Monsieur le Préfet de la Région Pays de la Loire
Préfet de Loire Atlantique
Direction des affaires interministérielle
6, Quai CEINERAY BP 33515
44035 NANTES cedex

Nantes, le 13/04/2007

Remis en main propre

A l'attention du bureau des Sites et du Droit des Sols

Objet : enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et enquête sur la mise en compatibilité des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE, avec le projet considéré
REF.: ordonnance du TA de NANTES n° E6000484/44 du 10/07/2006 et arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006
P.J.: notre rapport et avis motivé.

Monsieur le Préfet,

Vous trouverez ci-joint notre avis pour les enquêtes citées en objet qui se sont déroulées du 18/10 au 30/11/2006.

Les dossiers et registres d'enquête qui étaient mis à la disposition du public aux sièges des enquêtes sont restés à la disposition de votre bureau des Sites et du Droit des sols.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour la commission d'enquête

Son Président, Thierry FLIPO

Copie : Monsieur le Président du TA de NANTES
Madame, Messieurs les membres de la commission d'enquête

enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et enquête sur la mise en compatibilité des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE

ordonnance du TA de NANTES du 10/07/2006

arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006

enquêtes du 18/10 au 30/11/2006

Rapport et avis de la commission d'enquête

Sommaire

Rapport de la commission

1. le préambule (pages 4 et 5)
2. l'organisation de l'enquête (pages 6 à 8)
3. la présentation du projet soumis à l'enquête publique (pages 9 à 51)
4. la présentation des observations formulées par le public (pages 52 à 55)
5. la réponse du maître d'ouvrage (page 56)
6. l'examen par la commission des observations formulées par le public (pages 57 à 342)

6.1 l'enquête DUP (57 à 207)
6.2 l'enquête PLU (208 à 211)
6.3 les contributions importantes (212 à 342)

Avis de la commission

1. les conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet présenté (DUP) (pages 343 à 357)
2. les conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet présenté (PLU) (pages 358 à 359)

annexes

1) les registres d'enquête et les observations ou courriers annexés,
2) l'ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de NANTES,
3) l'arrêté de Monsieur le Préfet de LA LOIRE ATLANTIQUE prescrivant l'enquête,
4) la liste des principales pièces transmises à la Commission par le maître d'ouvrage :

- le compte-rendu de la CPDP établi en juin 2003
- les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la CPDP avril 2003
- les documents de présentation du projet lors du DP
- l'analyse du trafic 2006 à NA
- la synthèse des décisions du comité de pilotage juillet 2006

5) les références des insertions faites dans la presse,
6) les courriers établis par la Commission les 5/02 et 28/02/2007 transmettant l'analyse des observations du public,
7) la réponse du maître d'ouvrage des 12/03, 30/03 et 3/04/2007,
8) l'analyse des observations établie par la Commission et remise au maître d'ouvrage le 5/02 et 28/02/2007 constitué de :

1) une analyse statistique des opinions exprimées,
2) une analyse statistique des observations exprimées par thèmes,
3) une présentation des thèmes exprimés (p.m. : elle est reprise au chapitres 6.1 et 6.2),
4) des résumés des contributions produites par le public :

A1 : le résumé des contributions produites à la préfecture pour la DUP
A2 : le résumé des contributions produites aux autres lieux d'enquête pour la DUP
B : le résumé des contributions produites pour les PLU
C : le résumé des contributions sont apparues importantes à la Commission (p.m : il est présenté au chapitre 6.3)

enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et enquête sur la mise en compatibilité des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE

ordonnance du TA de NANTES du 10/07/2006

arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006

enquêtes du 18/10 au 30/11/2006

Rapport d'enquête

1. Préambule

La commission d'enquête, composée de Madame AUBRY et de Messieurs FLIPO, CUENIN, KIRGO, GODEC, CHARTIER, TRAVERT, désignée par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de NANTES du 10/07/2006 mise en oeuvre par arrêté préfectoral du 27/09/2006 afin de mener du 18/10 au 30/11/2006 une enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et une enquête sur la mise en compatibilité des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE, avec le projet considéré, déclare :

* avoir coté et paraphé les registres d'enquête afin qu'ils puissent être mis à la disposition du public dès le début de l'enquête,

* avoir assuré les permanences conformément au calendrier présenté dans l'arrêté d'ouverture d'enquête de Monsieur le préfet,

* avoir procédé à l'examen du dossier soumis à l'enquête,

* avoir procédé à des consultations auprès des services compétents pour avoir une bonne connaissance du contexte (Préfecture, DRE, DGAC…),

* avoir vérifié l'exécution des mesures de publicité suivantes :

- affichage aux sièges d'enquête, les jours de permanence,
- insertions dans la presse,

* avoir produit le présent rapport en toute indépendance.

