

PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

**Contribution au débat de Bretagne Vivante – SEPNB
auprès des associations naturalistes suivantes : la Ligue pour la Protection des
Oiseaux – délégation de Loire-Atlantique, De Mare en Mare, le Collectif pour
l'Inventaire des Mammifères de Loire-Atlantique (C.I.M.E.S.), Loire Vivante et
l'Atlas Entomologique**

Après avoir pris le temps nécessaire à l'évaluation de la qualité des milieux concernés par le projet « d'aéroport du grand Ouest » et donc à l'impact environnemental de ce projet dans sa globalité, les associations naturalistes tiennent maintenant à se faire entendre et prendre toute leur place dans le débat et donner un avis sur la pertinence d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Nos remarques et nos propositions sont exprimées dans l'esprit de la Charte de l'environnement pour un développement durable qui va être annexée à la constitution française stipulant que les enjeux environnementaux sont une priorité lorsqu'un site est pressenti pour des aménagements.

Force est de constater que le choix du site de Notre-Dame-des-Landes n'a pas été effectué dans ce processus indispensable. Et ceci, malgré la déclaration du Directeur général de l'aviation civile dans la préface du dossier du maître d'ouvrage : « *Indiscutablement, le transport aérien doit s'inscrire dans une perspective de développement durable...* ».

Dans notre propos, nous nous attarderons tout d'abord sur les enjeux écologiques sur le site, puis sur les risques écologiques induits par le projet bien au-delà du site. Nous montrerons ensuite pourquoi ce projet ne peut pas s'octroyer le label de « développement durable » puis nous conclurons par nos propositions.

1. Notre-Dame-des-Landes : des enjeux écologiques forts

Dans le dossier du débat public, le maître d'ouvrage estime que les enjeux écologiques sur la zone d'emprise du projet d'aéroport sont limités, affirmant qu'aucun espace naturel et écologique remarquable n'y est recensé à ce jour ⁽¹⁾.

Or, une lecture attentive de l'expertise écologique réalisée par le bureau d'études Biotopie en 2002 vient contredire cette analyse. Ce travail a en effet mis en évidence que la zone d'emprise du projet d'aéroport est d'un grand intérêt, et qu'elle constitue au sein des 1200 hectares étudiés par Biotopie le cœur d'un vaste territoire formant une unité écologique fonctionnelle remarquable. Ce territoire abrite en particulier plusieurs habitats et espèces d'intérêt patrimonial, et plusieurs sites présentant un intérêt écologique fort y sont recensés.

1.1. Une zone bocagère préservée

L'expertise écologique donne une idée assez précise du territoire étudié par Biotopie. Le secteur est marqué par une prédominance de l'élément « eau », ce qui se traduit par une abondance des milieux humides et aquatiques. Occupée par un bocage au maillage serré, autre trait caractéristique, cette zone présente une mosaïque de parcelles agricoles de petite superficie où les prairies dominent. Cette mosaïque est entrecoupée de petits bois, friches, landes, jachères ⁽²⁾. Le secteur se caractérise également par un réseau très dense de mares, puisque ce sont environ 200 points d'eau qui ont été localisées ⁽³⁾. Globalement, cette zone bocagère, la dernière aussi bien conservée dans le département de Loire-Atlantique ⁽⁵⁾, est de très bonne qualité car présentant des milieux préservés, favorables à la présence d'une faune et d'une flore diversifiées ⁽⁴⁾.

1.2. Des habitats et des espèces remarquables

La qualité écologique de ce secteur bocager se traduit donc par la présence de plusieurs habitats et espèces d'un grand intérêt patrimonial. Ces habitats et la plupart de ces espèces sont liés en particulier à la prédominance des milieux humides et aquatiques.

1.2.1. Les habitats remarquables (6)

Quatre groupements d'intérêt ont été mis en évidence sur l'ensemble de la zone d'études (voir Tableau I).

