



FNE Pays de la Loire

Fédération régionale regroupant les associations de protection de la nature et de l'environnement, elle fut créée en octobre 2008 et regroupe une centaine d'associations locales, soit plus de 25 000 adhérents individuels. Elle est agréée au titre de la protection de l'environnement à l'échelle régionale depuis mars 2012 et participe à de nombreuses commissions et instances régionales.

Bretagne-Vivante

Créée en 1958, reconnue d'utilité publique en 1968, agréée pour la protection de l'environnement, Bretagne-Vivante est membre fondateur de grandes structures nationales et régionales telles que France Nature Environnement, Réserves Naturelles de France et le Réseau d'Éducation à l'Environnement en Bretagne (REEB). Sur tout le territoire de la Bretagne historique, au sein des 18 antennes locales, bénévoles et salariés œuvrent au quotidien à la prise en compte de la biodiversité auprès des citoyens, des élus et des acteurs économiques. Consciente de ne pouvoir agir seule, Bretagne-Vivante initie et contribue à de nombreux projets et démarches interassociatives, pour peser ensemble dans le débat public.



Une voix pour la nature



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
LOIRE-ATLANTIQUE

Ligue de Protection des Oiseaux 44

Association locale de la LPO France, association nationale de protection de l'environnement, elle fait aussi partie de la Coordination régionale LPO Pays de la Loire. La LPO 44 se compose d'un pôle « Expertise » et un pôle « Éducation à l'Environnement et Développement Durable ». Ses domaines d'intervention s'articulent autour de trois grands axes : la protection des espèces, la préservation des espaces et la sensibilisation incluant l'éducation. L'association possède l'agrément au titre de la protection de l'environnement et est habilitée à prendre part au débat sur l'environnement dans le cadre d'instances consultatives départementales, ayant pour vocation à examiner les politiques d'environnement et de développement durable.

Préambule

Le 17 janvier 2018, le gouvernement a décidé de ne pas transférer l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, considérant que les conditions n'étaient pas réunies pour mener à bien ce projet. La saisine de l'autorité environnementale par le directeur des transports aériens indique : « En conséquence, le Premier ministre a annoncé trois chantiers complémentaires afin d'accompagner l'essor économique des Pays de la Loire et, au-delà, de la Bretagne, tout en conciliant l'enjeu de protection des populations contre le bruit, le Premier ministre a demandé de :

- définir un projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique,
- définir et mettre en œuvre des « compensations exemplaires » envers les riverains de Nantes-Atlantique,
- prendre des mesures permettant le développement des mobilités dans le Grand Ouest et la fluidification des liaisons ferroviaires entre Nantes et les aéroports franciliens.

Le Gouvernement s'est appuyé pour ce faire sur les conclusions du rapport de la mission de médiation de l'Aéroport du Grand Ouest, remis le 13 décembre 2017 ».¹

Pour nos associations, le rapport rédigé par la mission de médiation en 2017 n'est pas à occulter pendant cette phase de concertation mais bien à prendre en compte car il formule de nombreuses recommandations et propositions pour le réaménagement de Nantes-Atlantique.

¹ Texte issu de l'avis de l'autorité environnementale n°2018-114 adopté en séance le 24 avril 2019



Enjeu « Climat et transport aérien »

La France s'est fixé deux objectifs principaux lors de la COP 21, qu'elle a inscrits dans la loi relative à la transition énergétique:

- 40% de réduction de ses émissions d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990.
- 75 % de réduction de ses émissions d'ici 2050, par rapport au niveau de 1990.



Source : X.Métay

Nous sommes encore loin de l'objectif de 2030 puisque loin de baisser, les émissions nationales sont reparties à la hausse depuis 2015, si bien qu'en 2017 elles ont excédé de 7 % le plafond fixé pour cette année. Il est pourtant **urgent d'agir** et de mettre au diapason de cette urgence toutes les politiques qu'elles soient nationales, régionales ou locales. Pour nos associations, il est donc **impensable aujourd'hui de concevoir un projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sans interroger la place du transport aérien dans les émissions de GES et sans chercher à restreindre cette dernière.**

« Monter dans un avion est loin d'être anodin en matière d'impact climatique comparé aux autres modes de transport : monter dans un avion rendra votre trajet 125 fois plus émetteur en moyenne que de monter dans une voiture, et plus de 1 500 fois plus émetteur que de monter dans un train »²... cela laisse songeur et surtout fait mieux comprendre l'émergence du phénomène de la « honte de voler ».

