

LETTRE D'INFORMATION

SUR LA RÉALISATION DE L'AÉROPORT DU GRAND OUEST

UN OUTIL AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

ÉDITO
DU PRÉSIDENT



Le 12 décembre prochain, le Président de la République accueillera les chefs d'État internationaux pour un sommet climat exceptionnel 2 ans après la COP 21.

Ce moment est l'occasion pour la France de réaffirmer son leadership en matière de transition énergétique et de confirmer ses engagements par des actes concrets.

Le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique, enclavé entre une agglomération de 600 000 personnes et une zone Natura 2000 protégée par la convention internationale RAMSAR sur les zones humides, en est un premier acte fondateur.

Confirmé et optimisé dans sa configuration moderne lors du Grenelle de l'environnement dans la lignée du pacte écologique de 2007 de Nicolas Hulot, ce transfert est parfaitement en phase avec la COP 21 : Aéroport HQE, neutralité carbone, consommation énergétique divisée par 3 par rapport à l'actuel aéroport, population impactée par les nuisances sonores divisée par 50, réduction de l'étalement urbain par la densification des espaces libérés du Plan d'Exposition au Bruit qui limitera la consommation de terres agricoles en 2^e couronne, schéma d'accessibilité en transport en commun optimisé depuis les différentes villes du Grand Ouest... Rien n'est laissé au hasard par l'État et les collectivités pour faire de cette opération engagée depuis 7 ans une réussite sur le plan environnemental.

Cette exigence environnementale a accompagné la mise en œuvre de ce transfert y compris sur le plan agricole : acquisition de 80% des terres à l'amiable dans le cadre d'un accompagnement par la chambre d'agriculture, protocole d'indemnisation sur les terres en 2008 et sur les compensations environnementales en 2013, soutien au processus de relocalisation, préservation d'un Périmètre d'Espaces Agricoles Naturels de 17 000 hectares, le plus grand de France, tout a été fait pour aider ceux qui ont décidé d'accompagner le processus dans le cadre de la loi.

Enfin, sur le plan de la biodiversité, les arrêtés environnementaux concernant la loi sur l'eau et les espèces protégées ont été confortés par les tribunaux en première instance et en appel. Mieux : la méthode dite fonctionnelle testée sur le transfert d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes a été reprise dans la loi pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages du 8 août 2016 portée par Ségolène Royal.

Je souhaite que cette lettre spéciale Climat puisse rappeler les enjeux de ce transfert et de ses bienfaits environnementaux, bien loin des caricatures souvent relayées à tort.

Désormais, les décisions publiques doivent concilier développement du territoire et enjeux environnementaux. C'est le cas dans ce projet de transfert. Nantes-Atlantique, qui connaît la plus forte croissance des aéroports français depuis 6 ans, dépassera en 2017 les 5 millions de passagers, avec plus de 20 ans d'avance sur les prévisions faites par certains opposants en 1997.

Il est temps désormais de passer aux actes et de répondre à l'attente de deux régions de 8 millions d'habitants, qui accueilleront 1,5 million d'habitants supplémentaires d'ici 2040, afin de leur proposer une plate-forme aéroportuaire moderne, écologique alors que 50% des passagers aériens du Grand Ouest vont encore à Paris prendre l'avion...

Bonne lecture.

Philippe Grosvalet,
Président du Syndicat mixte aéroportuaire

SPÉCIALE « SOMMET INTERNATIONAL
SUR LE CLIMAT-PARIS 12 DÉCEMBRE 2017 »

UN TRANSFERT QUI RÉPOND À DES NÉCESSITÉS ENVIRONNEMENTALES ET DE QUALITÉ DE VIE

La Bretagne et les Pays de la Loire sont les régions les plus dynamiques en France et connaissent une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale. Près de 8 millions d'habitants vivent sur ce territoire et en 2040, il en accueillera 1,5 million de plus. L'aménagement du territoire, la préservation de l'environnement, l'amélioration de la qualité de vie des habitants, et l'accessibilité sont des questions environnementales cruciales si nous voulons relever le défi de la transition énergétique. Le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-Des-landes est une réponse positive en faveur de l'environnement.

LA RAISON ENVIRONNEMENTALE JUSTIFIE LE TRANSFERT DE NANTES-ATLANTIQUE

L'aéroport Nantes-Atlantique est enclavé entre une agglomération de 600 000 personnes et le lac de Grand-Lieu, 2^e réserve ornithologique de France après la Camargue. Ce site recense 270 espèces d'oiseaux, 19 espèces de reptiles et amphibiens, 30 espèces de poissons ainsi que 8 plantes protégées au niveau international. C'est pourquoi, dans son rapport de mars 2016, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) qualifie les alentours de Nantes-Atlantique de zone remarquable en matière de biodiversité, où des enjeux environnementaux complexes et multiples se multiplient : zones humides, espèces protégées, ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique), réserve naturelle, site classé, espaces boisés classés, loi littoral, site Natura 2000 protégé par la convention internationale RAMSAR sur les zones humides.

42 000 PERSONNES SUBISSENT LES NUISANCES DES AVIONS



Le point du 21 septembre 2017

La piste de l'aéroport se situe dans l'alignement du centre-ville, entraînant un survol à basse altitude de zones très densément peuplées toutes les 3 minutes, en heure de pointe. Quotidiennement, 42 000 personnes dont 8 500 élèves subissent les nuisances sonores des avions, ce qui a des conséquences néfastes au niveau de la pollution de l'air et de la santé publique.