Le rapport se décompose en 6 parties :

1. le présent préambule
2. l'organisation de l'enquête
3. la présentation du projet soumis à l'enquête publique
4. la présentation des observations formulées par le public
5. la réponse du maître d'ouvrage
6. l'examen par la commission des observations formulées par le public

Sont joints à l'exemplaire original du présent rapport :

1) les registres d'enquête et les observations ou courriers annexés,
2) l'ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de NANTES,
3) l'arrêté de Monsieur le Préfet de LA LOIRE ATLANTIQUE prescrivant l'enquête,
4) la liste des principales pièces transmises à la commission par le maître d'ouvrage,
5) les références des insertions faites dans la presse,
6) les courriers établis par la commission les 5/02 et 28/02/2007 transmettant l'analyse des observations du public,
7) la réponse du maître d'ouvrage du 12/03/2007,
8) l'analyse des observations établie par la commission et remise au maître d'ouvrage le 5/02 et 28/02/2007 constituée de :
   1) une analyse statistique des opinions exprimées,
   2) une analyse statistique des observations exprimées par thèmes,
   3) une présentation des thèmes exprimés,
   4) des résumés des contributions produites par le public :
      A1 : le résumé des contributions produites à la préfecture pour la DUP
      A2 : le résumé des contributions produites aux autres lieux d'enquête pour la DUP
      B : le résumé des contributions produites pour les PLU
      C : le résumé des contributions qui sont apparues importantes à la Commission

Enfin, un document présentant les conclusions motivées de la commission accompagne le présent rapport avec :

1. les conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet présenté (DUP)
2. les conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet présenté (PLU)

2. l'organisation de l'Enquête

L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante.

L'accueil aux sièges d'enquête a été convivial et les locaux mis à la disposition de la commission d'enquête pendant les permanences étaient adaptés à la réception du public.

Certains jours, l'affluence du Public a été relativement forte. Cependant, les commissaires enquêteurs ont pu recevoir les personnes qui ont souhaité être entendues par la commission.

Quelques incidents sans gravité ont émaillé des permanences : barrages filtrants, manifestation devant la Préfecture… Cela n'a pas empêché la tenue des permanences.

Il s'agissait de deux enquêtes publiques conjointes avec :

- l'enquête préalable à la DUP des travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport du Grand-Ouest à NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière,

- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE.

Les dossiers étaient constitués :

- de l'arrêté d'ouverture d'enquête,
- du dossier de DUP,
- des 5 dossiers de mise en comptabilité.

Le dossier DUP était composé :

- du dossier A, B, C et D destiné à la présentation générale de l'opération,
- du dossier E relatif à l'étude d'impact,
- du dossier F relatif à l'évaluation socio-économique et financière,
- du dossier G relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- du dossier H présentant 9 annexes relatives à la procédure et à la concertation menée sur le projet.

L'avant-dernier dossier présentait la procédure (L123-6) et le principe des modifications envisagées (création d'une zone « UF aéro » spécifique sur 4 communes, la 5ème étant concernée uniquement par le projet de desserte).

Des panneaux de présentation des grandes lignes du projet étaient disposés dans les lieux d'enquête. Ils permettaient au Public de rapidement comprendre les enjeux du projet et ils l'invitaient à se reporter au dossier pour de plus amples informations.

Pour la présente enquête, les insertions dans la presse ont été réalisées dans de nombreux supports : Ouest France, Presse Océan, Le Courrier de l'Ouest, le Télégramme de Brest, les Petites affiches de Bretagne, le Courrier de la Mayenne :

- les 28 ou 29/09/2006 pour la première insertion,

- les 18,19, 20 et 21/10/2006 pour la deuxième insertion.

Une parution est intervenue le 29/09/2006 pour Le Figaro et Le Monde.