De plus, sur l'aéroport de Nantes-Atlantique, la hausse de fréquentation est avant tout liée à un développement d'une offre de vols régionaux avec l'ouverture de liaisons aériennes essentiellement low-costs pour relier des villes comme Marseille, Paris ou encore Lyon et Toulouse. Sur des distances aussi courtes, l'impact par passager est plus élevé car les phases de décollage et d'atterrissage sont les plus émettrices en proportion. De plus, des avions de type régionaux, plus consommateurs en carburant, sont souvent utilisés pour ces liaisons.³

Aligner le transport aérien sur l'objectif de l'Accord de Paris devrait donc passer par une remise en cause des hausses de trafic. Et c'est tout l'inverse que nous propose la DGAC dans le cadre de cette concertation. Quelle occasion ratée !

Les hypothèses de croissance du trafic aérien, présentées dans le dossier de concertation, reflètent selon la DGAC le dynamisme économique et démographique du territoire et visent 8,3 millions de passagers en 2025, 9,4 millions de passagers en 2030 et 11,4 millions de passager en 2040.

Cette augmentation sans limite du transport aérien doit être remise en cause dans le contexte actuel : débat en cours sur le poids climatique du trafic aérien, début de l'application du principe pollueur payeur, fin des niches fiscales favorables à l'aviation,...

Le rapport de médiation daté de fin 2017 présentait les chiffres de la DGAC qui estimait les besoins autour de 9 millions de passagers que ce soit pour l'option réaménagement de Nantes-Atlantique ou l'option construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes⁴. En un an et demi, la DGAC ajoute 2,4 millions de passagers... pourquoi pas 4 ou 5 ?

² Source : http://theconversation.com/impact-du-transport-aerien-sur-le-climat-pourquoi-il-faut-refaire-les-calculs-116534?utm_source=twitter&utm_medium=twitterbutton

³ Source : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Cinq-mythes-sur-le-transport-ae%CC%81rien.pdf>

⁴ Source : Annexe 8 du Rapport de la mission de médiation – Tableau détaillé des prévisions d trafic retenues (mission et DGAC)



La croissance infinie de la fréquentation de l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est ni souhaitable pour le climat, les riverains et notre société de demain, ni réaliste au-delà de 2030 étant donné les nombreuses inconnues entrant en ligne de compte. Nos associations demandent à ce que la raison l'emporte et que cette fuite en avant présentée par la DGAC n'amène pas à des choix extravagants.

Enjeu « Biodiversité »

Nantes-Atlantique et le lac de Grand Lieu :

L'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas un souci pour les oiseaux nidifiant ou faisant halte sur le lac de Grand Lieu et à proximité. Ces derniers ont intégré cette activité « routinière ».

L'annexe 3 de septembre 2017 du rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest indique qu'« *Il est clair que ni les mouvements actuels des avions, ni l'augmentation future du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne sont susceptibles d'engendrer un impact significatif sur les populations d'oiseaux du Lac de Grand-Lieu* ».

Dans le même document, en recommandation (page 20 de l'annexe 3) il est avancé : « *nous proposons les mesures suivantes permettant de garantir la fonctionnalité des écosystèmes pour les oiseaux d'eau :*

- *Arrêt définitif de toute extension d'urbanisation des communes riveraines du lac à l'intérieur du périmètre du site classé ;*
- *Extension du périmètre de la RNN pour faire coïncider les limites avec celles du périmètre Natura 2000 ;*
- *Interdiction de tout retournement de prairies à l'intérieur du périmètre Natura 2000. »*

Ce sont bien la pression urbaine et l'intensification des activités agricoles (amendements des prairies et gestion des niveaux d'eau) qui sont une menace pour la biodiversité du lac de Grand Lieu.

Toutefois, la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest met en garde contre la tentation d'étendre la piste actuelle vers le sud au-delà de l'emprise de la plate-forme aéroportuaire actuelle. Page 18 de l'annexe 3, il est indiqué « *un tel scénario aurait pour conséquence la destruction de milieux naturels à caractère humide* ».

Nos associations s'opposent donc aux scénarios visant l'allongement de la piste de 800 mètres, ou la création d'une piste en V ou d'une piste transversale. Cela amènerait un allongement de la piste au-delà de l'emprise de la plateforme aéroportuaire actuelle et qui viendrait détruire des zones humides et le parc du château de Bougon.