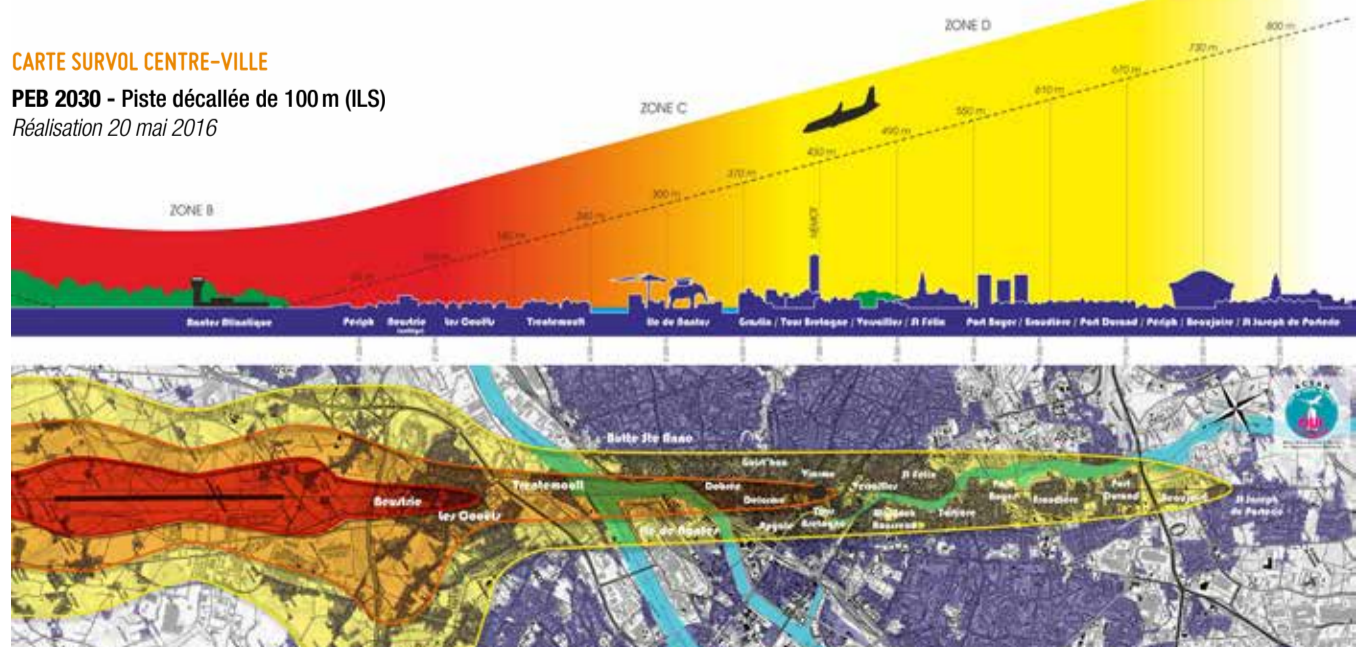
Une situation qui pourrait s'étendre à 80 000 habitants en cas de maintien de l'aéroport. En effet, la plateforme aéroportuaire bénéficie de dérogations par rapport aux normes internationales, en attendant son transfert. L'une d'elles concerne l'approche au-dessus de Nantes qui est actuellement décalée de 13° pour éviter les zones les plus peuplées, et se fait de manière manuelle. Demain, Nantes-Atlantique sera dans l'obligation d'installer un ILS (système de guidage pour des approches tout temps) afin de sécuriser les atterrissages venant du nord. Alors que partout dans le monde on essaie de dégager les survols des centres villes, il serait fait à Nantes ce qui est évité partout.

NANTES-ATLANTIQUE : UN AÉROPORT SATURÉ MENAÇANT SON ENVIRONNEMENT PROCHE

L'aéroport connaît depuis 2011, la plus forte croissance de trafic de tous les aéroports régionaux avec une augmentation de 47% en 6 ans. En 2016, le nombre de passagers accueillis a pulvérisé avec 5 ans d'avance le scénario le plus optimiste du dossier d'enquête publique de 2006. Cette année, les 5 millions de voyageurs seront dépassés, et 170 jours de saturation ont d'ores et déjà été constatés contre 6 en 2011.

L'envol du trafic ainsi que la mise aux normes de la plateforme avec la réglementation internationale obligeront à allonger la piste d'une centaine de mètres vers le sud pour construire des dégagements de sécurité. Cette opération nécessitera d'acquérir 32 ha de sols pédologiquement humides en bordure de la zone Natura 2000 (source : rapport CGEDD - Ministère de l'environnement), ce qui rend cette option plus qu'incertaine. D'ailleurs, E Y vient d'actualiser en octobre l'analyse faite en 2015 par la CCI Pays de la Loire sur les capacités de l'extension de l'aéroport actuel en bordure d'une zone Natura 2000 et confirme le rapport du CGEDD sur ce point. Toute extension pour accueillir un doublement de trafic est plus qu'incertaine au regard de la réglementation européenne liée à Natura 2000.

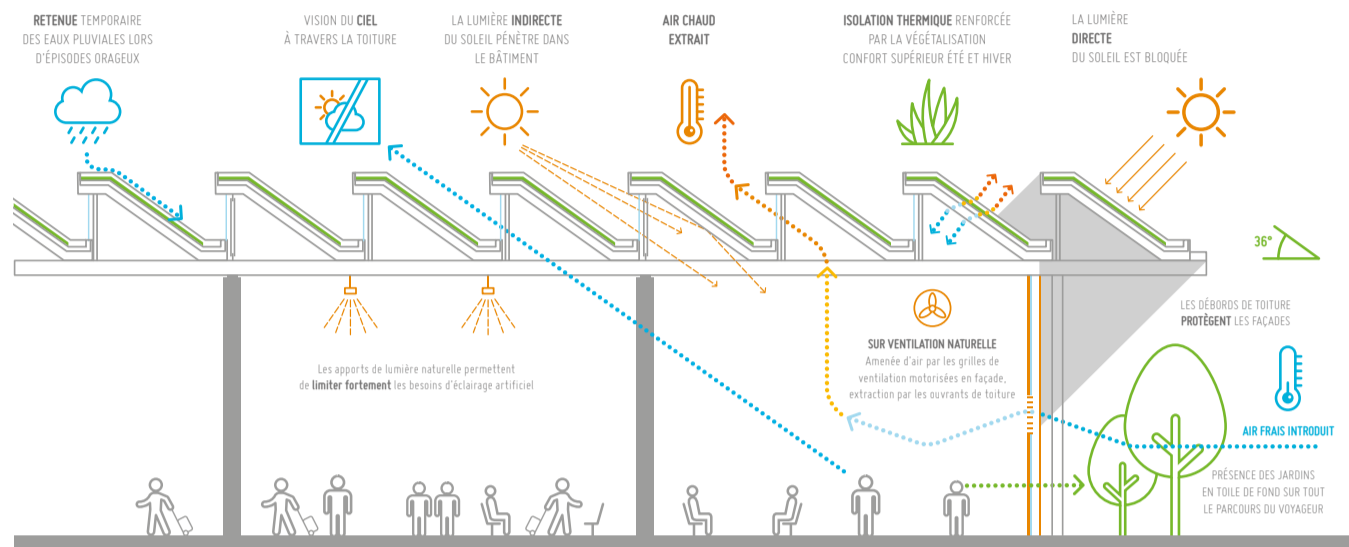
CARTE SURVOL CENTRE-VILLE
PEB 2030 - Piste décalée de 100 m (ILS)
Réalisation 20 mai 2016



