



## 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