Source : L. Marion

Le parc du château de Bougon :

Le site du Château de Bougon est préservé par un périmètre militaire depuis l'origine de l'aéroport et sans activités humaines depuis plusieurs décennies, et la nature y a retrouvé ses droits. La flore et la faune s'y sont développées et il nous paraît indispensable que les enjeux liés à la biodiversité sur ce site soient analysés et pris en compte quel que soit le scénario choisi à l'issue de cette phase de concertation.



Enjeu « Qualité de l'eau »

Dans la perspective de transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes, de nombreuses dérogations ont été accordées au concessionnaire pour faire fonctionner l'aéroport de Nantes-Atlantique afin de limiter les investissements. **Une remise à niveau est maintenant indispensable, notamment sur la question du traitement des eaux pluviales émanant de la piste et des infrastructures.**

Ces eaux sont chargées en débris de pneumatiques, de métaux lourds, d'hydrocarbures et, en période hivernale, de produits de dégivrage des avions ainsi que de salage de la piste et des infrastructures.

L'autorité environnementale dans son avis daté du 24 avril 2019 indique page 11 la nécessité de créer « *environ trois hectares d'ouvrages de rétention sur cinq exutoires situés au nord-ouest et au sud de la plateforme* ».

Nos associations demandent à ce que **le sujet du traitement des eaux pluviales issues de la plateforme aéroportuaire soit traité dans un calendrier proche afin de diminuer l'impact environnemental de Nantes-Atlantique** alors que notre région voit la qualité de ses eaux encore diminuer (seulement 9% des masses d'eau sont de bonne qualité en Pays de la Loire en 2019).

Enjeu « Bruit »

Pendant des années, il a été dit aux habitants du sud Loire de l'agglomération nantaise qu'il fallait qu'ils patientent et que le problème du bruit sera résolu avec le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Cela a retardé la mise en place des améliorations qui s'imposent depuis longtemps sur place. Dans son discours le 17 janvier 2018 annonçant l'abandon du projet d'aéroport de NDDL, le Premier Ministre a placé dans les trois chantiers complémentaires la question du bruit à traiter avec exemplarité : « *définir et mettre en œuvre des « compensations exemplaires » envers les riverains de Nantes-Atlantique* ».

Le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique doit répondre à cette exigence et le scénario retenu assurer une diminution substantielle des nuisances sonores et des personnes concernées par celles-ci.



Nos associations demandent :

- L'interdiction des vols de nuits (23h à 6 heures du matin) excepté les urgences (avion dérouté, ...) et le plafonnement des vols pendant les franges amont et aval du cœur de nuit avec l'interdiction des avions ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.
- La mise en place d'un système de taxation très dissuasive sur les avions les plus bruyants et les plus polluants.
- Que le concessionnaire, avec l'appui des services de l'Etat, puisse cadrer les caractéristiques des avions admis sur la plateforme aéroportuaire afin de limiter les nuisances sonores et ne plus pouvoir accueillir d'avions jugés trop bruyants.
- Un bilan de l'entrée en vigueur depuis le 31 mars 2019 de l'arrêté portant restriction des avions les plus bruyants : a-t-il eu des incidences sur le trafic aérien à Nantes-Atlantique et sur les nuisances sonores ?
- L'amélioration des mesures de bruit, qu'elles soient publiées pratiquement en direct et que soient facilitées les réclamations si un dépassement des seuils ou un non-respect des horaires est constaté.



- L'installation des meilleures techniques du moment pour équiper l'aéroport et donc le développement de l'approche satellitaire comme sur l'aéroport de Nice (testée en 2012 et pérennisée depuis).
- La mise en place de nouvelles procédures au décollage et à l'atterrissage :
 - Augmenter la pente (actuellement : 3,1°) en l'amenant à 3,5° voire 4° comme le préconise la commission de médiation de 2017.
 - Allonger légèrement la piste sur l'emprise actuelle de l'aéroport, soit un allongement de 310 mètres, ce qui permettrait de décaler vers le sud le point d'atterrissage des avions arrivant par le nord.
- ⇒ Avec l'augmentation de la pente et le léger allongement de la piste, les avions en approche survoleraient ainsi l'agglomération nantaise sur sa partie sud à plus haute altitude et la nuisance sonore serait moindre.
- L'installation d'un radar sur l'aéroport : actuellement c'est le radar situé à La Roche-sur-Yon qui est utilisé, ce qui provoque la perte du signal sur les 200 derniers mètres des vols lors de la phase d'atterrissage.
- La mise en place d'une bretelle rapide de dégagement permettant ainsi une meilleure gestion des flux au décollage et à l'atterrissage ce qui optimisera l'utilisation de la piste.
- La mise en place par les collectivités territoriales, sous l'égide du préfet de Loire-Atlantique, d'un programme prioritaire d'insonorisation (éventuellement couplé aux aides à l'isolation) des logements les plus exposés, c'est-à-dire situés en zone 2 du PGS adopté en mai 2019.

