



naturalistes  
EN LUTTE

# Notre-Dame-des-Landes : mensonges sur l'impact environnemental du projet



**Le projet d'aéroport c'est la disparition de l'un des derniers bocages humides de l'Ouest de la France**

Et ce sera :

- la destruction d'une zone recouvrant la tête de deux bassins versants, véritable château d'eau du département, véritables réserves et nurseries pour de nombreuses espèces rares et protégées (faune et flore);
- la destruction de milliers d'individus appartenant à ces espèces et de leurs habitats.

## > Le constat est sans appel

Les études sur l'impact écologique du projet, commanditées par AGO et la DREAL, se caractérisent par un temps consacré aux inventaires naturalistes insuffisant et des périodes d'inventaires souvent inadaptées (campagnol amphibie, poissons, oiseaux migrateurs...). Il en est de même pour la géologie, support des écosystèmes, bien que l'étude à large échelle ait été jugée comme suffisante par les maîtres d'ouvrages. Elles se traduisent par un inventaire incomplet de la faune, de la flore et des habitats naturels.

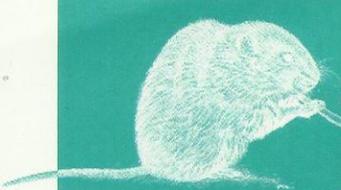
Les compensations écologiques sont obscures et inapplicables, et, quand bien même elles seraient appliquées, elles seraient inefficaces.

Le transfert des espèces est limité à seulement quelques individus de quatre espèces protégées, dont trois à titre expérimental, quand le site du projet accueille plus d'une centaine d'espèces protégées !

Les avis émis les 9 et 10 avril 2013 par le Collège des experts scientifiques (créé à la demande du Premier ministre) et le comité permanent du Conseil national de la protection de la nature (instance du Ministère de l'environnement) confirment ces insuffisances et ces aberrations !

Pourtant les services de l'État, juge et partie dans ce dossier, ont qualifié l'étude d'impact d'exemplaire et souhaiteraient en faire un modèle pour les futurs projets. Mais devant l'ampleur de la catastrophe écologique annoncée et la mascarade de compensation proposée en contrepartie, des naturalistes se sont mobilisés et ont créé le collectif des Naturalistes en lutte. Pendant une année, ils ont procédé à une véritable contre-expertise afin d'évaluer le travail réalisé par les bureaux d'étude (et ce n'est pas fini !).





## Le bilan est accablant ! Quelques éléments de la contre-expertise menée par les Naturalistes en Lutte

- **Géologie** : du fait du niveau d'échelle choisi par les maîtres d'ouvrage, les données géologiques réelles sont noyées dans des considérations générales qui amènent dans les dossiers à proposer des graphes géologiquement et hydrologiquement sans intérêt et totalement imprécis pour la connaissance des conditions de biotope. Une simple lecture du sud de la carte géologique de Nort-sur-Erdre nous montre que ce secteur est sur une unité hydro-géo-morphologique remarquable où le facteur « eau » est omniprésent : 9 têtes de bassin versant, dont 7 sur le bassin versant de la Vilaine et 2 sur le bassin versant de la Loire.
- **Habitats** : des erreurs de détermination des végétations commises par les bureaux d'étude se traduisent par des manques importants tant en surface qu'en diversité d'habitats d'intérêt communautaire (protégés par une directive européenne) : 6 habitats d'intérêt communautaire recensés par les bureaux d'étude contre 10 par les Naturalistes en Lutte.
- **Végétaux** : 3 nouvelles espèces protégées au niveau national ou régional trouvées par les Naturalistes en Lutte ! Elles ne sont pas prises en compte dans l'étude d'impact des porteurs de projet. Sous-estimation de la population de Fluteau nageant qui a été observée dans deux mares supplémentaires !
- **Invertébrés** : seules 71 espèces d'invertébrés ont été inventoriées par les bureaux d'étude alors que les Naturalistes en Lutte en ont recensées déjà plus de 600, dont de nombreuses espèces rares et plus d'une dizaine qui étaient inconnues dans le département.
- **Poissons** : prospection des poissons en période d'assec ! Forcément zéro espèce inventoriée par les bureaux d'étude, alors que les Naturalistes en Lutte en ont déjà inventorié 5 espèces !
- **Amphibiens** : sur la zone d'emprise une nouvelle espèce de triton et 40 mares supplémentaires ont été observées par les Naturalistes en Lutte !
- **Oiseaux** : au moins 6 000 couples d'oiseaux nicheurs recensés par les Naturalistes en Lutte ; les oiseaux hivernant — dont certains protégés — ne sont pas pris en compte par les maîtres d'ouvrage ; 3 espèces d'intérêt patrimonial supplémentaires recensées par les Naturalistes en Lutte.
- **Reptiles** : le site du projet est la zone majeure en Loire-Atlantique pour un lézard des zones humides. Seulement une dizaine d'observations du Lézard vivipare par les bureaux d'étude contre 135 pour les Naturalistes en Lutte.
- **Mammifères** : absence d'études complémentaires pour la Crossope aquatique et la Loutre d'Europe. Des gîtes potentiels de Chauves-souris ont déjà été détruits sur le secteur alors qu'ils sont protégés par la loi.