Les références précises de ces insertions figurent en annexe 5.

Parallèlement à ces publications, un affichage a été réalisé dans les communes concernées (Mairies et sur les panneaux habituellement utilisés par les communes). Il a été régulièrement contrôlé par des huissiers ou des agents de la DDE.

Deux sites internet annonçaient l'enquête : celui de la Préfecture et celui du Syndicat mixte.

Une conférence de presse a été organisée le 17/10/2006 pour annoncer et présenter les enquêtes. Elle a été relayée dans la presse.

A la connaissance de la commission d'enquête, aucune irrégularité n'est venue perturber le déroulement de la procédure prescrite par Monsieur le préfet.

La commission a pu prendre connaissance du dossier DUP (version provisoire) lors d'une première réunion qui s'est tenue le 21/07/2006 avec les porteurs du projet sous la houlette de Monsieur le préfet (services de la Préfecture, DRE et DGAC).

Une deuxième réunion s'est tenue en Préfecture le 4/09/2006 pour permettre à la commission d'arrêter le calendrier des permanences et les modalités pratiques de déroulement de l'enquête. Elle a été suivie d'une visite commentée du site par les porteurs du projet en présence des maires des communes directement concernées par l'emprise du projet.

Une troisième réunion s'est tenue le 17/10/2006 pour une dernière réunion de travail avant l'enquête pour permettre à la commission d'approfondir sa connaissance du dossier par un jeu de questions réponses

Une série de documents a été remise ou transmise dans les jours qui suivirent pour permettre la bonne information de la commission. A toutes fins utiles, la liste des principales pièces transmises figure en annexe 4.

Au cours de l'enquête, la commission a reçu des demandes de prolongation d'enquête motivée par la complexité du dossier soumis à l'enquête et par la production d'une contribution du Conseil Général de LOIRE-ATLANTIQUE qui a été annexée aux registres de la Préfecture.

La commission n'a pas souhaité répondre favorablement à ces demandes pour les raisons suivantes :

- la durée de l'enquête fixée d'emblée était relativement longue : 1,5 mois ;
- l'affluence constatée au démarrage de l'enquête n'était pas telle qu'une prolongation apparaisse comme nécessaire ;
- la contribution du Conseil Général portait sur une alternative évoquée par certains pour un réaménagement de l'aéroport actuel. Cette contribution présentait un comparatif entre le projet NDDL et l'alternative NA de façon relativement succincte et ne méritait pas une prolongation d'enquête.

A l'instigation de la commission d'enquête, plusieurs réunions de travail se sont tenues avec différentes personnes publiques ou privées pour approfondir les contributions apportées en cours d'enquête.

C'est ainsi que la commission a rencontré :

- le 11/01/2007 :
  - L'ADECA
  - La Confédération Paysanne
  - La Chambre d'agriculture
- le 6/02/2007 :
  - Bien Vivre à Vigneux
  - L'ACIPA
  - Solidarité Ecologie
- le 21/02/2007 :
  - L'ACIPRAN
  - La CCEG et le SIVU de l'aéroport de NDDL
- Le 15/03/2007 :
  - Les porteurs du projet (services de la Préfecture, DRE, DDE, DDAF, DIREN, DGAC…)
  - Monsieur Michel BENOIT en sa qualité d'ancien directeur de l'aéroport.

3. la présentation du projet soumis à l'enquête

Le présent chapitre s'attache à résumer les dossiers soumis à l'enquête DUP et à son enquête conjointe sur la mise en compatibilité des PLU.

3.1 l'objet de l'enquête publique DUP

L'enquête publique s'inscrit dans les procédures nécessaires à la DUP du projet d'aéroport à Notre-Dame-Des-Landes (repris plus loin dans le texte sous le sigle NDDL).

Une enquête sur la mise en compatibilité des POS/PLU de certaines communes est menée conjointement.

S'agissant de la DUP, les opérations concernées sont :

- La réalisation de la plate-forme aéroportuaire qui comprend la zone de manœuvre des avions (2 pistes et leurs voies de desserte) et la zone des installations situées entre les pistes (stationnement des avions, aérogare et activités directement liées au fonctionnement de l'aéroport). La plate-forme et ses voies de desserte occupent près de 1 000 ha (940 ha pour la plate-forme aéroportuaire + le barreau routier et le rétablissement des communications).

