



## Concertation réaménagement Nantes-Atlantique

### Cahier d'acteur établi par la Commune de Saint Aignan de Grand Lieu

Ce cahier d'acteur est réalisé par la Commune de Saint Aignan de Grand Lieu et a été approuvé à l'unanimité par délibération n° 2019/058 du Conseil municipal en date du 18 juillet 2019.

D'une superficie de 1794 ha pour 3 944 habitants (recensement 2017), Saint-Aignan de Grand Lieu est située en deuxième couronne au sud-ouest de l'agglomération nantaise, entre l'aéroport de Nantes Atlantique et le lac de Grand Lieu. Marquée par un environnement naturel remarquable, la commune voit son développement urbain très fortement entravé : 60 % du territoire communal, dont l'intégralité de son centre bourg (situé en seuil de piste de l'aéroport), est, en effet, couvert par de fortes contraintes à l'urbanisation empêchant notamment le développement de sa centralité (cf annexe 1). A cela s'ajoute l'application des protections au titre de la zone D du PEB sur le reste du territoire.

Par ailleurs, l'application de la loi littoral et des protections liées à la présence du lac (espaces proches du rivage, coupure d'urbanisation...) s'ajoute à celles du plan d'exposition au bruit et freinent les extensions urbaines sur l'ensemble du territoire communal.

Le cahier d'acteur de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu s'articule autour des trois items suivants, dont il découle à la fois des éléments de constat et une préconisation :

- Un dossier « inconcertable » en raison de ses insuffisances et de l'illégalité de son objet (A)
- Une conséquence : un transfert apparaissant comme inéluctable (B)
- Dans cette attente, la nécessité de réduire les nuisances aériennes (C)

#### **A – Un dossier « inconcertable »**

Pour être efficiente, la concertation nécessitait un dossier fiable et suffisamment précis (1 et 2) et des scénarios présentés pouvant légalement être envisagés (3 et 4). Or, ces exigences minimales ne sont pas satisfaites.

#### **1 – Des insuffisances, voire des manques de sincérité, quant aux perspectives de trafic prises en compte dans le dossier de concertation**

Pour l'élaboration du projet de réaménagement soumis à concertation, la DGAC a retenu les hypothèses de croissance suivantes :

- 2018 : 6,2 millions de voyageurs ; 57 600 mouvements
- 2025 : 8,3 millions de voyageurs ; 71 000 mouvements
- 2030 : 9,4 millions de voyageurs ; 76 000 mouvements
- 2040 : 11,4 millions de voyageurs ; 89 000 mouvements

Ces hypothèses apparaissent totalement déconnectées avec la réalité des constats d'ores et déjà dressés : augmentation du trafic de +18,07% sur les 6 premiers mois de l'année, et +15% entre juillet 2018 et juin 2019 (alors que la DGAC table sur une base de +4,3% par an sur la période 2018/2025).

L'autorité environnementale met d'ailleurs en évidence des divergences sur les perspectives de trafic. S'agissant du long terme, la décision d'abandon de l'aéroport de Notre Dame des Landes avait été prise, suite à l'estimation de 9 millions de passagers en 2040, alors que le dossier de la DGAC « est construit sur une hypothèse plus haute déjà considérée comme trop basse au vu de la croissance constatée en 2017 et 2018 ».

Outre ce manque de sincérité non excusable, l'hypothèse haute de fréquentation étant estimée à 14,2 millions de passagers en 2040, « il serait utile que la DGAC précise d'une part le degré de fiabilité des projections de trafic effectuées, et d'autre part les dispositions qui devraient être prises dans le cas de réalisation de l'hypothèse haute ».

Il est tout aussi surprenant de constater que le nombre de voyageurs attendus en 2025 serait, selon le dossier, de 8,3 millions, alors même que le concessionnaire annonçait 1 million de passagers en plus en 2019 par rapport à 2018, ce qui laisse donc à penser que les hypothèses prises en compte ont 2, voire 3, années de retard sur

cette courte période. Ces écarts ont déjà été constatés par rapport aux hypothèses émises lors de la DUP de 2008, la commission du dialogue de 2013, la médiation de 2017.