## > La compensation c'est une illusion !

Ces milieux naturels devenus rares, issus de pratiques agricoles extensives séculaires ne peuvent évidemment pas être reconstitués ! Les zones humides préservées qui relient les sources de différentes rivières sont un élément de la géographie indispensable à plusieurs espèces rares, que rien ne peut compenser ! On ne peut pas reconstituer une nappe d'eau et les sources. Le sol pauvre des landes humides a une histoire millénaire. Les simples arbres creux des talus ont mis un siècle à se faire. Chaque espèce a ses particularités et a des relations uniques avec les autres espèces et avec le terrain.

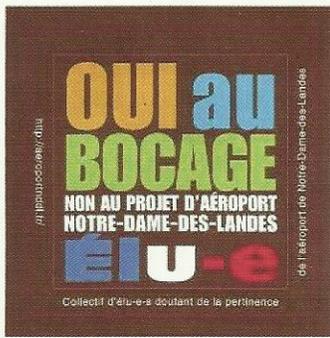
Les maîtres d'ouvrage et leur bureau d'études ont créé une méthode de compensation sur mesure qui ne prend pas en compte la totalité des espèces protégées, trop nombreuses sur le site. Ils ont édicté des règles de compensation inédites, tentant ainsi de contourner des lois de protection de la nature qui, étant donné l'ampleur pharaonique du projet, ne peuvent pas être strictement appliquées à Notre-Dame-des-Landes.

Pour ne pas ignorer totalement la loi, les porteurs du projet ont estimé la « valeur » d'une partie de la diversité biologique de la ZAD en la réduisant à des points de destruction qui s'additionnent. La « valeur » des projets de compensation, estimée cette fois-ci sous forme de points de réparation, s'additionnerait également pour arriver au même total que les points de destruction. Bien entendu, cette estimation de la « valeur » de la biodiversité n'est pas réalisée par un organisme indépendant mais bien par le porteur de projet lui-même, qui a tout intérêt à la minimiser afin de réduire la facture des compensations !

Ceci est une manœuvre de manipulation ! Au vu de l'ampleur du projet, la compensation à l'identique est impossible. AGO et la DREAL souhaitent en contrepartie autoriser le remplacement d'un milieu ou d'une espèce détruite par la création ou la restauration d'un élément qui peut être totalement différent mais de « valeur » équivalente. C'est exactement comme si on prétendait compenser la destruction du château de Chambord par le nettoyage de Notre-Dame-de-Paris !

Il faut savoir en plus que les « compensations » en question sont théoriquement prévues mais rien ne prouve pour l'instant que leur mise en œuvre effective pourra être réalisée ou perdurer dans le temps : peu de maîtrise foncière, conventions avec les agriculteurs prévues mais pas encore signées, contrats de gestion de courte durée.

Retrouvez les Naturalistes en Lutte sur Internet :  
<http://naturalistesenlutte.verblog.com/>



# Sauvons Nantes Atlantique !

Cédpa - <http://aeroportnddl.fr>

décembre 2013

Sauvons Nantes Atlantique ! Alors qu'il peut être réaménagé, alors que les nuisances sonores ne progresseront pas et ne pénaliseront donc pas les projets urbains actuels, une nouvelle menace pèse sur lui, le zèle de fonctionnaires de l'Aviation civile. Sans doute pressés d'inaugurer un nouvel aéroport, les auteurs des études « bruit » et « coût de réaménagement » demandées par la Commission du dialogue, ont chargé la barque. Mais plus ils chargent, plus leurs manipulations sautent aux yeux ! Sur la question du bruit, ces spécialistes refusent d'intégrer les évolutions technologiques des avions alors que plusieurs modèles deux fois plus silencieux que ceux d'aujourd'hui auront 15 ans à l'horizon 2030 ! Sur la question du coût de réaménagement de Nantes Atlantique, ils choisissent des objectifs curieux : accueillir très occasionnellement des avions de 700 places qui seraient déroutés, bâtir des aérogares d'un certain standing... Le souci des deniers publics ne paraît pas les concerner.

