



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



Projet de réaménagement Aéroport Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur N° 5

Le réaménagement de l'aéroport condamnera l'environnement et la biodiversité



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Présentation



Le **COCETA** (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic aérien) est la principale association de défense de la qualité de vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes de l'aéroport de Nantes-Atlantique. L'association est composée de **8 antennes**, **Saint-Aignan-de-Grand-Lieu**, **Bouguenais**, **Rezé**, **Bouaye**, **Pont-Saint-Martin**, **Les Sorinières**, **Nantes**, **La Chevrolière**, et comprend **9 commissions** : **Santé et qualité de vie**, **communications**, **technique aéroportuaire**, **juridique**, **environnement et patrimoine**, **action**, **finance**, **économie et relations politiques**.

La **Commission Environnement & Patrimoine** s'est investi dans un travail d'information des populations de Nantes et son agglomération, pour l'évaluation, des 5 scénarios présentés dans la concertation du réaménagement de Nantes-Atlantique et son impact environnemental et écologique. Le COCETA milite en faveur des règles de prévention :

- 1- Agir à la source de la nuisance : diminuer l'exposition des zones densément peuplées (éloigner le risque de sa cible)**
- 2- Appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme...)**
- 3- Appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, mesures d'insonorisation...)**

PARTIE 1 : INTRODUCTION

Les quatre options présentées par la DGAC se trouvent dans la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, à part une petite partie du périmètre « piste en V » située à Bouguenais, et un autre petit périmètre dans la commune de Pont-Saint-Martin, pour ce qui concerne la piste transversale.

Nous regrettons que la DGAC n'ait pas fourni de cartes plus précises, avec fonds de cartes IGN détaillés.

De même nous regrettons qu'il ne soit nulle part précisé que l'ensemble de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu est soumis à la loi Littoral, une contrainte importante, en vue de préserver le site remarquable qu'est le Lac de Grand Lieu.

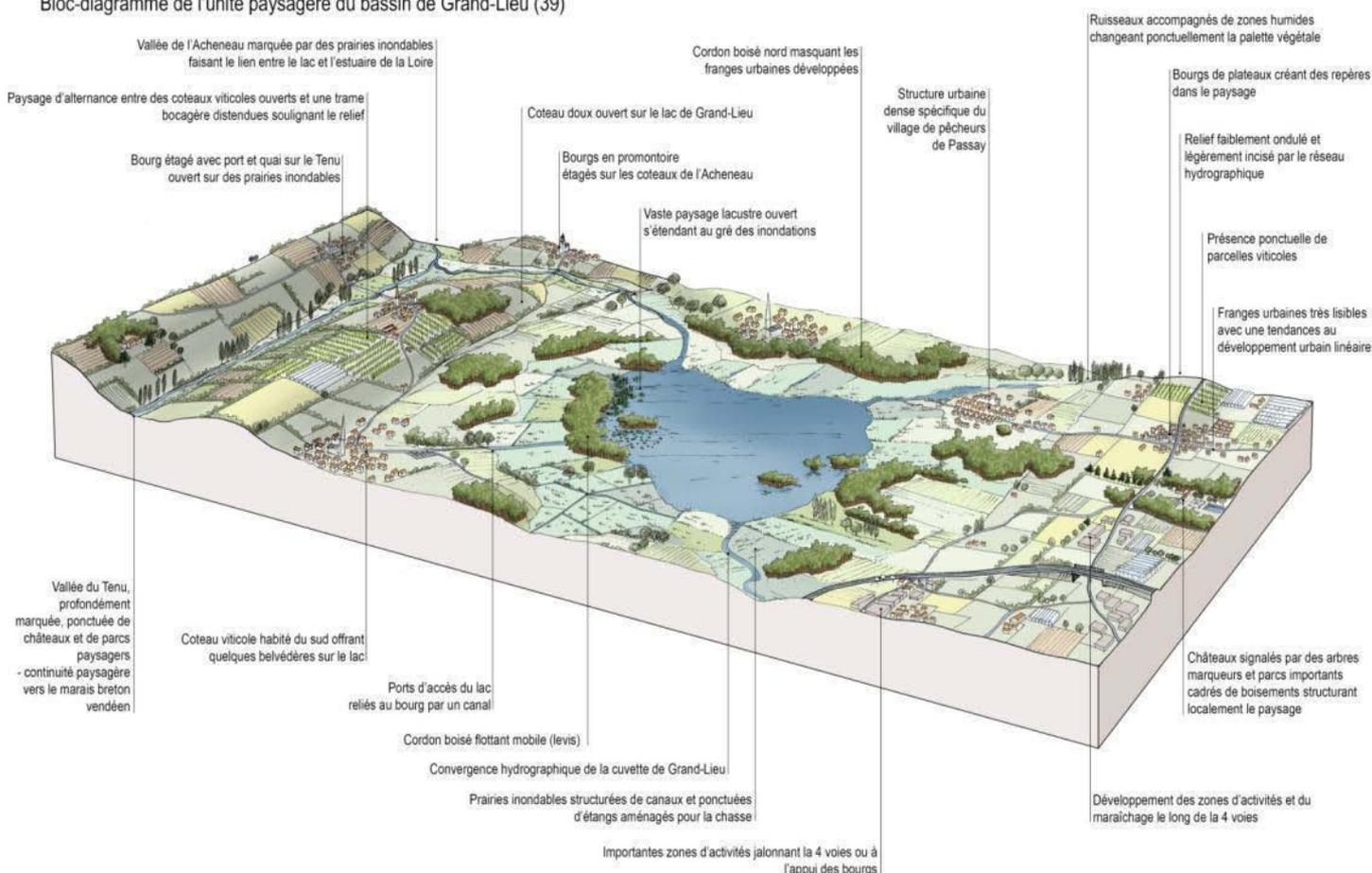
Nous rappelons que le décret déposé par le gouvernement pour déroger à cette loi a été invalidé.

