

Fiche l'aéroport du Grand Ouest est ECOLO !



Pourquoi la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est nécessaire et indispensable ?

Pour les habitants de l'agglomération nantaise, le lancement des travaux de réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes en vue d'une mise en service à l'horizon 2020 présente une urgence et une cohérence incontournables

Le transfert de Nantes-Atlantique vers NDDL s'inscrit dans un projet de développement durable, cohérent avec la COP 21

- Les territoires du Grand Ouest comptent plus de 8 millions d'habitants (plus que l'Irlande ou le Danemark) et ont besoin d'une connexion directe avec l'Europe, en rupture avec les schémas dépassés de centralisme et de dépendance de la région parisienne :
 - La performance de l'outil aéroportuaire est sur le long terme essentielle pour garantir cette appartenance à l'Europe.
 - La réalisation de l'Aéroport du Grand Ouest, dans une localisation et une coopération partagées entre les deux Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire et les deux métropoles de Nantes et Rennes, constitue une avancée majeure dans cet objectif.
- Ce transfert s'inscrit de façon équilibrée dans le projet de développement et d'aménagement durable de la métropole Nantes – Saint-Nazaire :
 - En conformité avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Etat, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la métropole a été adopté en 2007 à l'unanimité des élus.
 - Plus de 25% du territoire de la métropole sont intégrés dans des zones Natura 2000 ou des sites classés ; le site de NDDL n'est pas inclus dans ces espaces exceptionnels protégés.
 - La maîtrise de la consommation des espaces agricoles fait l'objet de règles partagées, confortées dans le secteur de NDDL par la création d'une « Zone de protection des Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PEAN) » de 17000 ha, entre l'agglomération nantaise et l'aéroport.
 - Le développement des espaces d'accueil d'activités économiques ou d'habitat autour de la nouvelle plate-forme aéroportuaire est maîtrisé dans les documents d'urbanisme.
- Le bilan énergétique de la nouvelle plate-forme sera du niveau d'excellence que l'on attend d'un tel équipement au regard des objectifs de la Cop 21 :
 - Division par 3 de la consommation d'énergie de la plate-forme, à travers notamment une conception basse consommation de la nouvelle aérogare.
 - Réduction forte des consommations au sol des avions, grâce aux deux pistes qui permettent de supprimer les roulages inutiles ainsi que les temps d'attente.
 - Desserte performante par les transports collectifs (10 à 15% de la clientèle), avec possibilité de l'augmenter fortement à long terme en cas de raccordement au réseau ferroviaire rapide envisagé entre Nantes, Rennes et la Bretagne-sud.
 - Recentrage géographique de la plate-forme aéroportuaire dans sa zone de chalandise (Pays de la Loire – Bretagne), réduisant d'autant les déplacements routiers liés à l'usage de l'aéroport.
 - Capacité donnée au cœur de l'agglomération nantaise d'accueillir de nombreux habitants sur les espaces libérés des contraintes réglementaires du PEB (environ 6000 logements pourront être créés), au lieu de laisser grossir le flot des migrations journalières périurbaines qui participent lourdement à la consommation d'énergies fossiles et à l'émission de gaz à effet de serre.
- L'impact de la nouvelle plate forme sur le milieu naturel sera conforme aux engagements nationaux et européens de protection de l'environnement :
 - Du fait de l'implantation de l'aéroport en dehors des zones Natura 2000, la protection des espèces naturelles présentes sur le site peut se faire dans un cadre de déplacement sur des zones d'habitat adaptées ; c'est l'objet des arrêtés préfectoraux à propos desquels le tribunal administratif a rejeté les recours des opposants au projet en juillet 2015. A contrario, le site de Nantes Atlantique contigu à deux zones Natura 2000 (vallée de la Loire et Lac de Grand Lieu) ne pourrait pas évoluer sans mettre en cause la protection de ces espaces et des espèces qu'ils abritent, l'exploitation actuelle avec survol à basse altitude du lac de Grand Lieu étant déjà de nature à poser problème pour la faune aviaire.
 - La nouvelle plate-forme, développée sur une emprise de 1239ha, n'entraînera qu'une imperméabilisation limitée à environ 150ha (pistes, aires d'évolution des avions, accès et bâtiments), le reste étant maintenu à l'état d'espaces verts ou intégré au programme de valorisation et compensations environnementales.
 - la consommation et l'imperméabilisation d'espaces naturels de la plate-forme aéroportuaire et de ses accès ne sera pas supérieure à celle que générerait l'accueil de 6000 logements en zone périurbaine dans l'hypothèse d'un non transfert de l'aéroport.