L'aéroport de Nantes-Atlantique peut être réaménagé pour un coût bien inférieur à la construction de celui de Notre Dame des Landes. Les nuisances sonores ne progresseront pas et peuvent même être allégées par un choix de procédures adapté. L'urbanisation de l'île de Nantes ou de Rezé n'est pas mise en péril. Les 1900 emplois concernés peuvent et doivent rester au Sud-Loire. Voici les conclusions auxquelles nous sommes parvenus à l'issue de travaux sur le plan d'exposition au bruit de Nantes Atlantique (avec le bureau d'études Adecs Airinfra) et de nos premières analyses de l'étude de la DGAC sur le coût de réaménagement de la plateforme existante.

Ce ne sont pas les conclusions des services de l'Etat. Selon eux, il faut détruire l'aéroport de Nantes Atlantique et en construire un nouveau à Notre Dame des Landes. Les deux récentes études

conduites par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'ont affirmé de nouveau. Problème : ce sont des études à charge, biaisées, non objectives.

**SUR LE BRUIT, UNE QUESTION MAJEURE : comment calcule-t-on un plan d'exposition au bruit (PEB) à une échéance de long terme (2030) ?** La DGAC a choisi de ne tenir compte que des avions existants, au prétexte que les avions qui vont apparaître entre 2015 et 2018 ne sont pas certifiés. Elle appelle cela une hypothèse simplificatrice. Or ces avions, commandés par milliers, équipés de moteurs qui vont encore réduire le bruit de 50 % sont aujourd'hui en phase finale chez tous les constructeurs.

Notre bureau d'études a lui intégré ces évolutions.

**Quel modèle pour Nantes : Lyon ou Genève ?**

**Lyon Saint Exupéry**

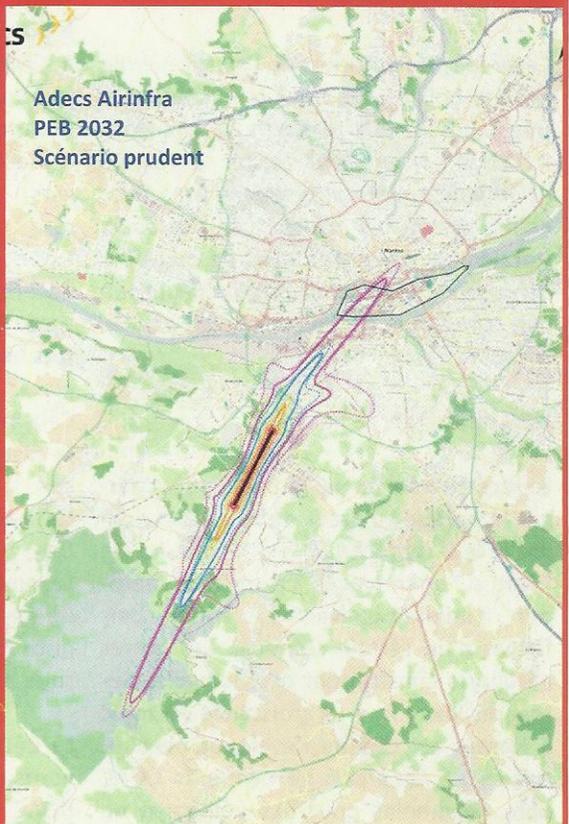
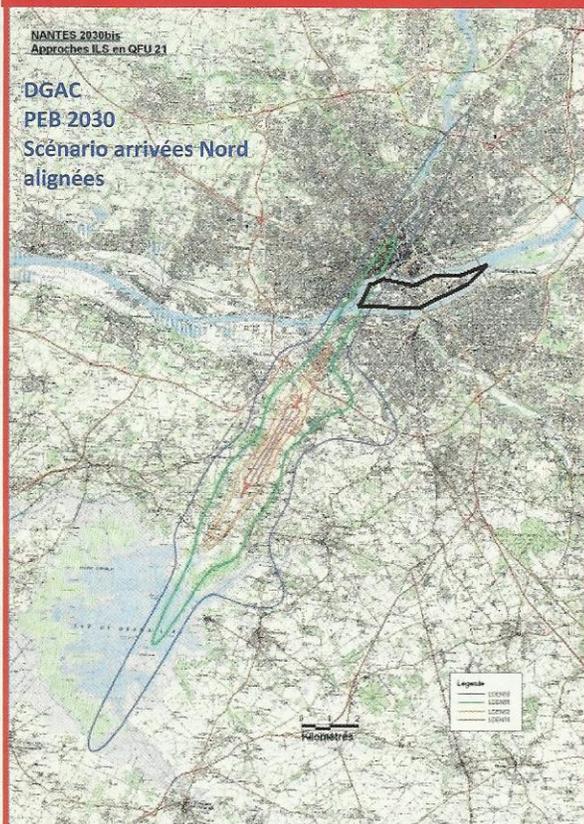
équipement moderne  
deux pistes  
gare TGV  
2000 hectares  
*mais aussi*  
retard de développement  
critique Cour des comptes  
gouffre à subventions ?