Tableau I : Habitats d'intérêt observés sur la zone d'étude

Habitats	Etat de conservation	Intérêt patrimonial
Eaux stagnantes, oligotrophes à mésotrophes avec végétation du <i>Littorelleta uniflorae</i> et/ou du <i>Isoeto-Nanojuncetea</i> (mares)	Bon à très bon	Fort
Eaux oligo-mésotrophes calcaires avec végétation benthique à <i>Chara spp.</i> (mares)	Moyen	Fort
Landes humides atlantiques septentrionales à <i>Erica tetralix</i> (zones tourbeuses)	Moyen	Fort
Prairies à <i>Molinia</i> sur sols calcaires, tourbeux ou argilo-limoneux (prairies paratourbeuses)	Moyen à assez bon	Fort

Seul l'habitat aquatique avec végétation benthique à characées est un habitat très rare sur l'ensemble du territoire français, et est inscrit à l'annexe I ⁽⁷⁾ de la directive Habitats. Les trois autres sont des habitats typiques de la façade atlantique, mais sensibles au drainage et à une intensification des pratiques agricoles. Avec l'évolution que l'agriculture a connu ces dernières décennies, ces habitats se sont considérablement raréfiés, que ce soit en France ou à l'échelle de la façade atlantique. Au sein de l'aire d'étude, tous ces milieux sont rares, et présentent donc un intérêt patrimonial fort. Remarquons que trois de ces quatre habitats sont présents dans la zone d'emprise du projet et que plus de la moitié des sites recensés sont concentrés sur cette partie de la zone d'étude.

1.2.2. Les espèces remarquables (8)

- La flore

Les espèces remarquables qui ont été inventoriées sont liées à la présence des habitats remarquables mentionnés dans le paragraphe précédent. Le flûteau nageant (*Luronium natans*) fait toutefois exception. Relativement rare dans une grande partie de la Loire-Atlantique ⁽⁹⁾ et apparemment en forte régression dans le Massif armoricain ⁽¹⁰⁾, cette espèce est localement abondante du fait de la présence de nombreuses mares sur la zone d'études. Notons d'ailleurs que la moitié des stations connues sont localisées au sein de la zone d'emprise du projet.

- La faune

Le secteur d'étude abrite plusieurs espèces remarquables, que ce soit au niveau de l'avifaune, des batraciens ou encore des insectes. La présence de ces espèces s'explique essentiellement par l'existence d'une structure bocagère très préservée et l'existence de nombreuses zones humides.

En ce qui concerne les batraciens, le secteur est remarquable, tant du point de vue de la diversité des espèces que de l'importance des effectifs. Toutes les espèces observées sont protégées au niveau national, et certaines sont inscrites en annexe II et/ou IV de la directive Habitats ⁽¹¹⁾. De plus, quatre espèces d'une grande valeur patrimoniale sont présentes : le triton alpestre (*Triturus alpestris*), le triton crêté (*Triturus cristatus*) et le triton marbré (*Triturus marmoratus*), rainette verte (*Hyla arborea*). D'après les données dont on peut disposer sur le sujet, la première espèce semble très rare en Loire-Atlantique, la seconde assez rare et les deux dernières assez communes ⁽¹²⁾. Ces espèces sont actuellement en très forte régression au niveau national, du fait de la disparition et de la fragmentation de leurs habitats. La zone d'étude revêt donc un intérêt batrachologique fort au regard des habitats en présence : secteur bocager préservé et réseau important de mares. Comme le montre la carte des amphibiens et reptiles de l'expertise écologique de Biotope, la zone d'emprise du projet reste le secteur le plus intéressant pour les batraciens. C'est notamment dans ce secteur que se situent les deux seules mares où le triton crêté a pu être observé.

Pour ce qui est des insectes, la zone d'étude abrite certaines espèces très menacées à l'échelle européenne. Il s'agit notamment de l'agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*) et du damier de la

succise (*Euphydryas aurinia*), deux espèces actuellement en forte régression du fait de la disparition progressive de leurs habitats (zones humides à tendance oligotrophe). Comme pour les amphibiens, la zone d'emprise du projet présente un intérêt particulier pour ces deux espèces. C'est en effet dans cette zone qu'une grosse population d'agrion de Mercure a été découverte (plus de 200 individus) et qu'ont été découvertes les deux seules stations de damier. Il n'est pas inutile de préciser que ces deux espèces sont protégées au niveau national et inscrites à l'annexe II de la directive « habitats ».