De même, il est envisagé - à titre d'exemple - une hypothèse de 71 000 mouvements en 2025, alors que la DGAC, elle-même, a présenté, lors du Comité stratégique réuni en Préfecture en janvier dernier, que ce chiffre serait atteint en 2021 !

- **Le manque de sincérité du dossier de concertation ne peut qu'altérer l'exigence de transparence et de confiance que le sujet mérite.**

## 2 – De graves insuffisances sur les contraintes environnementales pesant sur le territoire, et ce quelle que soit l'option soumise à la concertation

Le projet reconnaît que l'état initial de l'environnement EIE (« étude quatre saisons ») est en cours de réalisation, mais croit pouvoir se dispenser du résultat de cette étude en citant une étude du Muséum national d'Histoire naturelle menée en juin 2017, selon laquelle, prétendument, ni le trafic actuel, ni son augmentation future, ne seraient susceptibles d'engendrer un impact significatif sur les populations d'oiseaux du lac de Grand Lieu ou des autres sites Natura 2000 situés à proximité de l'aéroport.

C'est oublier que ladite étude du Muséum national n'avait pas vocation à déterminer les effets néfastes pour l'environnement des options soumises à concertation. Elle n'a ainsi pas expertisé les options d'allongement de la piste ou de construction d'une nouvelle piste, ou encore n'a pas pris en compte les 71 000 mouvements prévus pour 2025 dans le dossier de concertation.

**Il s'ensuit qu'au lancement de la concertation, aucune donnée environnementale sérieuse n'est prise en considération alors même que plusieurs recensements de la biodiversité existantes sont disponibles.**

Le site remarquable concerné est protégé par de nombreuses réglementations spécifiques qui imposent des contraintes à respecter. Aucun projet ne pourra s'affranchir du respect des réglementations – nationales et internationales suivantes (zones humides, espèces protégées, réserve nationale, ZICO, ZNIEFF, Natura 2000, etc.) rappelées en annexe 2 du présent document.

## 3 – Une application de la Loi littoral sur l'ensemble du territoire de Saint-Aignan de Grand Lieu : deux options (au moins) soumises à la concertation, sont illégales

Sauf à rendre le débat objet de concertation fictif, les différentes options de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique et, plus particulièrement, celles de sa piste, ne doivent pas être illégales. La concertation ne peut ainsi porter sur des options dont il est acquis qu'elles sont manifestement contraires à la loi.

Au cas présent, du fait de sa proximité du lac de Grand Lieu, l'intégralité du territoire de la commune est située sous le régime de la loi littoral.

L'exclusion d'une opération d'aménagement du champ d'application de la loi n'est possible, en application de l'article L 121-4 du Code de l'urbanisme, que lorsque les installations construites sont nécessaires à la sécurité aérienne ou au fonctionnement des aérodromes mais sous réserve que « leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».

Au moins deux options, à savoir, l'allongement de 400 mètres et de 800 mètres, conduisent à réaliser des aménagements sur le territoire communal et ne peuvent être autorisées au titre de la loi littoral (l'opération ne constitue pas une extension limitée de l'urbanisation).

Outre le fait qu'il a pu être jugé que l'article L 121-4 concernait non pas seulement la réalisation de nouveaux équipements, mais également leur emplacement ou leur extension, il est acquis que le réaménagement de l'aéroport ne répond pas à une nécessité technique impérative mais à des considérations exclusivement politiques reprises d'ailleurs dans le dossier de concertation « la décision a été prise, dans un souci d'apaisement, d'abandonner les projets de construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes » (p19).

Le réaménagement de l'aéroport résulte donc, non pas d'impératifs techniques mais d'un choix politique d'abandon du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes alors que ce dernier était totalement finalisé sur les plans technique, juridique et financier.

- **Ainsi, deux au moins des cinq options objet de la concertation sont illégales et, de ce fait, sont de nature à fausser l'information et le débat public.**

#### 4 – Une erreur manifeste d'appréciation par l'Etat : une méconnaissance du droit européen, la logique du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement n'étant pas respectée

L'article 5 du règlement n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE oblige les Etats membres à prévoir un objectif de réduction du bruit dans la gestion des nuisances aériennes.