L'ENGAGEMENT D'UNE NEUTRALITÉ CARBONE

Le transfert de Nantes-Atlantique consiste en un redéploiement spatial à caractère environnemental concernant aussi bien l'aire urbaine nantaise que la sphère interrégionale, dans une région labellisée « Territoire Hydrogène ». Depuis l'origine du projet, le Syndicat mixte aéroportuaire mène des travaux avec différents partenaires tel le réseau consulaire Pays de la Loire, engagé dans la démarche de la Troisième Révolution Industrielle et Agricole (TRIA) dont l'un des piliers repose sur l'évolution des réseaux. Le projet SMart Ideas to Link Energies (SMILE) permet même d'aller au-delà en intégrant le sujet des bâtiments à énergie positive, de la mobilité électrique, du stockage d'énergie. Cet engagement dans les réseaux intelligents, regroupant l'ensemble des technologies et des services qui visent à accélérer la transition énergétique, permet donc de faire le lien entre la transition énergétique et l'émergence de nouvelles filières industrielles.

➤ La toiture plissée est un dispositif environnemental qui apporte à l'aérogare lumière et ventilation naturelles



UN SITE DE SOLUTIONS INNOVANTES EN MATIÈRE DE TRANSITION TECHNOLOGIQUE ET NUMÉRIQUE

L'écosystème aéroportuaire, comme lieu où de nombreux usagers se croisent et consomment différents types d'énergies, constitue un véritable laboratoire d'expérimentation des divers flux. Que ce soit pour le fonctionnement interne de l'aéroport (aviation, véhicules de service...) ou pour des usagers (consommation, fonctionnement de l'aérogare, pré et post acheminement des passagers...), la transition énergétique est au cœur du fonctionnement de l'Aéroport du Grand Ouest.

LE 1^{ER} AÉROPORT HQE EN FRANCE - DES PROCÉDÉS ET DES MATÉRIAUX NOVATEURS

L'Aéroport du Grand Ouest sera conçu comme un ensemble produisant plus d'énergie que n'en consommant et sera labellisé BBC-Effinergie® (Bâtiment Basse Consommation), permettant une réduction par trois de la consommation d'énergie primaire pour le chauffage, la production d'eau chaude, l'éclairage et la ventilation. De plus, conformément aux objectifs de qualité environnementale, le recours à l'utilisation de motorisations "propres" (électriques ou autres) pour les véhicules de service et les transports en commun internes sera privilégié, et cela plus particulièrement pour les véhicules captifs situés dans la zone des installations.

LAURENT GUIMIER

Europe 1 - « Le vrai Faux de l'info 2012 »

« En 2007 les défenseurs de l'environnement écrivaient à propos de Notre-Dame-Des-Landes, il semble évident que ce projet contribuera d'une manière appréciable à la décentralisation. Il n'est certes pas question de trouver dans le projet de Notre-Dame-des-Landes la solution du troisième aéroport parisien. Toutefois, il semble évident que ce projet contribuera d'une manière appréciable à la décentralisation du trafic parisien. Il évitera à des provinciaux une inutile et nuisante correspondance à Paris ».

(D'après l'Analyse des alternatives à la construction d'un troisième aéroport dans le Bassin parisien / Résumé du 2nd volet de la contre-expertise des associations en prolongement du débat DUCSAI (juillet 2007) / Les Amis de la Terre, FNAUT et FNE).

UNE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DIVISÉE PAR TROIS

La plateforme présentera une haute performance énergétique aussi bien en ce qui concerne la maîtrise des consommations (économie, performance énergétique des bâtiments et équipements) que la production/utilisation (recours aux énergies renouvelables, cogénération...). L'infrastructure aéroportuaire sera parfaitement intégrée dans son environnement immédiat. Le tri des déchets, la gestion de l'eau dont les eaux de pluie pour assurer tout ou partie des usages non potables de la plateforme et viser ainsi la limitation des rejets dans le réseau, le confort acoustique et notamment l'isolement de façade des bâtiments, la climatisation, la qualité de l'air intérieur, la gestion des déchets d'activités sont parties prenantes de l'opération.

L'Aéroport du Grand Ouest se voulant exemplaire sur le plan de la transition énergétique, le concessionnaire s'est engagé à réaliser un bilan carbone global avant le démarrage des travaux. Celui-ci sera évalué après trois à cinq ans de fonctionnement, à titre comparatif avec les prévisions initiales.