- La réalisation de la desserte routière de la plate-forme aéroportuaire. Cette desserte est constituée par un barreau entre la RN 165 et la RN 137 dont les caractéristiques sont adaptées pour écouler le trafic attendu.

- La réalisation de voies nouvelles ou de recalibrage des voies existantes en vue de réorganiser la voirie locale compte tenu de l'impact du projet sur celles-ci.

- La réalisation des ouvrages d'assainissement nécessaires à la gestion et au traitement des eaux pluviales et des eaux usées issues de la plate-forme et de sa desserte routière.

La mise en compatibilité des POS/PLU concerne les communes de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE.

L'objectif de l'enquête est de présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le site.

Elle permettra aussi au public de faire connaître ses observations et d'apporter, ainsi, des éléments d'information utiles à l'appréciation de l'utilité publique du projet.

L'information du public trouve ses fondements dans la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à retenir le projet tant du

point de vue d'une bonne gestion administrative que de celui de la prise en compte des préoccupations environnementales.

Le but de l'enquête est double :

- **rechercher une meilleure participation du public au sujet du projet,**
- **donner au maître d'ouvrage une meilleure connaissance des besoins et des attentes des citoyens.**

3.2 Le contexte et l'historique du projet

Dès la fin des années 1960, la création d'un nouvel aéroport pour les régions Bretagne et Pays de la Loire a été envisagée dans le cadre du schéma de structure d'équilibre Nantes / St Nazaire.

A cette époque, le site de NDDL est identifié comme site préférentiel, notamment grâce à sa desserte routière.

Le 11/01/1974, l'Etat crée une ZAD sur le site pressenti et en confie la mise en œuvre au Conseil Général de LOIRE ATLANTIQUE (repris plus loin sous le sigle CG 44). Il a été ainsi ouvert un droit de préemption pendant 14 ans jusqu'en 1988. A cette date, les communes ont pris le relais par un droit de préemption urbain délégué au CG 44 jusqu'en 2004. Ce droit a permis au CG 44 d'acquérir une grande partie des terrains.

Début 2000, le projet est relancé par la réunion interministérielle du 26/10/2000 et la DTA de l'estuaire de la Loire qui prennent en compte le transfert de l'aéroport de Nantes-atlantique vers la future plate-forme de NDDL.

Les études sont inscrites au contrat Etat – Région 2000 – 2006.

En mai 2001, le ministre chargé des transports confie au préfet de région la préparation d'un débat public sur le sujet.

La CNDP (Commission Nationale de Débat Public) a décidé le 9/07/2001 d'organiser ce débat qui s'est tenu du 15/12/2002 au 28/05/2003.

Une CPDP (Commission Particulière de Débat Public) a été constitué pour le projet NDDL.

A l'issue du débat, la CPDP a publié le 15/07/2003 ses conclusions et le CR établi par son Président.

Le rapport décrit le déroulement des débats, rappelle les positions exprimées, notamment la volonté de limiter les nuisances sonores et donc d'abandonner la famille de scénarios avec l'aérogare située au Nord des pistes (appelée scénario « Sud 510 m »).

Par arrêté du 9/10/2003, au vu du CR de la CPDP, l'Etat a mis à l'étude le projet en vue de poursuivre la procédure.

Les conditions de cette poursuite y sont précisées :

- l'aérodrome aura vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution de celui de Nantes-Atlantique ;
- il sera classé en catégorie A au sens du code de l'aviation et comportera 2 pistes ;
- sa capacité maximale sera de 9 millions de passagers par an ;
- il sera implanté dans la ZAD ;
- le scénario « Sud 510 m » est abandonné ;
- les études seront menées dans le respect des principes de développement durable et dans le souci de minimiser l'impact environnemental ;
- les dispositions de l'article 155 de la loi du 27/02/2002 susvisée (droit de délaissement) seront mises en œuvre.

A l'issue du débat public, les études ont été menées dans un souci de concertation avec les différents acteurs et riverains.

Différents organes ont été créés pour permettre une consultation régulière des principaux acteurs concernés : les collectivités impactées par l'aspect socio-économique et celles directement touchées par l'emprise pressentie.