Cet objectif de réduction du bruit doit bien figurer dans les plans de prévention et de gestion du bruit dans l'environnement (ci-après « PPBE ») en vertu de l'article R. 572-8 du Code de l'environnement. En d'autres termes, Nantes-Atlantique doit prévoir, dans son PPBE, un objectif de réduction du bruit, même si ce dernier n'apparaît assorti d'aucun seuil de réduction à atteindre.

**Cette disposition issue du droit de l'Union européenne, et reprise en droit national, doit donc être mise en avant dans le cadre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique puisque les différents scénarios d'aménagement emportent des conséquences déterminantes sur les nuisances aériennes.** Or, la prescription de l'élaboration du PPBE n'a toujours pas eu lieu malgré la décision du Conseil d'Etat qui a assorti le rejet de la requête de Saint-Aignan de Grand Lieu au motif que les « travaux (d'élaboration dudit PPBE) ont été engagés » (CE, N°417438, 19/11/2018).

Plus inacceptable encore, la Direction Générale de l'Aviation Civile, maître d'ouvrage, indique elle-même que le PPBE de Nantes-Atlantique « sera publié en 2019 ». En considération de l'objectif de réduction du bruit devant figurer dans le PPBE de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, il résulte donc de ce qui précède que :

- le scénario de référence ne tient pas compte de l'objectif de réduction du bruit qui s'impose pourtant à Nantes-Atlantique en vertu de son PPBE dont la publication est annoncée en 2019 ; en outre, cet objectif doit s'analyser à l'aune des mesures d'exploitation susceptibles d'avoir une incidence sur les nuisances aériennes (trajectoire, caractéristiques des aéronefs acceptés en fonction de leur niveau de bruit, plafonnement du nombre de mouvements...) ; or, ces mesures sont absentes du scénario de référence, ce qui entache par conséquent ce dernier d'insuffisance ;
- seuls les scénarios d'aménagement prévoyant une réduction du bruit apparaissent conformes à l'obligation de veiller à établir un objectif de réduction du bruit pour la gestion des nuisances aériennes ; si l'ensemble des options de pistes (à l'exception du scénario de référence) semblent prévoir une réduction du nombre de personnes exposées à plus de 55 Db (sans disposer des documents permettant d'apprécier le bien-fondé de ces résultats), les projets d'aménagement d'aérogares prévoient tous une augmentation du nombre de personnes exposées à des nuisances aériennes supérieures à 55 Db (cf. dossier concertation, p.102).

Par conséquent, le dossier de concertation apparaît lourdement insuffisant s'agissant de la gestion des nuisances aériennes puisqu'il ne prévoit ni même n'annonce aucun objectif de réduction du bruit du fait du retard de la préfecture dans l'élaboration du PPBE de Nantes-Atlantique, en méconnaissance des dispositions de l'article R. 572-8 du Code de l'environnement, et ce quelle que soit l'option proposée.

En outre, l'ensemble des aménagements proposés s'agissant des aérogares, en tant qu'ils prévoient une augmentation considérable du nombre de personnes exposées à des nuisances aériennes, méconnaît l'article 5 du règlement n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 précité.

- **L'ensemble de ces réglementations devront nécessairement être prises en compte et impacteront le projet soumis à concertation. En s'abstenant de les prendre en considération, le dossier porte sur un projet qui ne pourra pas être mis en œuvre et devient donc « inconcertable ». Rendant de ce fait inéluctable la question du transfert de l'infrastructure qui, sans être évoquée parmi les options soumises à concertation, reste néanmoins celle qui s'impose.**

## **B - Un transfert inéluctable**

### **1 – Une saturation de l'équipement acquise et annoncée comme telle en 2040 dans le dossier de concertation**

La brochure associée à l'envoi T définit les ambitions du projet, comme suit :

- « *le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique s'avère indispensable pour répondre aux besoins de la mobilité aérienne du court, moyen et long terme, des territoires du Grand Ouest* »,

- « le projet de réaménagement de Nantes Atlantique a pour ambition de répondre aux enjeux d'attractivité du territoire et de l'aéroport sur le long terme (...) ».

L'annonce d'une ambition de trouver une solution sur le long terme est pourtant totalement infirmée par le dossier de concertation. A titre d'exemple, l'analyse de la satisfaction du besoin de mobilité aérienne, élément d'appréciation des enjeux socio-économiques, développés dans la synthèse 1 (pages 96 et 97). Quelles que soient les options retenues, il est relevé qu'en 2040 au plus tard, les besoins ne seront pas satisfaits et ce, à hauteur de 2,8 MPAX, entraînant ainsi une « **qualité de service globale très dégradée** ».