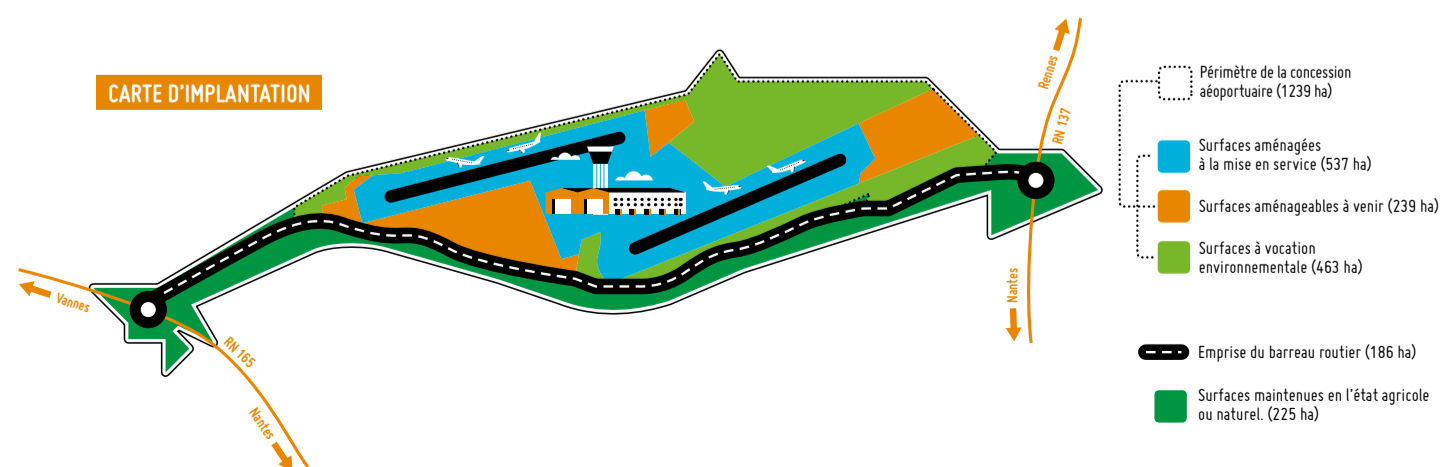
DEUX PISTES POUR RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU NOUVEL AÉROPORT

Le positionnement de la l'aérogare entre les 2 pistes permettra de réduire considérablement le temps d'attente et de roulage des avions pour l'atterrissage ou le décollage évitant ainsi de brûler inutilement des milliers de litres de kérosène. Ainsi, grâce à la spécialisation des pistes, en approche ou en départ des zones de stationnement, le gain en temps et en carburant est d'environ 3000 m de roulement par avion, soit plus de 100 000 km par an, ou 5h de roulage cumulées par jour. Le choix de ce positionnement de l'aérogare évitera également le survol des zones les plus habitées en limitant les nuisances sonores à 900 personnes au lieu de 42 000 à Nantes.

UNE ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN PERFORMANTE

Le Schéma d'accessibilité voté en 2013 prévoit la desserte de la plateforme en transport en commun selon 3 modes : des Bus à Haut Niveau de Services depuis Nantes, Rennes, Savenay... un tram train depuis la gare de Nantes qui servira également de desserte péri-urbaine et à plus long terme une liaison ferroviaire rapide entre Nantes et Rennes. Ce schéma intégrant notamment les nouvelles formes de mobilité (auto-partage, aires spécifiques de co-voiturage depuis les 2 régions, cars « Macron »...) est en cours de révision afin d'être lancé dès 2018 pour que l'ensemble du dispositif de déplacement en modes doux soit opérationnel à l'ouverture de l'aéroport.

CARTE D'IMPLANTATION



INTERVIEW

PHILIPPE JAN



Pilote du programme 3^e révolution industrielle et agricole (TRIA) à la CCI Pays de la Loire



1 LA DÉMARCHE DE TROISIÈME RÉVOLUTION INDUSTRIELLE ET AGRICOLE EN PAYS DE LA LOIRE VISE À ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE, POUVEZ-VOUS NOUS EN RAPPELER LES FONDEMENTS ?

C'est une initiative lancée en 2013 par les 3 chambres consulaires (CCI, Chambre de métiers, Chambre d'agriculture) pour accompagner les entreprises et l'économie dans les mutations induites par la révolution numérique et la transition énergétique. Inspirée des travaux de Jérémie Rifkin qui s'appuie sur la mise en place d'une nouvelle infrastructure énergie-communication reposant sur 5 piliers technologiques interdépendants, la TRIA propose une vision du développement économique qui s'appuie sur 2 objectifs :

- accompagner le plus grand nombre d'entreprises dans l'appropriation de 4 nouveaux leviers de compétitivité ;
- accompagner des acteurs innovants qui créent et développent des solutions dans des champs à fort potentiel de développement (les piliers de la TRIA : énergies renouvelables, bâtiment énergétiquement performant, conversion et stockage de l'énergie, smart grids et objets connectés, éco mobilité, agriculture écologiquement intensive).

Une des clés de la démarche est de réussir à faire croître ces piliers de façon simultanée, pour que l'impact sur la création d'emplois, mais aussi sur la maîtrise du climat soit maximal.

2 LE TRANSFERT DE L'AÉROPORT EST UN DES ÉLÉMENTS DE CETTE TRANSITION, POURQUOI ?

Aujourd'hui, le transfert d'une infrastructure aéroportuaire constitue une opportunité unique de créer un outil permettant d'opérer le transport aérien dans des conditions optimales du point de vue énergétique et environnemental. Le transfert de cet équipement sur un site prévu de longue date a permis de bien prendre en compte l'ensemble des mesures environnementales tant sur le plan agricole que de la biodiversité ou de la transition énergétique. Nous avons la chance de pouvoir créer un écosystème aux dernières normes environnementales, modernes, écologiques dans le cadre d'un véritable projet de territoire à l'échelle du Grand Ouest intégrant, outre les atouts environnementaux de la conception, les connexions avec les principales villes du Grand Ouest dans le cadre d'un schéma d'accessibilité partagé et des conditions d'une intermodalité performante. Ce transfert est unique en France et constitue de ce point de vue un atout de long terme pour notre territoire.

3 COMMENT SE CONCRÉTISE CETTE OPPORTUNITÉ ET COMMENT VA S'ACCOMPAGNER CE TRANSFERT ?

Le regard TRIA sur cette infrastructure montre que la future plateforme peut apporter des innovations sur la quasi-totalité des piliers décrits précédemment.

