



La vérité sur Grand-Lieu

Loïc Marion

On trouvera ici des extraits de la lettre que l'auteur a adressée, en tant qu'ancien directeur de la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu et chercheur spécialiste du lac de Grand-Lieu, au Président de la commission du Dialogue qui avait tenu des propos montrant une grande ignorance au sujet des inconvénients de l'aéroport de Nantes pour la Réserve naturelle de Grand-Lieu.



Vue aérienne du lac de Grand-Lieu montrant les rives de Bouaye (premier plan avec l'écluse de sortie du lac), celles de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu (second plan à gauche) et de La Chevrolière au sud de l'embouchure de l'Ognon avec le village de Passay (dans le prolongement de l'écluse de Bouaye).

Parmi les arguments environnementaux présentés en faveur du déménagement de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique de Château-Bougon à Notre-Dame-des-Landes figure en bonne place, notamment de la part des élus (cf. encart publicitaire paru dans les journaux régio-

naux le 18/12/2012), la protection du lac de Grand-Lieu et de sa réserve naturelle « menacée par l'aéroport existant dont elle est mitoyenne ». Non seulement cet argument est faux, mais ce déménagement de l'aéroport aura exactement l'effet inverse.

L'actuel aéroport de Château-Bougon menace-t-il la faune du lac de Grand-Lieu ?

Les avions commerciaux ne gênent nullement la faune du lac de Grand-Lieu puisque son survol s'effectue à plusieurs centaines de mètres de hauteur, bien au-delà des 300 m d'interdiction réglementaire de survol aérien de la réserve. Les oiseaux, notamment, ne réagissent absolument pas à ces passages auxquels ils sont depuis longtemps habitués (rien à voir avec des hélicoptères). En outre, le survol du lac s'effectue essentiellement en vol d'atterrissage, moteurs au ralenti et pratiquement silencieux avec les avions actuels, tandis que les décollages prennent très vite de la hauteur et généralement bifurquent avant d'atteindre le lac. Je n'ai constaté une gêne des oiseaux qu'à l'occasion des baptêmes de l'air exceptionnels du Concorde. Dans tous les dossiers de protection du lac (Réserve naturelle de 2700 ha, Site classé de 7500 ha, Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique, Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation, Site Ramsar, application de la Loi Littoral, Programme européen Life), tout comme dans les ouvrages scientifiques, je n'ai jamais évoqué le moindre problème soulevé par l'aéroport de Nantes-Château-Bougon, bien que ne m'étant jamais privé de dénoncer les multiples atteintes environnementales que subit ce lac.

Y a-t-il pollution du lac de Grand-Lieu par les avions ?

Concernant la question de la pollution aérienne, je n'ai jamais réussi à avoir confirmation de largages de kérosène en phase d'approche sur le lac, dont l'existence aurait d'ailleurs été immédiatement visible par des irisations sur l'eau. Au contraire, il m'a été indiqué que ces largages concernent essentiellement les aéroports pour lesquels il existe une forte probabilité de liste d'attente à l'atterrissage, pouvant atteindre plusieurs dizaines de minutes comme pour les aéroports parisiens, ce qui oblige les avions à garder une réserve de sécurité pour tourner, ce qui n'est pas le cas à Nantes (atterrissage direct). Quand bien même il y aurait largages, ils seraient effectués bien avant le lac, à hauteur élevée, de façon à provoquer une brumisation qui n'a que peu de risques d'atteindre le sol. Enfin, les avions en phase d'atterrissage longent la côte orientale du lac, dans l'axe de la piste, et les vents dominants pousseraient les vapeurs de kérosène hors du lac, tout comme la pollution créée par les moteurs. Tant les études menées pour la constitution du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin du lac de Grand-Lieu, que celles que j'ai conduites pendant de nombreuses années sur le bilan entrées-sorties des pollutions sur le lac, n'ont pas mis en évidence une pollution du lac due aux avions. La véritable menace pesant sur ce lac est l'activité

Pierrick Marion



Avion en phase d'atterrissage à Nantes Atlantique survolant la rive orientale du lac de Grand-Lieu à hauteur respectable, et Guifette moustac en alimentation.