Ainsi, et outre le fait que les données de trafic, sont déjà sous-estimées, il ne saurait être mis en avant que le projet de réaménagement répond à des enjeux sur le long terme, avec une non satisfaction des besoins prévus au plus tard en 2040. Un tel constat ne tient pas non plus compte du fait que les travaux d'aménagement, en intégrant les délais d'études réglementaires et la désignation d'un nouveau concessionnaire qui réaliserait les travaux, nécessiteraient un délai pouvant facilement être évalué à une dizaine d'années.

L'élément d'appréciation de développement économique et emploi conduit à la même analyse : aucune des 5 options ne permet de satisfaire pleinement les besoins de mobilité aérienne liés aux activités économiques, de recherche, d'innovation et touristique.

- **Sauf, là encore, à fausser la concertation, les auteurs du dossier ne peuvent raisonnablement afficher comme ambition la nécessité de trouver, sur le long terme, une solution permettant de répondre aux besoins de mobilité aérienne alors que les cinq options étudiées aboutissent à un résultat, sur ce point, négatif.**

## 2 – Des investissements conséquents, et ce quelle que soit l'option retenue, aux conséquences dramatiques pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu

La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu est, et restera, totalement intransigeante sur l'impératif de devoir réduire les nuisances générées par l'aéroport Nantes Atlantique dans l'attente de son transfert inéluctable.

**Cet impératif est incompatible avec la réalisation d'un programme d'investissement lourd (compris à minima entre 120 et 500 millions d'euros selon l'option retenue) et dont l'amortissement ne pourra être possible que par une augmentation sensible du trafic ayant nécessairement pour effets non vertueux :**

- d'aggraver les nuisances pour les riverains de la plate-forme,
- d'élargir le périmètre du PEB,
- d'empêcher par voie de conséquence toute approche cohérente en matière d'aménagement du territoire et de rendre inconstructible de nouveaux secteurs urbains entiers,
- de favoriser l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels et/ou agricoles, en contradiction avec tous les principes du développement durable.

## 3 – Les impacts pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, son territoire, son avenir

**Le maintien d'une activité aéroportuaire à Nantes Atlantique représente pour la commune de Saint Aignan de Grand Lieu un coup d'arrêt brutal de son développement, au regard de ce qui la caractérise :**

- une commune dont le développement s'est organisé, à l'opposé des logiques de la loi SRU, par l'étalement urbain, dans l'attente du transfert : le bourg est aujourd'hui gelé à 100% par les contraintes du PEB.
- un système qui a ses limites et ne favorise pas le «vivre Ensemble», le maintien des contraintes en zone C du PEB remet en cause le développement du bourg et donc sa vitalité, par voie de conséquence celle de la commune.
- une éventuelle extension des contraintes du PEB, en zone B induisant à court terme, «l'exode» des activités du bourg actuel : sans son centre, la commune n'existe plus.
- un déplacement, aujourd'hui impossible, du centre-bourg du fait des contraintes de la Loi Littoral et des Espaces Proches du Rivage (liés au lac de Grand Lieu).

## 4 – Un impératif : replacer l'humain au cœur des préoccupations

Au-delà de la commune en elle-même, la santé de ses habitants est fortement mise à mal par les survols à très basse altitude dont les effets, pour rappel, sont de deux ordres : *la pollution et le bruit*.

*La pollution atmosphérique en lien avec les activités de la plate-forme, la motorisation des avions :*

Un aéroport, par ses activités directes (travail sur la piste, climatisation ou chauffage des locaux...), et indirectes (activité de logistique routière, arrivée des passagers...) et bien sûr par la motorisation des avions (poussée moteur au décollage, roulage sur les taxiways....), génère une majoration de la pollution « classique » (Bruiparif p.38 à 43). Cette pollution concerne le dioxyde d'azote, le mono et dioxyde de carbone, le dioxyde de soufre, les composés volatils. Cette pollution globale engendre rhinites, toux, possibles crises d'asthme.