De plus, nous dénonçons le fait que l'étude d'impact environnemental ne sera pas terminée au 31 juillet 2019, date de la fin de la concertation. En effet, cette étude sera close fin décembre 2019.

Nous demandons expressément que l'étude concernant le volume du remblai nécessaire soit publiée par la DGAC, de même que le calcul de rejet de CO2 pour les milliers d'allers-retours des camions et ce, pour chacune des options.

Nous nous attacherons à montrer l'effet sur l'environnement des cinq hypothèses retenues dans la concertation.

Bloc-diagramme de l'unité paysagère du bassin de Grand-Lieu (39)



PARTIE 2 : ANALYSE DES 5 OPTIONS

Analyse de l'option de référence : Maintien de la piste actuelle :

Pour cette option, la DGAC estime qu'il n'y a pas d'incidence notable par rapport à la situation existante. Nous soulevons les points suivants, relatifs au survol de réserves naturelles nationale et régionale, à un milieu de grand intérêt, à la gêne subie par un corridor écologique et à la présence de zones humides sous la piste et au sud immédiat de la piste actuelle.

- A- Survol du lac à l'atterrissage et au décollage (zone NATURA 2000, ZNIEFF, Réserve Naturelle Nationale et Régionale, zone RAMSAR, seconde zone ornithologique de France). Cette remarque est valable pour agrandissement de 400 ou 800 mètres, avec un effet plus fort.
- B- Incidences notables sur l'environnement en cas de terrassement sur la parcelle BD8, débutant à la Route de la Bretagne et s'étendant vers le sud.