Enjeu « Desserte en transport en commun - Parkings »

Desserte en transport en commun :

Il est indispensable que Nantes-Atlantique soit relié au centre de Nantes (gare SNCF notamment, ...) par un mode de transport en commun en site propre et efficient, quel qu'il soit. A noter que la piste cyclable existante doit être prolongée en site propre jusqu'à l'aéroport.

Une étude menée par le conseil régional des Pays de la Loire et Nantes Métropole est en cours sur ce sujet. **Nos associations regrettent de ne pas avoir en main les éléments de cette étude pour enrichir la concertation publique en cours et pouvoir débattre avec des éléments de fond sur le ou les choix d'aménagement de la future desserte en transport en commun.**

Nos associations attirent l'attention des décideurs sur les choix d'aménagement de la plateforme aéroportuaire et des espaces urbains sur le sud de l'agglomération nantaise qui ne doivent pas obérer des choix techniques de la future desserte en transport en commun. Il faut préserver les espaces permettant de garder un panel de choix technique dans un avenir proche.

Le second chantier complémentaire annoncé le 17 janvier 2018 par le premier Ministre est de « *prendre des mesures permettant le développement des mobilités dans le Grand Ouest et la fluidification des liaisons ferroviaires entre Nantes et les aéroports franciliens* ».

Pour nos associations, il faut privilégier la liaison ferroviaire existante et améliorer le barreau ferroviaire au sud de Paris.

Nous rappelons qu'**au point de vue climatique, sur des parcours de moins de 500 kms, le train reste le meilleur moyen de transport** surtout quand les infrastructures existent déjà comme c'est le cas ici.



Source : B.Hogommat



Nos associations soutiennent l'amélioration en cours des liaisons ferroviaires existantes, par exemple Nantes-La Rochelle-Bordeaux et demandent à ce que les lignes Nantes-Rennes et Nantes-Angers puissent être modernisées rapidement tout en restant des liaisons du quotidien et donc privilégiant les TER.

Parkings :

Nos associations estiment indispensable de mettre en place des parkings en silo afin de limiter l'emprise au sol des parkings et libérer ainsi de l'espace pour d'autres aménagements. Il faudrait aussi que ces parkings puissent proposer la possibilité de recharger son véhicule électrique.

Congestion des voies routières permettant l'accès à Nantes-Atlantique :

Nos associations souhaitent qu'une réflexion soit menée rapidement pour mieux gérer les heures d'embauche et de sortie du personnel des grandes entreprises situées à proximité de Nantes-Atlantique pour éviter l'effet entonnoir lié aux horaires restreints d'embauche par exemple.

Enjeu « Qualité de l'air »

L'association Air Pays de la Loire produit tous les ans à la demande du concessionnaire de l'aéroport de Nantes Atlantique un état des lieux de la qualité de l'air sur et à proximité de la plateforme aéroportuaire⁵.



Source : Juhasz Imre - Pixabay

Le rapport 2018 d'Air Pays de la Loire conclut à une « *bonne qualité de l'air dans l'environnement proche de l'aéroport* ». Celui-ci est plus impacté par la circulation routière (proximité du périphérique nantais) que par le trafic aérien.

Par contre, la qualité de l'air intérieur (dans les aérogaes) est mauvaise en raison de la vétusté des systèmes d'aération et du fait que les prises d'air pour le renouvellement de l'air intérieur sont en façade face au dépose minute et au parking, si bien que l'air rentrant est pollué. Les travaux de modernisation doivent améliorer cette situation.

Responsable de cette publication

Jean-Christophe GAVALLET – Président de FNE Pays de la Loire

contact@fne-pays-de-la-loire.fr

⁵ Source : Nantes-Atlantique - Evaluation de la qualité de l'air – campagne hiver 2018 – édité en mai 2018