Certaines populations sont plus sensibles que d'autres : les enfants, les personnes âgées, ainsi que les personnes déjà fragilisées, telles que les insuffisants cardiaques ou respiratoires, les asthmatiques ou les personnes atteintes de bronchites chroniques.

Chaque polluant a des effets spécifiques bien identifiés. En lien exclusif avec la motorisation des avions, il s'agit des émissions de microparticules spécifiques, les Particules Ultra Fines (PUF). L'ACNUSA en a fait l'étude bibliographique récemment. Ces Particules sont 1000 fois plus fines (10 / 20 nm) que les micro-particules des autres moteurs (2,5/ 20 µm). Elles passent la barrière pulmonaire et touchent des organes à distance en provoquant un stress oxydant, ce qui favorise les thromboses artérielles (infarctus), et des atteintes inflammatoires diffuses. Ces PUF se dispersent dans l'atmosphère et sont retrouvées en quantité plus importante à proximité des aéroports.

*Le bruit des avions a deux origines* : les bruits de motorisation, essentiellement au décollage, et les bruits aérodynamiques peu réductibles à l'atterrissage. Vivre à proximité d'un aéroport majore certaines pathologies, et est responsable de divers troubles sanitaires, en raison notamment des pics sonores, intermittents, répétés, générés par les avions. Les effets nuisibles du bruit des avions sont connus depuis longtemps (étude ANSES 2013). Il s'agit de gêne, stress, altération et troubles du sommeil, effets cardio-vasculaires (cœur et vaisseaux), troubles de l'attention, retards d'apprentissage scolaires.

Récemment et en cours, l'Etude DEBATS diligentée par la Direction Générale de la Santé (DGS) en 2012 donne ses premiers résultats (*étude présentée en CCE du 22/09/2016 au regard de l'application du règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014*). Ceux-ci confirment l'effet nocif du bruit des avions sur l'appareil cardio-vasculaire. Il existe un risque accru de 28% pour l'infarctus du myocarde au-dessus de l'isophone 50 dB (Lden) et un risque accru d'HTA de 34% pour les hommes, quand le bruit des avions augmente de 10 dB (Lden).

### 5 – L'absence de prescription d'un schéma national des infrastructures aéroportuaires pourtant indispensable

Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a rendu public en novembre 2011 un projet de schéma national des Infrastructures de transport (SNIT), destiné à planifier les orientations de la politique des transports, et notamment la création des grandes infrastructures nouvelles.

Le projet de schéma national des Infrastructures de transport est relancé par le rapport du 27 juin 2013 « Mobilité 21 » pour un schéma national de mobilité durable et intègre le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Dans ces conditions, le dossier de concertation sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique est proposé en dehors de toute réflexion stratégique nationale, ce qui ne permet pas, là encore, au public de comprendre les véritables enjeux du projet et la solidarité dans la répartition des nuisances aériennes qu'exige une politique nationale de transport aérien.

- **Le transfert de la plate-forme aéroportuaire ne pouvant s'envisager qu'après un temps d'étude et travaux facilement estimé à plusieurs années, il apparaît inévitable qu'une activité sur Nantes Atlantique demeure. Il conviendra donc que cette dernière s'accompagne de dispositions de protection des riverains qui fondent par ailleurs la nécessité de son transfert**

### C - Dans l'attente du transfert... l'impérieuse nécessité de rechercher des solutions permettant de diminuer à très court terme les nuisances aériennes

A court terme, la question du réaménagement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique ne peut se penser sans sa gestion, et à plus forte raison la gestion des nuisances aériennes que son fonctionnement génère.

En considération du strict point de vue des dispositifs de droit commun de lutte contre les nuisances aériennes, et alors même que le Premier Ministre s'est engagé à attribuer des « compensations exemplaires » pour la commune et ses habitants, les éléments de gestion suivants apparaissent comme des conditions non seulement préalables mais *sine qua non* du réaménagement provisoire de l'aéroport de Nantes-Atlantique :

- l'établissement d'un couvre-feu généralisé de 24h à 6h, conformément à la volonté exprimée par une très large majorité des communes (33 recensées à ce jour Nantes Métropole et la CC de Grand Lieu) ;
- le plafonnement du nombre de mouvements annuels à 56 000, dès lors que ce nombre plafond avait été identifié comme le seuil d'acceptabilité justifiant le transfert vers NDDL ;
- la diminution du nombre de personnes exposées à des nuisances aériennes, ce qui exclut nécessairement les options d'aménagement incluant les aérogares, les nouveaux types de parking et les nouveaux postes avions ;
- l'établissement d'un ou plusieurs objectif(s) de réduction du bruit comme l'exigent les dispositions de l'article du règlement n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 ainsi qu'à l'article R. 572-8 du Code de l'environnement permettant de diminuer le nombre de personnes exposées à des nuisances aériennes.