Bien qu'aucune étude spécifique n'ait été menée sur les chauve-souris, le site présente de fortes potentialités pour l'accueil de celles-ci ⁽¹³⁾. Rappelons que toutes les espèces de chiroptères sont protégées en France et inscrites en annexe II et/ou IV de la Directive « Habitats ». Ce secteur est certainement mis à profit par de nombreuses espèces, à savoir pipistrelles, murins, oreillards, grand rhinolophe, barbastelle, sérotine, noctule, qui sont toutes présentes en Loire-Atlantique, parfois en nombre important comme le montre les résultats du dernier inventaire hivernal de l'année 2003 ⁽¹⁴⁾.

1.3. Des sites remarquables (15)

Dans le cadre de la réactualisation de l'inventaire des ZNIEFF ⁽¹⁶⁾ des Pays-de-Loire, il a été proposé d'inscrire à cet inventaire deux nouveaux sites localisés dans la zone d'emprise du projet. Par ailleurs, le bilan des inventaires écologiques a permis au bureau d'études Biotope de mettre en évidence 11 secteurs sensibles d'un point de vue écologique, et présentant par conséquent un fort enjeu de conservation. Une carte annexée dans l'étude permet de constater que ces sites sont concentrés essentiellement sur la zone d'emprise du projet, dont la moitié de la superficie est concernée.

1.4. Des enjeux écologiques forts : oui, mais dans quelle mesure ?

Au vu des éléments présentés dans les paragraphes précédents, la zone étudiée par le bureau d'études Biotope et en particulier la zone d'emprise du projet présentent des enjeux écologiques forts : bocage très bien préservé, populations remarquables de batraciens résultant en particulier de la présence d'un réseau très dense de mares, populations importantes d'espèces très rares à l'échelle française voire européenne (agrion de Mercure, damier de la succise). **Toutefois, ce travail ne fait que dresser un état des lieux sommaire et ne permet pas d'appréhender finement l'enjeu du secteur en terme de conservation de la biodiversité. Ainsi, à quelle échelle se place cet enjeu : locale, régionale, nationale ou européenne ? En l'absence d'études complémentaires, nous ne pouvons répondre que prudemment à cette question.**

Pour le bocage, l'enjeu de conservation se situe au moins à l'échelle départementale voire régionale. Il s'agit en effet du dernier secteur bocager aussi bien préservé en Loire-Atlantique. Compte tenu du projet d'aéroport, très peu d'investissements ont été en effet réalisés pour moderniser l'activité agricole durant ces trois dernières décennies. Le secteur n'a donc pas connu de réaménagement foncier, et malgré le caractère très hydromorphe des sols, une très faible proportion des terres agricoles est aujourd'hui drainée (6%) ⁽¹⁷⁾. Ce secteur est donc un témoin de ce que pouvait être le paysage rural de l'ouest de la France avant la révolution agricole.

Pour ce qui est des habitats et espèces remarquables observées sur le secteur, beaucoup sont d'intérêt européen. Toutefois, il est difficile de dire si les surfaces et effectifs respectifs sont suffisants pour faire de la zone d'étude une zone d'intérêt européen pour leur conservation. Malgré tout, leur présence donne au secteur de Notre-Dame-des-Landes un intérêt plus que local, probablement régional voire national. C'est le cas notamment pour l'agrion de Mercure.

2. Notre-Dame-des-Landes : un projet incompatible avec les enjeux écologiques locaux

2.1. Le projet ⁽¹⁸⁾

Le projet d'aéroport prévoit la construction de deux pistes d'atterrissage et d'une aérogare. Trois scénarios d'aménagement du site sont proposés et présentés dans le dossier du débat public. Pour desservir la plate-forme aéroportuaire, la réalisation d'une desserte routière à 4 voies est projetée. Cette route relierait les deux axes structurants que constituent la RN 137 (Nantes-Rennes) et la RN 165 (Nantes-Vannes). D'autre part, la voirie locale sera rétablie.