Pierrick Marion

Les avions commerciaux de Nantes-Atlantique ne gênent absolument pas la faune du lac de Grand-Lieu, dont l'espèce phare du lac, la spatule blanche.

humaine, notamment la pollution d'origine agricole sur son bassin versant, qui lui a valu de passer en une trentaine d'années du statut oligotrophe (eaux claires) à celui d'hypereutrophe, dominé par les algues toxiques.

Les menaces environnementales indirectes liées à l'abandon de l'actuel aéroport

À l'inverse, le déménagement de l'aéroport représentera une menace environnementale considérable pour l'avenir de tous les terrains situés entre les pistes et le lac, qui bénéficient actuellement d'une interdiction ou d'une limitation drastique des constructions (Rezé, Nantes, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Bouguenais, Bouaye), reprise dans les POS ou les PLU, qui sera levée puisque leur

constructibilité est revendiquée par Nantes Métropole comme argument du déménagement. La superficie totale des terrains concernée par la réglementation sur le bruit concerne 600 ha. La zone tampon entre l'aéroport et le lac en sera gravement altérée. Déjà, la municipalité de Saint-Aignan revendique de pouvoir faire une jonction urbanistique entre le bourg actuel et le lac de Grand-Lieu (cf. l'exposition actuelle en mairie et les projets confiés à des architectes en ce sens), ce qui est totalement contraire à l'esprit de protection des abords du lac suivi depuis plus de 30 ans. Un lotissement de 125 maisons est déjà programmé. Quid également de la zone militaire aéroportuaire importante protégeant actuellement le parc et les bois du château de Bougon, en limite de pistes (le château servait au logement des gendarmes de l'aéroport), qui constitue de par sa fermeture totale au public une réserve naturelle de fait ?

Les effets pervers indirects du déménagement de l'aéroport actuel à Notre-Dame-des-Landes

Au-delà de l'emprise immédiate du lac, la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pourra avoir des effets environnementaux indirects sur l'avifaune du lac, en nécessitant la construction d'un troisième pont sur l'estuaire de la Loire. Le Conseil général de Vendée, mais aussi les gestionnaires du Puy du Fou, en font une condition à la création de l'aéroport, et préconisent un pont à hauteur du Carnet, c'est-à-dire dans l'une des zones biologiques majeures de l'estuaire de la Loire, qui accueille en alimentation non seulement les oiseaux d'eau hivernant sur l'estuaire (cf. études conduites pour le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire et par le GIP Loire Estuaire par mon laboratoire), mais aussi une partie des oiseaux d'eau tant hivernants que nicheurs du lac de Grand-Lieu. Chaque jour ou chaque nuit, des milliers d'oiseaux du lac se rendent sur cette zone pour s'alimenter.

En conclusion

Les impacts directs futurs du déménagement de l'actuel aéroport sur l'urbanisation de terrains périphériques actuel-



Vue aérienne du lac de Grand-Lieu et de l'aéroport de Nantes-Atlantique situé sur Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. La zone entre Bouguenais-Les Couëts et le lac est soumise à restriction d'urbanisme liée à l'aéroport et forme une coulée écologique à l'ouest de la piste (incluant le parc du Château de Bougon) jusqu'à la vallée de la Loire, en partie menacée par l'urbanisation en cas de déménagement de l'aéroport (revendication de Nantes Métropole).

lement inconstructibles donc maintenus naturels, notamment les terrains situés entre l'aéroport et le lac de Grand-Lieu, mais aussi l'impact sur l'avifaune du lac et celle de l'estuaire de la Loire de la construction inévitable à terme d'un nouveau franchissement de cet estuaire, devraient être inclus dans le coût environnemental du projet d'aéroport à

Notre-Dame-des-Landes, ce qui n'est pas le cas actuellement. ■

Loïc MARION, Université de Rennes I, Centre National de la Recherche Scientifique, UMR 6553 Ecobio