Pour poursuivre sur cet enjeu de santé publique, l'interdiction des vols de nuit programmés, doit s'accompagner d'une restriction complémentaire du nombre d'avions bruyants entre 22h et 24h, mais aussi 6h et 7h (en logique avec la démarche déjà engagée par la commune invoquant le non-respect de l'arrêté d'avril 2006 qui restreint l'exploitation de la plate-forme aux aéronefs les moins bruyants en ce qui concerne les vols de nuit et mettant par conséquent en évidence les carences de l'Etat dans l'exercice de ses pouvoirs de police).

A cette occasion, l'arrêté de septembre 2018 modifiant celui d'avril 2006 est fondé sur des statistiques de 2015, et validé en CCE du 22/09/2016. Il en ressort une interdiction d'exploitation pour les avions de chapitre 3 de marge inférieure à 8 EPNdB de 22h30 à 23h locales et de marge inférieure à 13 EPNdB de 23h à 6h. Nous demandons à ce que cette émergence soit augmentée à 13 EPNdB sur l'ensemble des deux créneaux horaires entre 22/24h et 6/7h.

Enfin, les éléments pris en compte par ces formulations en recherche d'atténuation des nuisances, interdiction des aéronefs les plus bruyants, ne prennent pas en compte la localisation de la plate-forme, et encore moins au regard de la qualification d'aéroport urbain qui lui est donnée. Ainsi, comme le montre le schéma (annexe 3), les mesures intégrées pour l'atterrissage à 2.000 m du touché de piste, l'avion est à peine en survol du bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu ; pour le décollage à 6.500 m, l'avion a largement dépassé le bourg. Il en est de même d'ailleurs de l'urbanité des zones des Couëts et de Rezé, non intégrée dans ces études, alors que celle-ci accentue les phénomènes de résonance.

Enfin, du fait du fonctionnement saisonnier de la plate-forme, il serait judicieux d'établir les cartes de bruit stratégiques sur les 6 mois d'Avril à Octobre et non sur les 365 jours annuels.

\*\*\*\*

**Au vu des éléments développés dans le présent cahier d'acteur, la commune de Saint-Aignan de Grand-Lieu refuse catégoriquement de se prononcer – favorablement ou défavorablement – sur l'une des options présentées.**

**Seule la question du transfert, écartée par le Gouvernement dans sa décision prise le 17 janvier 2018, demeure le scénario unique permettant de concilier, sans chercher à diviser, à la fois une vision dynamique de développement du territoire du Grand Ouest et une protection de ses habitants et de son environnement.**

Le 19 juillet 2019

Au nom du Conseil municipal de Saint Aignan de Grand Lieu  
Le Maire,  
Vice-Président de Nantes Métropole

Jean-Claude LEMAS





**Concertation réaménagement Nantes-Atlantique**  
**Cahier d'acteur établi par la Commune de Saint Aignan de Grand Lieu**