Réf. www.geoportail.gouv.fr/carte 2019

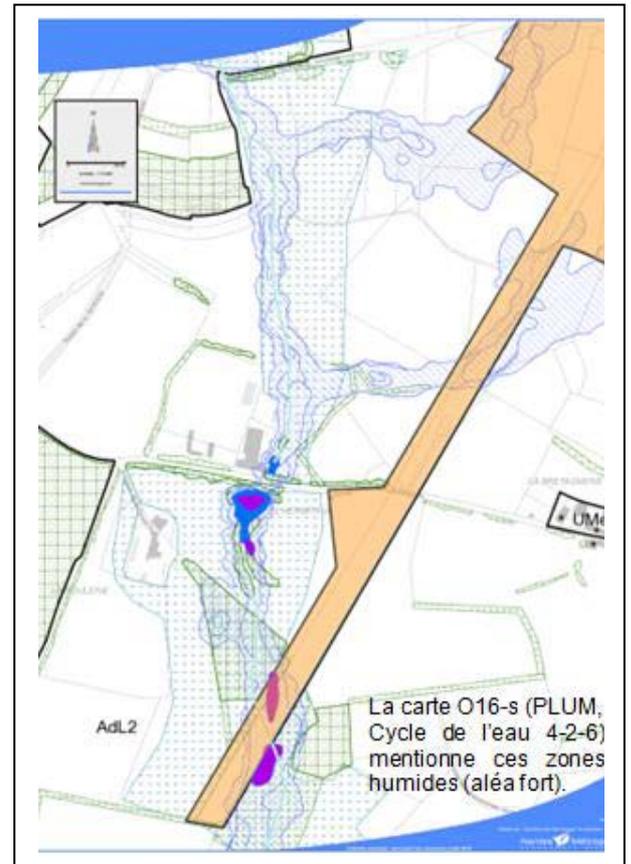
Ce milieu de lande est riche d'un ensemble d'espèces végétales très rare sur la « couronne » nantaise : *Anagallis tenella* (mouron délicat), *Calluna vulgaris* (Callune-fausse bruyère), *Erica Ciliata* (Bruyère ciliée), *Erica scoparia* (bruyère à balai), *Genista anglica* (Genêt d'Angleterre), *Hypericum pulchrum* (Millepertuis élégant), *Lobelia urens* (Lobélie brûlante), *Osmunda regalis* (Osmonde royale), *Pedicularia sylvestris* (Pédiculaire sylvestre), *Dactylorhiza maculata* (Orchis maculé)...

C- Le corridor écologique est/ouest situé entre le sud de la piste et la Groizonnerie est menacé.

D- Etat de la piste vers le sud de celle-ci : sur la carte O16-N, extraite du PLUM (Cycle de l'eau 4-2-6), on peut constater qu'une zone humide se trouve sous la piste.

Lors des travaux des années 1960, le sol a été remblayé sur une épaisseur de 6 à 8 mètres, depuis cette zone jusqu'au croisement de la piste avec l'ancienne Route de la Jaminerie. C'était des milieux très humides, d'où s'écoulaient des ruisselets. Depuis ces travaux, les écoulements hydrauliques sont fortement perturbés, si ce n'est bouleversés.

Dans les années 1950, les gens des environs mettaient des bosselles dans le ruisseau de la Bretagnerie, à 200 ou 300 mètres en amont de l'étang de la Bretagnerie, et ils attrapaient des anguilles.



Une réfection optimale de la piste nécessitera des travaux très conséquents pour assurer la stabilité du terrain de façon durable, sans être sûr de la qualité du résultat. Les deux ruisseaux recevant les effluents de la piste se jettent dans le lac. La qualité de ces eaux n'a fait l'objet d'aucune étude de la part de la DGAC. Aucun système de filtration n'existe à ce jour.

Analyse de l'option prolongement de la piste de 400 mètres :

La DGAC mentionne que cette option a un faible effet sur les zones humides, que peu de zones d'habitats écologiques (pas de qualificatif : intéressant ? très intéressant ? remarquable ? ...) sont concernées et qu'il n'y a pas d'effet notable sur les continuités écologiques. Les inconvénients cités pour l'option de référence en A, B, C, D sont aussi présents dans cette option de manière plus forte.

De plus :

A- Coupure du corridor écologique est/ouest passant au sud de la piste.

B- Destruction de zones humides, dont une notée « à fort aléa » sur la carte référence O16-s et d'une zone de lande très intéressante (voir option de référence, paragraphe B).



Réf. www.geoportail.gouv.fr/carte 2019

A- Remblai nécessaire : sur ce sujet, voir notre demande en introduction.

Analyse de l'option prolongement de la piste de 800 mètres :

La DGAC estime que cette option a un effet défavorable modéré sur les zones humides (5 hectares), que peu de zones écologiques (d'intérêt ?) sont concernées et qu'il y a un risque de fragilisation d'un corridor écologique principal.

Notre avis sur ces points : cette option cumule tous les points évoqués dans les autres options et en aggrave les effets.

