au projet ».

En l'espèce, le choix de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes déclaré d'Utilité Publique constitue en lui-même une solution alternative à l'agrandissement au regard de la réglementation européenne.

Cette étude est donc la confirmation des propos **Karl Falkenberg, Directeur Général de l'environnement de la commission européenne qui déclarait le 28 mars 2013 à Bruxelles** : *« Le site de Notre-Dame-des-Landes, situé en **dehors de toute zone Natura 2000**, abrite des espèces protégées mais qui sont **présentes dans beaucoup d'autres endroits** en France. Ces espèces seront déplacées avant les travaux qui ne **porteront donc pas atteinte à leur survie** ».*

De plus, en cas d'extension de la piste, le porteur de projet devra prendre en compte les prescriptions de la loi littoral puisque le projet d'extension se situera sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

« Cette commune étant riveraine du lac, elle est soumise aux prescriptions de la loi littoral (loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral) qui restreint considérablement les possibilités de construction. En effet, les communes riveraines des plans d'eau intérieurs dont la superficie est supérieure à 1000 hectares sont considérées comme des communes littorales. Le lac de grand-Lieu a une superficie de 5000 hectares ».

Les messages clefs

- Cette étude démontre clairement que les contraintes environnementales à Nantes-Atlantique pour faire face au doublement du trafic à 50 ans qui est acté par tous, sont insurmontables ! Entre Natura 2000 et loi littoral, on ne pourra pas étendre l'aéroport pour accueillir à terme 6 millions de passagers en 2030 et 9 en 2065 (contre 4 en 2014).
- Nous affirmons donc clairement sur la base de cette étude indépendante que **si on ne fait pas Notre-Dame-des-Landes, c'est le développement du Grand Ouest qui est remis en cause étant donné le rôle essentiel d'un aéroport international pour une région et dont le développement serait plafonné à terme.**
- **Nous demandons donc de passer** aux actes en transférant cet équipement structurant si important pour le Grand Ouest, tant pour l'emploi, l'aménagement du territoire et l'environnement.

Etude juridique sur l'extension de Nantes-Atlantique

| | Nantes Atlantique | NDDL |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Protection convention internationale RAMSAR | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Zone Natura 2000 Lac de grand-lieu | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Zone Natura 2000 Vallée de la Loire | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Loi sur l'eau | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Loi espèces protégées | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |



3 zones Natura 2000 dont deux impactent directement le site de l'aéroport actuel

1 zone Natura 2000 protégée par la convention internationale RAMSAR

Aucune convention internationale pour NDDL en dehors des règlements loi sur l'eau et espèces protégées s'appliquant sur tout le territoire