**ANNEXES**



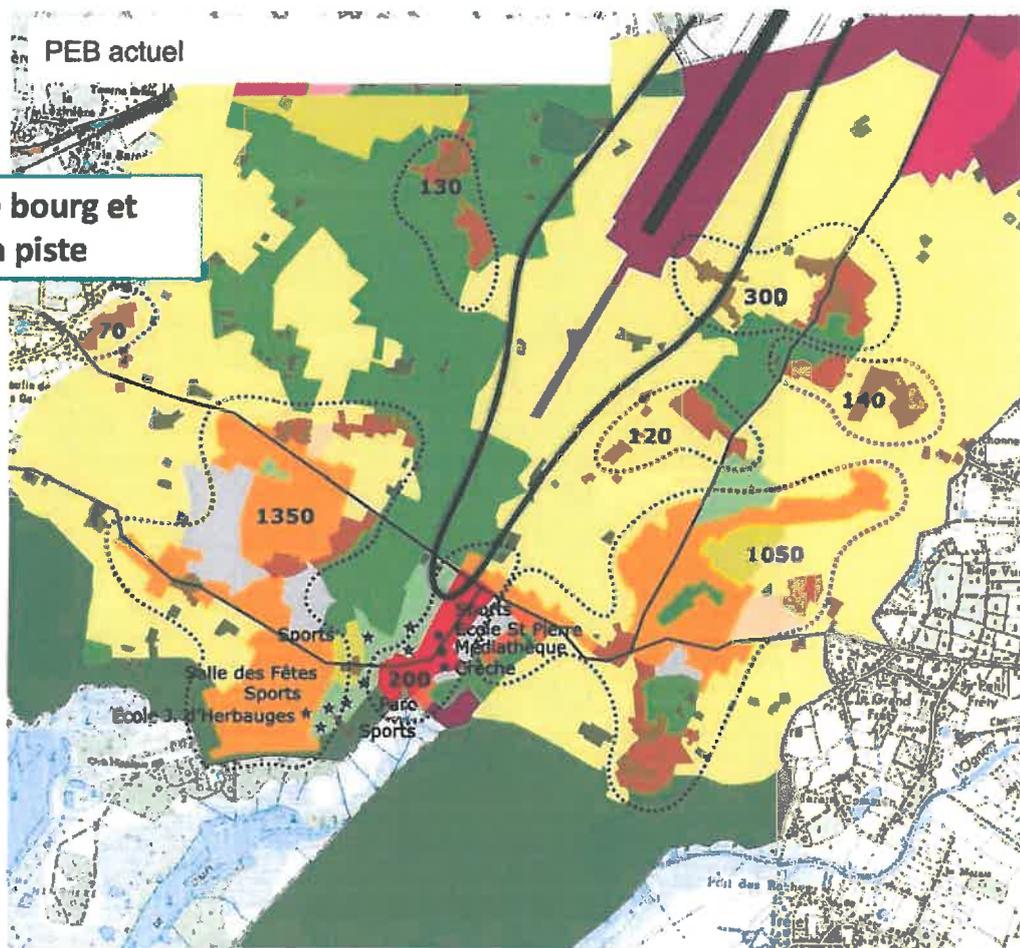
## Concertation réaménagement Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur établi par la Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu

### Annexe 1 –

#### La localisation singulière de la commune, et notamment de son centre-bourg en seuil de piste de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Zoom sur le centre bourg et  
approche sud de la piste