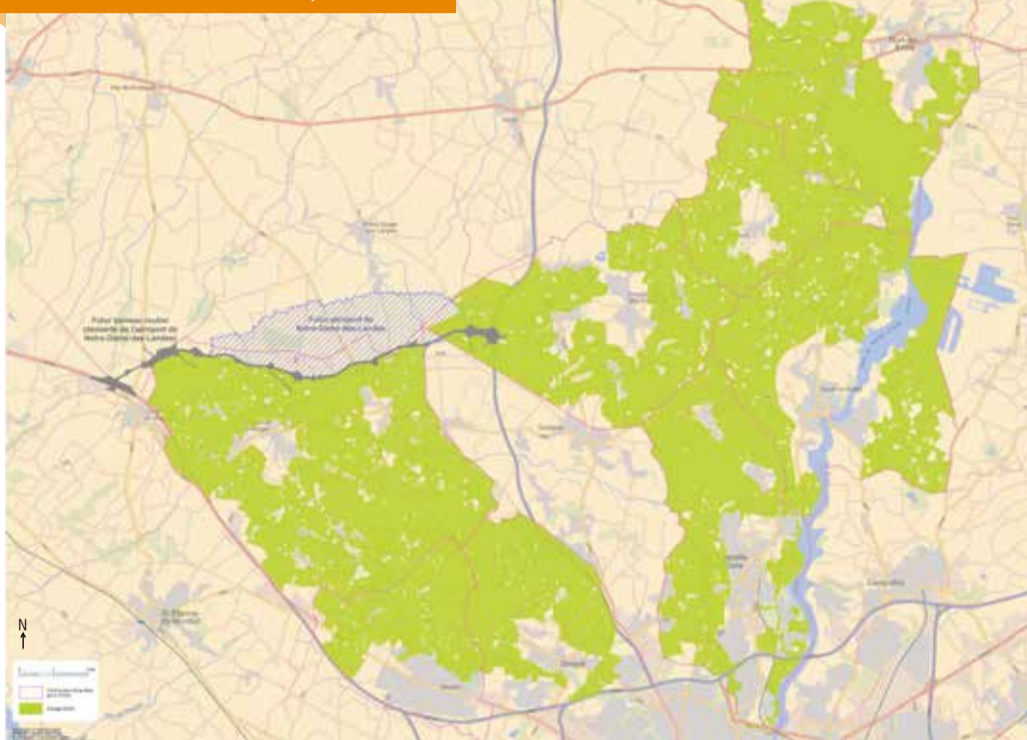
Déjà, la conception HQE de l'aéroport a intégré de nombreux aspects sur le plan agricole, l'objectif de neutralité carbone, la préparation des dessertes en transport en commun ou sur le plan de la biodiversité. Mais ce n'est qu'un début.

Récemment, les Pays de la Loire ont été labellisés « Territoire Hydrogène » et, avec la Bretagne, nous sommes lauréats de l'appel à projets national sur les réseaux électriques intelligents avec le projet SMILE (SMart Ideas to Link Energies). De ces initiatives, et d'autres encore, naissent des solutions qui convergent pour limiter in fine le réchauffement climatique. Pour l'aéroport, l'enjeu consiste désormais à optimiser ce transfert avec les territoires directement impactés et le concessionnaire, en le faisant bénéficier des améliorations possibles au regard de chacun des piliers ; c'est l'objet de notre coopération. Par exemple : réalisation d'une ferme solaire sur la plate-forme, valorisation des circuits courts pour les futurs espaces de restauration, optimisation de la gestion des déchets avec la communauté de communes et projet de méthanisation / méthanation pour optimiser les processus, solutions de mobilité électrique et ou hydrogène sur et au départ de la plateforme. (...) Nous menons un véritable travail collaboratif avec l'ensemble des parties prenantes afin que non seulement ce transfert mais aussi tout ce qui y sera rattaché sur les 55 ans de la concession soit véritablement exemplaire en matière de transition énergétique. Ici tout le monde joue le jeu du collectif et c'est aussi pour cela que la dimension écologique et environnementale de cette plateforme et de son écosystème sera exemplaire.

ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ BÉNÉFICIENT D'UNE APPROCHE INNOVANTE POUR DES COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES EXCEPTIONNELLES !

L'Aéroport du Grand Ouest est un dossier exemplaire au plan environnemental et salué comme tel par les institutions nationales et européennes. Le principe de compensation fonctionnelle mis en œuvre sur le site de l'opération fait référence. C'est la raison pour laquelle, ce principe innovant a été depuis inscrit dans la loi Biodiversité.

UN PEAN DE 17 000 HECTARES UNIQUE EN FRANCE



AUCUNE PERTE D'EMPLOIS AGRICOLES. TOUX CEUX QUI SOUHAITAIENT POURSUIVRE LEUR ACTIVITÉ ONT ÉTÉ RELOCALISÉS À MOINS DE 5 KM.

Le critère environnemental dans le choix d'implantation d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes a largement été pris en compte. En effet, comme le soulignait la Commission européenne dans son avis favorable au transfert rendu le 17 septembre 2013, « l'emplacement, 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 atteintes à leur survie ». Une position confirmée en mars 2016, par les experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD - Ministère de l'environnement) dans un rapport indiquant que du point de vue des espèces animales et végétales, ce n'est pas un « ensemble d'exception ».

UNE MÉTHODE DE COMPENSATION BASÉE SUR LA FONCTIONNALITÉ ET NON SUR LA COMPENSATION SURFACIQUE

Les maîtres d'ouvrage, Aéroports du Grand Ouest pour la plateforme et la DREAL pour la desserte routière, ont opté pour une méthode dite fonctionnelle. Elle est basée sur la fonctionnalité et non sur l'habituelle compensation surfacique à 100%. La méthode utilisée vise à prendre en compte les impacts résiduels des projets d'aménagement sur la biodiversité. En clair, il s'agit de la mise en place de mesures de compensation importantes dans le cadre d'un plan de gestion agroenvironnemental concerté avec la Chambre d'agriculture et les exploitants agricoles, auquel ont été associées les associations environnementales. Il s'agit par exemple de créer des milieux bocagers humides, de reconverter des terres arables en prairies naturelles, de créer et entretenir des mares, de créer et renforcer les réseaux de haies bocagères, et de conserver ou restaurer les habitats remarquables. Ces mesures sont conçues de manière à produire des résultats présentant un caractère pérenne et sont mises en œuvre en priorité à proximité du site impacté, voire sur le site même de l'emprise de l'aéroport. C'est ainsi que 463 hectares sont prévus pour les compensations à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire. Le reste de la surface de la concession aéroportuaire ne sera artificialisé qu'à hauteur de 10% et les 90% restants seront occupés par des espaces verts, des prairies et des forêts ou dédiés aux compensations.