2.2. Les impacts prévisibles

Le dossier du débat public ne donne que très peu d'éléments permettant de connaître réellement l'impact des aménagements prévus sur les milieux naturels, la faune et la flore du site. Cela est d'ailleurs paradoxal au regard des enjeux mis en évidence par l'expertise écologique, mais révélateur du peu d'importance que le maître d'ouvrage accorde à la question. La problématique environnementale est d'ailleurs essentiellement abordée sous l'angle de la gêne sonore.

Quel que soit le scénario retenu à terme, il est probable que l'aménagement de l'aéroport ait de lourdes conséquences sur la qualité écologique de la zone. Cet espace devrait en effet subir une forte artificialisation, au détriment des milieux et des espèces présentes. Bien que le dossier du débat public ne donne que peu d'éléments sur le sujet, il est certain que la construction des pistes, de l'aérogare et des diverses routes se traduira par la destruction directe de plusieurs sites identifiés comme écologiquement sensibles et donc des habitats et des espèces qui leur sont associés (landes de Rohanne, Fosses Noires). D'autres secteurs qui ne seront pas directement touchés par les aménagements subiront également un impact non négligeable. En effet, l'enjeu de conservation des milieux les plus remarquables du secteur et des espèces qui leur sont associées est lié au maintien des conditions actuelles du milieu et tout particulièrement du fonctionnement du réseau hydrographique. Or, le réseau hydrographique sera perturbé durablement par la création des pistes et des routes, en créant des effets de coupure provoquant l'assèchement de certains secteurs traversés. D'autre part, la construction de nouvelles routes et notamment d'une voie express entraînera une compartimentation de l'espace par une coupure des corridors écologiques. Les échanges existant actuellement entre diverses populations animales, et en particulier chez les batraciens, seront rendus beaucoup plus difficiles, mettant en péril la pérennité des populations ainsi isolées.

3. Notre-Dame-des-Landes : des implications à l'échelle de la grande couronne nantaise

Nos élus ne cachent pas que le projet de Notre-dame des Landes avec une bretelle routière entre la RN137 (route de Rennes) et la RN165 (route de Vannes) constitue l'amorce et le point d'accrochage d'une deuxième couronne nantaise. En agissant ainsi, ils figent un projet qui n'a pas encore fait l'objet de débat quant à sa nécessité d'abord et à sa localisation ensuite.

Une localisation de fait de cette deuxième couronne à partir la bretelle routière projetée pour Notre-Dame-des-Landes conduirait inévitablement à prévoir des traversées des vallées de l'Erdre et de la Loire dans des zones humides d'importances internationales (zones de protection spéciales -ZPS-) que la France s'est engagée à préserver. Un tel projet, s'il était poursuivi, conduirait inévitablement à un contentieux avec la Commission européenne comme il en existe déjà un avec le projet d'extension du port de Donges-est . Sur ce sujet d'ailleurs la France vient d'être mise demeure par Bruxelles de fournir des explications sur de possibles violations de la législation européenne sur l'environnement.

4. Notre-Dame-des-Landes : un projet en contradiction avec le concept de développement durable

Le projet de Notre-Dame des Landes se place dans la perspective d'un développement sans limite du transport aérien ; or rien ne dit que la croissance connues ses dix dernières années se poursuivra, ni qu'elle est souhaitable. Elle est due pour une grande part à la « libéralisation » de ce secteur et au « dumping » qui l'a accompagné. Si celui-ci a pu un certain temps être profitable au consommateur, ce temps est révolu et nous devons aujourd'hui en assumer les conséquences sociales.

De plus cette croissance s'appuie sur un développement des liaisons courtes et moyennes en concurrence avec le train. Il convient de rappeler que l'avion est le moyen de transport le plus polluant et dont les gaz produits en altitude participent plus efficacement à l'effet de serre que ceux produits au sol.