Localisation des équipements centre-bourg



*Vue aérienne centre-bourg*



## **Concertation réaménagement Nantes-Atlantique**

### **Cahier d'acteur établi par la Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu**

#### **Annexe 2**

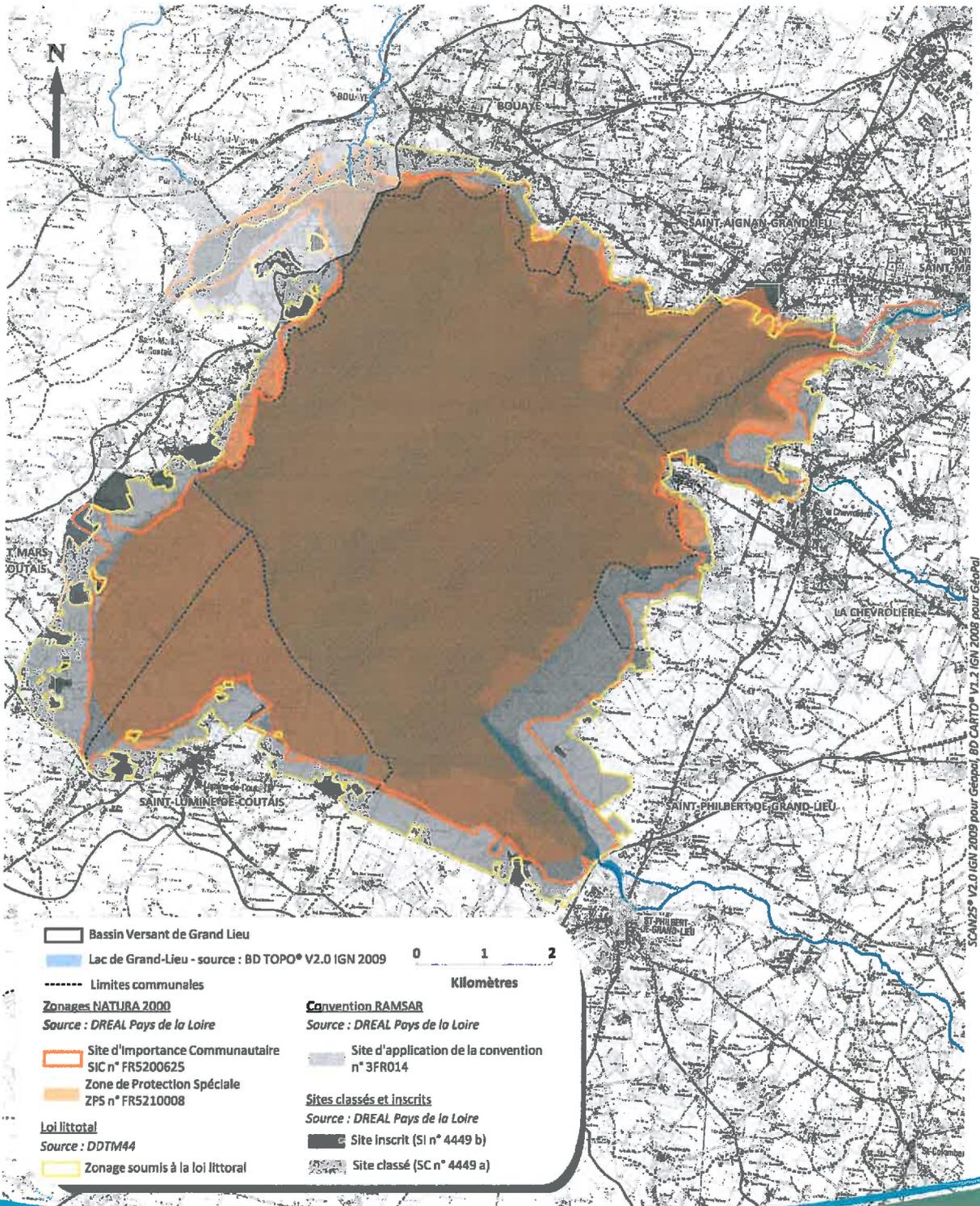
##### **Rappel des enjeux environnementaux attachés à des réglementations nationales et internationales s'appliquant sur le territoire de Saint-Aignan de Grand Lieu**

- Des zones humides répertoriées en vue de la protection des espaces naturels et des espèces de faune et de flore,
- La protection de plus de 80 espèces recensées par des conventions internationales (la convention CITES du 3 mars 1973 et la convention de Bonn du 1<sup>er</sup> novembre 1983), les directives européennes (la directive Oiseaux du 2 avril 1979 et la directive Habitats du 21 mai 1992) mais également par le droit français ;
- Un lac de Grand-Lieu classé réserve nationale par décret du 10 septembre 1980 ; puis par décret du 24 août 1982, parmi les sites pittoresques du département de la Loire-Atlantique ; des espaces naturels sensibles (ENS) délimités depuis 1996
- Une Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I de deuxième génération, à savoir le lac de Grand-Lieu ;
- Une zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO) concerne les abords du lac de Grand-Lieu et s'intègre dans un site d'intérêt communautaire (SIC) et dans une zone de protection spéciale (ZPS) incorporés dans le réseau Natura 2000
- La présence de 181 ha d'espaces boisés classés aux abords du lac de Grand-Lieu et à l'extrémité sud-est de la Commune, ainsi que sur le plateau agricole au nord-ouest du bourg et des pistes de l'aéroport de Nantes-Atlantique ;

# Les différents zonages réglementaires sur le Lac de Grand-Lieu



MARS 2013



SCAN25® V2.0 IGN 2009 pour Géoparc, BD CARTO® V1.2 IGN 2008 pour GeoPar

Annexe 3

Bruit & avions - Définitions

# Bruit des aéronefs – Marges acoustiques