**Genève**

vieil aéroport évolutif  
une piste  
accès ferroviaire  
360 hectares  
*mais aussi*  
forte croissance  
nombreuses compagnies  
bons résultats  
s'autofinance  
créée des emplois

**2030 ? Davantage de bruit selon la DGAC...**

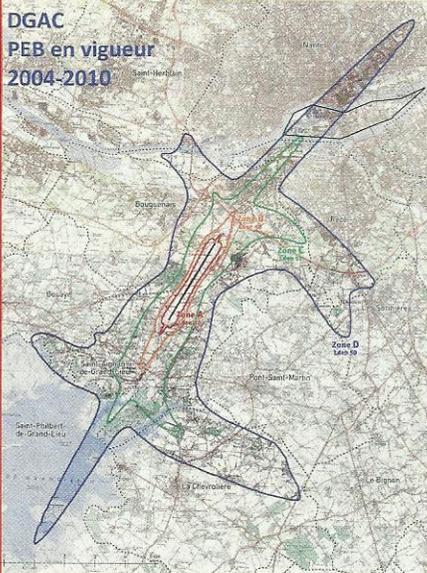
**Moins de bruit selon Adecs Airinfra !**



Sur les deux cartes, les contours de l'île de Nantes sont surlignés, de façon à faciliter la comparaison.

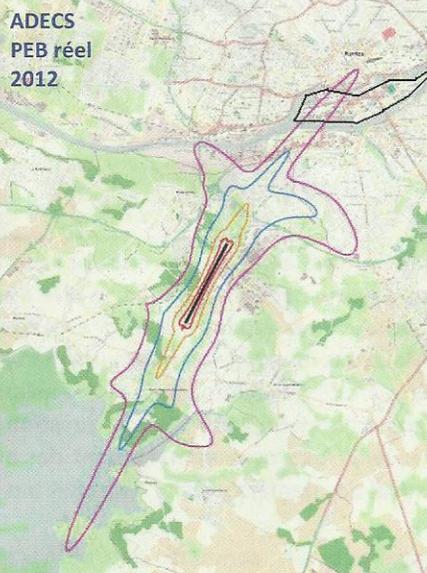
## Bruit : la DGAC recommence la même erreur qu'il y a 10 ans, en plus grave

### PEB en vigueur, horizon 2010 surestimé en 2003 par la DGAC



110 000 mouvements dont 75 000 commerciaux  
48 passagers en moyenne par avion  
Zone C (verte) à 57 db par dérogation (aurait dû être plus étendue)

### PEB réel 2012 calculé par Adecs



2012 réel :  
64 400 mouvements dont 48 200 commerciaux  
74 passagers en moyenne par avion  
Zone C (bleu clair) à 55 db (normale)

Sur les deux cartes, les contours de l'île de Nantes sont surlignés, de façon à faciliter la comparaison.

Depuis des années, des élus et des associations demandent à l'Etat de recalculer le Plan d'exposition au bruit actuel, qui a été calculé en 2003, à l'horizon 2010. Refus systématique. Le Cédpa a donc demandé au cabinet Adecs de le faire.

A partir des données réelles de trafic en 2012, des types d'avions présents sur la plate-forme, l'exposition au bruit actuelle autour de Nantes Atlantique s'avère bien moindre que ce que la DGAC avait prévu il y a 10 ans (cartes ci-contre).

Dans le nouveau calcul, la zone C (en bleu clair) qui interdit la construction de nouvelles habitations, respecte la norme réglementaire de 55 décibels. Elle est loin d'atteindre l'île de Nantes.