DES EXPLOITANTS OU PROPRIÉTAIRES ACCOMPAGNÉS

La concertation avec la profession agricole, engagée depuis 2008, a permis la mise en place de dispositifs visant à minimiser l'impact sur le secteur agricole et d'accompagner les exploitants. Dans ce cadre, une vaste opération d'aménagement foncier a été engagée avec le Conseil départemental pour assurer la reconstitution des exploitations. Deux protocoles d'indemnisation, fixant les barèmes - signés par l'État et la Chambre d'Agriculture - ont permis de préciser, pour chaque exploitation, les impacts et leurs projets d'évolution. C'est ainsi que parmi les 40 agriculteurs concernés par le projet, plus de 80% d'entre eux ont accepté une négociation à l'amiable dans le cadre d'un accompagnement et des protocoles en question. Trente-deux exploitants ont été relocalisés à moins de 5 km et quatre sont partis en retraite ou ont arrêté leur activité. Pour chaque situation des indemnités sur la base d'une valeur à neuf de l'exploitation ont été versées, permettant ainsi aux agriculteurs d'en reconstruire une nouvelle. Seules quatre s'opposent encore au transfert.

Cette concertation exemplaire a également débouché sur la création d'une veille foncière afin d'acquérir des terres se libérant en périphérie du projet, permettant ainsi de relocaliser les exploitations impactées. La démarche à

l'amiable a aussi incité certains exploitants concernés à signer une éviction pour la totalité de leur exploitation (y compris les terres hors emprise de la future plateforme), libérant ainsi près de 500 ha de terres agricoles remis à la disposition de la profession dans le cadre d'un partenariat associant Aéroports du Grand Ouest, la SAFER et la profession agricole, en articulation avec l'aménagement foncier.

UNE PROTECTION DES ZONES HUMIDES PROTÉGÉES

Le futur aéroport est situé en tête de bassin-versant, dans un secteur où les risques d'inondations sont faibles. Cependant, pour éviter toute augmentation des débits de crue et donc des risques d'inondation, les surfaces imperméabilisées ont été limitées à 150 ha sur les 537 ha aménagés, à l'ouverture de l'aéroport. Des mesures compensatoires seront également mises en œuvre pour pallier les effets des impacts résiduels. L'objectif est ainsi de recréer, restaurer ou améliorer les fonctionnalités majeures des écosystèmes liés aux zones humides sur le plan hydrologique (soutien d'étiage, régulation des nutriments, rétention des toxiques, interception des matières en suspension) et écologique (qualité de la biodiversité). Ces dispositifs seront mis en œuvre prioritairement au sein de l'emprise de l'aéroport sur les zones dédiées aux mesures compensatoires et, à l'extérieur de cette emprise, au plus près du projet, sur les bassins versants impactés. L'amélioration et la gestion conservatoire des milieux humides d'intérêt sont également intégrées dans la démarche.

LE RAPPORT DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT DURABLE DE MARS 2016 SUR LES ALTERNATIVES AÉROPORTUAIRES DU GRAND OUEST RAPPELLE :

« Du point de vue des habitats identifiés par la directive 92/43 CE, le secteur de Notre-Dame-des-Landes ne présente que peu d'espaces d'intérêts européens en proportion de la surface inventoriée et en valeur absolue et que de ce fait et dans l'optique de la constitution d'un réseau d'espaces significatifs à l'échelle européenne, l'absence de désignation est cohérente. »

« Le site de Notre-Dame-des-Landes s'avère d'une réelle richesse... tant par la présence d'espèces menacées que par la taille des populations et que cet espace est sensiblement plus riche que d'autres sites évoqués. Pour autant ce n'est pas un ensemble d'exception. Ainsi dans le périmètre de la réserve naturelle de Grand-Lieu, qui ne comprend qu'une partie du lac et des surfaces terrestres peu étendues, on ne relève pas moins de 10 espèces végétales protégées et 240 espèces animales protégées. »

« Si la quasi-totalité du plateau de Notre-Dame-des-Landes a finalement été classé en zone humide, il est possible de pressentir qu'il sera de même pour l'espace qu'il serait nécessaire de maîtriser pour moderniser l'aéroport de Nantes-Atlantique en se rapprochant du lac de Grand-Lieu » et que « l'extension de Nantes-Atlantique se ferait également sur le même type de sol. »

COMMISSION D'ENQUÊTE SÉNATORIALE SUR LES COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES, AUDITIONS EN FÉVRIER 2017

Préfet de la Région Pays de la Loire :

« La commission Locale de l'Eau du SAGE Vilaine dans son avis du 3 juillet 2012 a souligné la qualité générale du dossier et en particulier la bonne description de l'état initial et des impacts. Le faible nombre de découvertes supplémentaires est un indice de la qualité de la prospection initiale ».

« La méthode fonctionnelle inventée pour Notre-Dame-des-Landes et retenue en 2010 a été reprise dans la loi pour la reconquête de la biodiversité votée en 2016 ».

« Le degré d'exigence en matière environnementale à Notre-Dame-des-Landes est très élevé. Les arrêtés préfectoraux relatifs à la préservation de l'environnement et de la biodiversité font plus de 70 pages quand ils en font 20 pour un projet de ligne à grande vitesse ».