- A- Effet défavorable très important sur les zones humides et sur le ruisseau de la Bretagnerie qui serait remblayé sur plusieurs centaines de mètres, avec difficultés de mise en place de busage pour rétablir la continuité du ruisseau.
- B- Selon la DGAC, peu de zones d'habitats écologiques d'intérêt seraient concernées : nous détaillons plus haut une zone d'un grand intérêt (option Référence, paragraphe B). Une autre zone humide située à quelques centaines de mètres au sud de la Bretagnerie, sur l'emprise de cette option, est très intéressante.
- C- Risque de fragilisation d'un corridor écologique principal : fragilisation est un euphémisme, vu l'ampleur des travaux nécessaires sur cette option et le volume des remblaiements nécessaires.
- D- Il est à noter que le scénario « plus 800 mètres » n'a pas été pris en compte dans l'expertise MNHN (Muséum National d'Histoire Naturelle) de septembre 2017.



Analyse de l'option de la piste transversale :

Comme le mentionne la DGAC, cette option a un effet défavorable important sur les zones humides, très présentes sur cette emprise.

A. Le ruisseau de la Patouillère

C'est le seul affluent de la rivière Ognon (qui se jette dans le lac, 3 kilomètres plus loin), qui reste en eau en période de sécheresse. Des poissons vont dans l'embouchure de ce ruisseau, à Pont Saint-Martin, pour trouver de l'eau plus oxygénée.

L'option en question rayerait 1,5 kilomètre de ce ruisseau de la carte, ce qui serait très préjudiciable et ne pourrait être compensé. La DGAC reconnaît que le busage serait extrêmement compliqué et ne pourrait pas reconstituer le milieu.

On sait détruire un tel réseau, mais on ne sait pas le reconstituer.

Les zones humides couvrent 25 hectares et il y a plusieurs étangs.

B. Remblai nécessaire

Il serait considérable, vu les dénivelés présents sur cette emprise. Sa stabilité serait très compromise par la présence importante d'eau dans le sol.



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

L'empreinte carbone des milliers d'allers-retours de camions serait énorme.

C. Bois de la Ville au Denis, à l'extrémité ouest de la piste

Le déboisement nécessaire mettrait à mal le dispositif « Forêt urbaine » de Nantes Métropole et appauvrirait très gravement la biodiversité de cet endroit.

D. Le corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire, est de première importance. Il serait gravement menacé, si ce n'est interrompu.

E. Alimentation quotidienne des oiseaux, dont ceux du lac

On ne connaît absolument pas l'impact que pourrait avoir cette option sur ce sujet, cela n'a pas encore été étudié de manière approfondie.

Analyse de l'option de la piste en "V" :

- A. **Déboisement très important du Bois de la Ville au Denis**, d'où une atteinte majeure au dispositif de « Forêt urbaine » de Nantes métropole et une atteinte majeure à la biodiversité de ce milieu.
- B. **Dénivelé entre le plateau et la vallée de Bougon considérable** : à prendre en compte dans l'étude du volume de remblai nécessaire
- C. **Le corridor écologique nord/sud, Lac/Loire serait fortement touché.**
- D. **Les 500 premiers mètres du ruisseau "Le Bougon" seraient détruits** et la riche biodiversité de ce milieu passerait à la trappe.



PARTIE 4 : CONCLUSION

Toutes les options proposées ont des effets négatifs majeurs sur l'environnement, même si les mesures du programme Biodiv'airsanté, qui a de nombreux partenaires (aéroports de province français et aéroport d'Orly, CNRS, MNHN), étaient appliquées à l'une ou l'autre de ces options.

Le réaménagement de Nantes-Atlantique et l'augmentation exponentielle du nombre de mouvements d'avions dégraderaient considérablement l'environnement et la biodiversité d'un espace qu'il est fondamental de protéger de la pression urbaine, et de valoriser au lieu de le détruire.

Le **COCETA** s'oppose donc à tous ces scénarios et attend par là-même d'autres propositions de la DGAC, d'autant plus que des sites sont à leur connaissance.

Pour le **COCETA**, la solution d'un transfert sur un lieu ne présentant pas de contraintes environnementales fortes, telles que celles qui ont été énumérées est la seule alternative pour le développement d'une plateforme aéroportuaire du Grand Ouest.



*Rédacteur Commission Environnement & Patrimoine :
Joëlle Deutschler*