Certes l'avion reste indispensable pour les longues distances mais son développement doit être pensé en complémentarité du train qui est le moyen de transport qui doit être privilégié pour les déplacements de quelques centaines de kilomètres. Comme il ne semble pas économiquement envisageable de créer des bretelles ferroviaires spécifiques, il convient de placer tout nouveau projet à proximité d'une liaison existante. La situation de Notre-Dame-des-Landes est sur ce point rédhibitoire.

5. Nos Propositions

Le site de Notre-Dame-des-Landes constitue une opportunité résultant d'un choix et d'un projet des années soixante quand on croyait encore au développement des vols supersoniques. Le contexte aujourd'hui est totalement différent, alors ne réalisons pas au 21^{ème} siècle un projet du 20^{ème}.

Les extrapolations retenues par le maître d'ouvrage, bien que très optimistes sur le développement du transport aérien, ne mettent pas en évidence l'urgence d'une décision et différer le projet d'une dizaine d'année permettrait :

- de s'assurer des tendances d'évolution du transport aérien,
- d'étudier une alternative à Notre-Dame des Landes s'inscrivant dans un véritable projet de développement durable.

Pour cela les critères à prendre en compte seront :

- l'absence d'impact fort sur les milieux naturels des infrastructures aéroportuaires et des dessertes ;
- la complémentarité air-rail qui impose une localisation à proximité d'une liaison existante ou à créer rapidement comme Nantes-Rennes ;
- et bien sûr réduire autant que possible les atteintes à la qualité de la vie des riverains de l'aéroport et les infrastructures connexes.

Pour répondre aux exigences du développement durable les critères environnementaux devront être pris en compte en amont de l'étude pour comparer les sites potentiels et non pas après pour justifier le choix du Maître d'ouvrage. Ils devront porter non seulement sur le site mais intégrer les aménagements connexes et ceux que le projet ne manquera pas d'induire.

6. Avenir de la ZAD de Notre-Dame des Landes

La qualité environnemental du site est due pour une large part aux contraintes que le classement en ZAD a fait peser sur elle et qui fait qu'elle représente aujourd'hui le témoin de ce que fut nos campagnes.

On pourrait craindre que cette conservation se soit fait au détriment du développement de l'agriculture sur ce secteur. Force est de constater qu'on a plutôt affaire à une agriculture dynamique. Les agriculteurs concernés ont su trouver les voies de développement compatibles avec les contraintes qui leurs étaient imposées. Cet exemple montre que développement et préservation de l'environnement ne sont pas incompatibles et il conviendra de trouver avec les agriculteurs et le Conseil Général propriétaire des terrains les moyens de préserver cet équilibre.

Contact :

Bretagne Vivante – SEPNB

Bernard GUILLEMOT, président : 02 40 85 63 90 bernard.guillemot@planetis.com

Régis MOREL : 02 99 30 64 64 ou amenagement@bretagne-vivante.asso.fr

(1) Direction de l'aviation civile, 2002. Dossier du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, page 41.

(2) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 22, 57, 62.

(3) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, page 9.

(5) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 50, 93.

(4) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 50, 62, 93.

(6) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 22 à 28.

(7) L'annexe I de la directive Habitats liste les habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation

(8) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 14 puis 29 à 57.

(9) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, page 30.

(10) DIREN Bretagne, 1994. Catalogue des espèces et des habitats de la Directive Habitats présents en Bretagne, page 202.

(11) Annexe II Directive « Habitats » : espèces d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation / Annexe IV Directive « Habitats » : espèces d'intérêt communautaire nécessitant une protection stricte.

(12) Association de Mare en Mare, 2000. Atlas des amphibiens et reptiles de Loire-Atlantique.

(13) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, page 14.

(14) Communication de D. MONTFORT, naturaliste local.

(15) Bureau d'études Biotope, 2002. Expertise écologique, pages 70 à 92.

(16) Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

(17) Chambre d'agriculture 44, Conseil général 44, 2002. L'agriculture et l'aéroport Notre-Dame-des-Landes.

(18) Direction de l'aviation civile, 2002. Dossier du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, page 50.