Véronique de Crespin de Billy, rapporteur du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides :

« Sur la méthode, à la décharge du maître d'ouvrage, l'exercice était à l'époque compliqué. Il n'existait pas de méthode de dimensionnement de la compensation. Pour ce projet, il appartient à chaque maître d'ouvrage de proposer sa propre méthode. Nous avons tout de même noté dans notre rapport que les deux maîtres d'ouvrage, DREAL et AGO, avaient fait l'effort de proposer une méthode, ce qui n'est pas toujours le cas. Il faut reconnaître que cette volonté d'innovation des maîtres d'ouvrage était à l'époque assez intéressante pour un projet surfacique, en outre sur un grand territoire ».

INTERVIEW

ALAIN PAGANO



Enseignant-chercheur en écologie à l'Université d'Angers

1 EN TANT QU'ENSEIGNANT-CHERCHEUR EN ÉCOLOGIE À L'UNIVERSITÉ D'ANGERS, VOUS AVEZ PARTICIPÉ À DES RESTAURATIONS DE ZONES HUMIDES. POUVEZ-VOUS NOUS EXPLIQUER EN QUOI CELA A CONSISTÉ ?

J'ai plusieurs expériences sur le sujet. Je ne prendrai qu'un exemple pour être parlant. Lorsque l'autoroute A87 a été construite, plusieurs zones humides qui étaient sur le tracé de la nouvelle autoroute ont été détruites. Le rôle de mon laboratoire de recherche a consisté en la création de nouvelles zones humides pour permettre aux espèces impactées négativement par ces destructions de trouver de nouveaux habitats. Nous les avons suivies plusieurs années pour observer comment les espèces occupaient ces nouveaux milieux pour apprécier si cette restauration écologique était efficace, quelles étaient ces limites, et pour améliorer ce qui fonctionnait mal. Et le résultat est globalement intéressant. D'ailleurs, cette démarche devient maintenant plus courante et se professionnalise de plus en plus.

Lors de projets d'aménagement du territoire, et ce projet de construction d'un aéroport en est un bel exemple, si une restauration écologique est menée avec rigueur et qualité, on peut « réparer » les effets négatifs sur l'environnement d'un projet. La destruction de milieux remarquables peut être compensée par la création de nouveaux milieux accueillants pour la faune et la flore.

2 LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ SUR LE SITE DU FUTUR AÉROPORT EST-ELLE PROBLÉMATIQUE OU AU CONTRAIRE A-T-ELLE ÉTÉ CONÇUE SELON LES NORMES EN VIGUEUR ?

Ceux qui se risquent à prédire un problème pour la biodiversité sont dans une posture idéologique car il est bien difficile de faire des prédictions en la matière sur ce type d'approche. Soulever les limites d'une approche « réparatrice » de la Nature est juste si on cherche à améliorer le concept. Je me situe dans cet esprit. Tout n'est pas résolu par ces « réparations » mais on doit tendre à cela avec un développement de la recherche dans ce domaine.

Dénoncer cette approche « réparatrice » est possible, nous sommes en démocratie, mais il faut avoir alors l'honnêteté intellectuelle d'en annoncer les conséquences pour tout le monde. Si l'on considère qu'il est impossible de toucher aux écosystèmes, plus aucun projet d'aménagement n'est possible : ni ligne LGV, ni logements, ni aucun type de nouvelles constructions. C'est un point de vue extrême que je ne partage pas.

3 PLUS GLOBALEMENT, CONSIDÉREZ-VOUS QUE LA DÉMARCHE ENGAGÉE DANS LE CADRE DU PROJET EST INNOVANTE ET SI OUI EN QUOI ?

Oui. La démarche fonctionnelle plutôt que surfacique est une approche nouvelle par rapport à ce qui était réalisé aux débuts de l'écologie de la restauration. C'est une approche qualitative plutôt que quantitative. Intellectuellement c'est plus satisfaisant. Après, comme chaque innovation, elle soulève des interrogations et reste fragile sur les limites de nos connaissances des écosystèmes et des espèces.

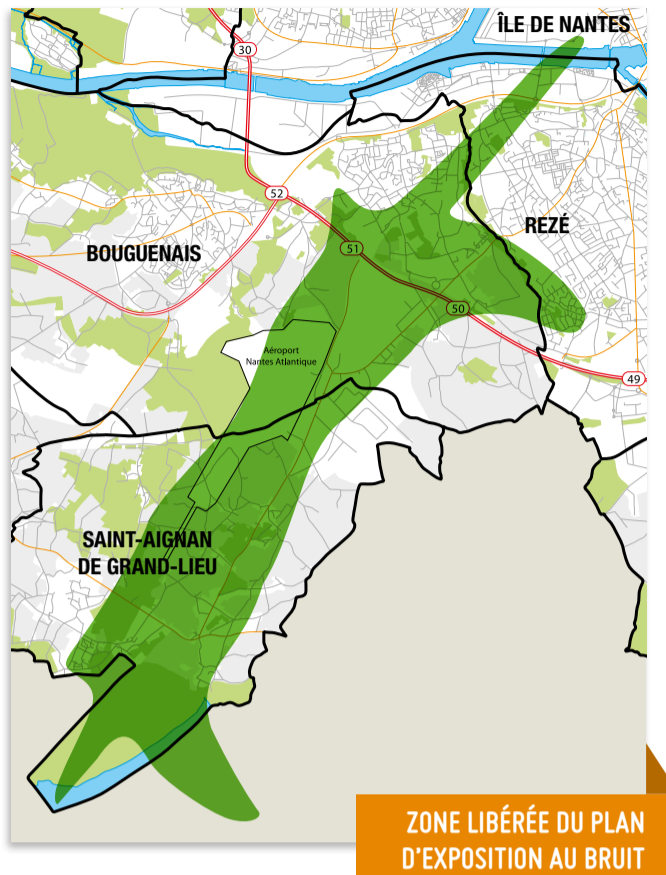
Pour ma part, je pense qu'il faut continuer à innover pour être capable demain, de restaurations d'écosystèmes encore plus efficaces.