S'il peut être acceptable de surestimer le bruit futur quand il s'agit de protéger les populations, il est par contre scandaleux de justifier le transfert d'aéroport par des prévisions de bruit fausses, celles de 2003 mais bien plus encore celles de 2013 (page 1). Des territoires, des hommes et des femmes... et de l'argent public sont en jeu !

## Coût du réaménagement : les estimations gonflées de la DGAC !

Il y a dix ans, pendant le débat public, la DGAC prétendait qu'il était totalement impossible de rester à Nantes Atlantique, qu'à partir de 5 millions de passagers, il était obligatoire d'avoir deux pistes et que l'aérogare ne pouvait être agrandie que pour au maximum 1 million de passagers supplémentaires !

Cette fois, les autorités de l'aviation civile ont été obligées de nous présenter leurs travaux. Alors, le discours a changé : « Certes, on pourrait rester à Nantes Atlantique, avec une seule piste, avec même un jour 9 millions de passagers (totalement irréaliste), avec de nouvelles aérogares... mais cela coûterait beaucoup plus cher que de construire un nouvel aéroport à NDL ! »

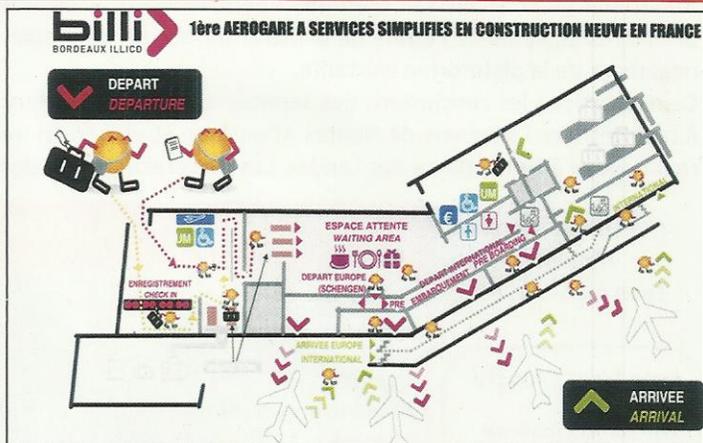
### L'art de charger la barque

La recette trouvée par la DGAC pour charger la barque : l'excès de zèle. Qui verra le leur reprocher ? Pour ce service de l'Etat, si l'on renonçait à transférer l'aéroport, il faudrait un Nantes Atlantique parfait et d'un certain standing. Les autres aéroports construisent des nouvelles aérogares low cost ? La croissance du trafic à Nantes est due au développement du low cost ? Qu'à cela ne tienne, la DGAC opte néanmoins pour des aérogares de

standing supérieur, dix fois plus chères : 110 millions d'euros pour accueillir à terme 5 millions de passagers supplémentaires. Avec des solutions de type Billi à Bordeaux (ou MP2 à Marseille), cela reviendrait à 15,5 millions d'euros pour 6 millions de passagers supplémentaires.

Encore plus absurde : Nantes devrait pouvoir accueillir très occasionnellement des avions de 700 places qui seraient déroutés de Roissy ! Cela impliquerait de gros travaux : élargir la piste, l'allonger, la consolider... Alors que 1) d'autres aéroports ont des pistes suffisamment longues autour de Roissy : Orly, Lille, Bruxelles, Châteauroux, Luxembourg... ; 2) il est toujours possible de faire atterrir ce type d'avion sur une piste comme celle de Nantes, vu qu'en suite il ne redécalle pas à pleine charge.

Le Cédpa et le collectif des pilotes vont poursuivre leurs analyses de l'étude de la DGAC, aidés par plusieurs experts, tous



Aérogare Billi à Bordeaux : 5,5 millions d'euros de travaux pour 2 millions de passagers supplémentaires... et avec des toilettes, contrairement à ce que nous a affirmé un directeur de la DGAC !

scandalisés des mensonges qui sous-tendent le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes.

Il s'agit pour nous de prévoir une évolution normale (avec des rattrapages certes), pour répondre de façon pragmatique à l'évolution de la demande. Nous proposons une solution de transport en commun (oubliée par la DGAC alors que c'est un impératif pour NDL !), des parkings-silo (étages) et des aérogares simples pour développer les capacités d'accueil des passagers. Des propositions qui, elles, ne jettent pas l'argent public par les fenêtres !