LIBÉRER NANTES ATLANTIQUE DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT VA PERMETTRE D'ÉVITER L'ÉTALEMENT URBAIN

L'aéroport de Nantes est enclavé entre une agglomération de 600 000 personnes et une zone Natura 2000. Mais surtout sa piste est dans l'axe du centre-ville, survolé à très basse altitude, ce qui explique pourquoi la Direction Générale de l'Aviation Civile autorise exceptionnellement une approche manuelle décalée de 13° afin d'éviter les zones les plus denses. 42 000 nantais sont actuellement impactés par le Plan d'Exposition au bruit, 80 000 demain contre 900 à Notre-Dame-des-Landes.

Le transfert va permettre de libérer l'agglomération nantaise du Plan d'Exposition au Bruit et ainsi de densifier la ville en construisant en hauteur et moins en surface. Au total, près de 540 ha vont pouvoir être densifiés et accueillir 6 000 logements pour 15 000 personnes. Si ces logements sont construits en 2^e couronne, ils consommeront deux fois plus de surface foncière et agricole. Ce transfert est donc bénéfique pour la lutte contre l'étalement urbain et la préservation des espaces naturels ou agricoles. Un habitat qui offrira une qualité environnementale certaine avec la création d'une « forêt urbaine » provenant de la valorisation des terrains de la piste ouest fortement polluée. La forêt urbaine présentera des atouts environnementaux qui contribueront à la préservation de la biodiversité, à la lutte contre le changement climatique. Sur les 340 ha libérés par le transfert de Nantes Atlantique, 80 ha de forêt urbaine seront confortés et participeront au renforcement du corridor écologique entre la Loire et le lac de Grand Lieu.

Plus d'habitants et plus d'espaces verts au cœur de la métropole cela signifie moins de déplacements et donc moins d'émissions de CO₂.



6 000

logements dans l'agglomération accueillant



15 000

personnes évitant ainsi une consommation foncière en 2^e et 3^e couronne

UN PROCESSUS EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

- Avis favorable des Commissions Locales de l'Eau des SAGE Vilaine et Estuaire avant l'enquête publique qui s'est tenue de juin à août 2012 et qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de 2 réserves : la définition d'un cadre juridique technique et financier avec la profession agricole et la mise en place d'une expertise scientifique sur la méthode de compensation.
- Mise en place d'un comité d'experts scientifiques après la commission du dialogue, qui émet 12 réserves à prendre en compte (contre 30 en moyenne pour les projets de LGV). Ces réserves ont été instruites par la Direction des Territoires et de la Mer et permis des garanties supplémentaires dans les projets d'arrêtés qui ont été présentés au Comité Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques en novembre 2013 qui a lui-même émis un avis favorable suite à ces compléments.
- Sur les espèces protégées, le Conseil National de Protection de la Nature a donné un avis favorable le 5 juillet 2012 et un protocole sur la réalisation des mesures compensatoires a été conclu le 23 décembre 2013 entre l'État, AGO et la Chambre d'agriculture.
- **17 septembre 2013** : Validation du transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes par la Commission européenne, car situé hors zone Natura 2000.

- **17 juillet 2015** : Validation des arrêtés Loi sur l'eau et espèces protégées par le Tribunal Administratif de Nantes qui rejette les 17 recours déposés contre les 4 arrêtés du 20 décembre 2013.
- **27 août 2015** : Consultation publique sur le document de synthèse environnementale portant sur le projet d'Aéroport du Grand Ouest, sa desserte routière et les projets connexes, sur le territoire de proximité, réalisé par l'Etat, le SMA et le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, en prolongement du dialogue constructif avec les services de la Commission Européenne et la Direction générale de l'environnement.
- **8 août 2016** : Promulgation de la loi pour la reconquête de la biodiversité reprenant la méthode fonctionnelle de compensation testée sur le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.
- **14 novembre 2016** : La Cour d'appel administrative de Nantes confirme la légalité des arrêtés préfectoraux Loi sur l'eau et espèces protégées, du 17 juillet 2015.
- **27 avril 2017** : L'Union Européenne valide la conformité de l'Aéroport du Grand Ouest avec la réglementation européenne confirmant que le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes respectait parfaitement la réglementation européenne sur le plan environnemental.

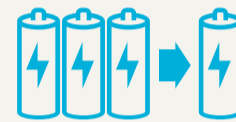
POURQUOI L'AÉROPORT DU GRAND OUEST À NOTRE-DAME-DES-LANDES EST TOTALEMENT EN PHASE AVEC LA COP 21 ?



Évite le survol de **3 zones Natura 2000**, dont le Lac de Grand-Lieu protégé par la convention internationale RAMSAR sur les zones humides.



1^{er} aéroport Haute Qualité Environnementale en France dont l'optimisation est issue du Grenelle de l'environnement et dont la neutralité carbone est prévue sur la durée de la concession.



Une consommation énergétique par passager **divisée par 3** par rapport à l'aéroport actuel.



Le principe de compensation fonctionnelle mis en œuvre à Notre-Dame-des-Landes a été repris dans la loi pour la reconquête de la Biodiversité le 8 août 2016.



90 % de la surface de l'Aéroport seront occupés par des espaces verts dont **463 hectares** à vocation environnementale et **225** à vocation agricole.



Un PEAN de **17 000 hectares** unique en France (soit **17 fois** la surface de l'Aéroport du Grand Ouest, **3 fois** la surface de la ville de Nantes).



80 hectares : taille de la future forêt urbaine sur le site de Nantes-Atlantique.



Réduction de l'impact sonore, **divisé par 50** (42 000 personnes actuellement soumises au plan d'exposition au bruit à Nantes-Atlantique, 80 000 à terme, contre 900 à NDDL).



Limite l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles. Le transfert de l'aéroport permettra de construire **6 000** nouveaux logements et d'accueillir **15 000** personnes dans l'agglomération libérée du plan d'exposition au bruit ce qui évitera de consommer 2 fois plus de surface agricole en 2^e et 3^e couronne.

Directeur de publication : Philippe Grosvalet
Co-directeur de publication : Marc Bouchery
Rédaction : Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest
Crédits photos : Conseil départemental Loire-Atlantique, Région des Pays de la Loire, Vinci - JFA artefactory.