Il a été ainsi créé :

- le comité de pilotage,
- le syndicat mixte d'études de l'aéroport de NDDL représentant des collectivités territoriales,
- le pôle d'information.

Le comité de pilotage, présidé par le préfet de région, pilote les études et les dispositions d'accompagnement du projet.

Il associe l'Etat, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements 35 et 44, les CU de Nantes et Rennes, la communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres, le syndicat mixte d'études de l'aéroport NDDL, le syndicat mixte du SCOT Nantes / St Nazaire, le SIVU de l'aéroport de NDDL et les principales administrations concernées.

Le comité a choisi d'informer systématiquement les populations de toutes ses décisions en rendant publics les dossiers de séance.

Le syndicat mixte d'études de l'aéroport de NDDL, créé le 23/01/2002, a pour principal objet la réalisation des études préalables à la création du nouvel aéroport en partenariat avec l'Etat.

Il regroupe l'ensemble des collectivités territoriales concernées et témoigne de leur volonté d'être partie prenante à un projet dont elles ont contribué à l'émergence et souhaitent rester des partenaires depuis la conception jusqu'à l'exploitation.

Le syndicat regroupe 15 collectivités réparties en 3 collèges :

- les 2 régions concernées ;
- les départements de Loire-atlantique, de Vendée, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, de la Sarthe, d'Ile-et-Vilaine et du Morbihan ;
- les agglomérations et intercommunalités suivantes : Nantes-métropole, Rennes-métropole, la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, la communauté de communes de la région de Blain, la communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres et le SIVU aéroportuaire.

Le pôle d'information des populations a été mis en place par le comité de pilotage pour assurer la diffusion de l'information auprès des populations et pour animer une concertation. Il est mis en œuvre par l'Etat et le syndicat mixte.

Il permet à tous les particuliers, associations ou entreprises d'avoir une information directe et personnalisée via un site internet, une permanence téléphonique et des RDV.

Dans ce cadre, le préfet de région a reçu les associations mobilisées autour du projet :

ACIPA, Bien Vivre à Vigneux, Solidarité Ecologie, ADECA et OCAAALM…

La démarche de concertation mise en œuvre par l'Etat pendant le déroulement des études s'est cristallisée sur 5 thèmes :

- la concertation sur le positionnement des pistes,
- les études de desserte routière et de rétablissement des voiries,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- la concertation avec les milieux agricoles,
- la concertation entre les services de l'Etat.

Pour ce dernier point, une circulaire du Premier Ministre du 5/10/2004 prévoit une concertation entre les services de l'Etat à mener à l'échelon central pour tous les projets dont la DUP est prononcée après avis du Conseil d'Etat.

En l'espèce, cette concertation a eu lieu.

La synthèse de la concertation menée et une copie des avis exprimés figure à la pièce H du dossier soumis à l'enquête publique.

3.3 La présentation et la justification du programme et du projet

3.3.1 la présentation et la justification du programme

Le programme concerné par l'étude d'impact et l'enquête publique DUP implique :

- La réalisation de la plate-forme aéroportuaire qui comprend la zone de manœuvre des avions (2 pistes et leurs voies de desserte) et la zone des installations situées entre les pistes (stationnement des avions, aérogare et activités directement liées au fonctionnement de l'aéroport). La plate-forme et ses voies de desserte occupent près de 1 000 ha (940 ha pour la plate-forme aéroportuaire + le barreau routier et le rétablissement des communications).

- La réalisation de la desserte routière de la plate-forme aéroportuaire. Cette desserte est constituée par un barreau entre la RN 165 et la RN 137 dont les caractéristiques sont adaptées pour écouler le trafic attendu (11km avec un profil en travers pouvant aller jusqu'à 32 m).

- La réalisation de voies nouvelles ou de recalibrage des voies existantes en vue de réorganiser la voirie locale compte tenu de l'impact du projet sur celles-ci.

- La réalisation des ouvrages d'assainissement nécessaires à la gestion et au traitement des eaux pluviales et des eaux usées issues de la plate-forme et de sa desserte routière.

D'autres réflexions sont en cours. Plusieurs projets ressortent :

- à l'horizon de l'ouverture de l'aéroport

- projet de nouveaux espaces d'accueil d'entreprises à vocation aéroportuaire,
- projet de desserte par un tram-train de la plate-forme.

- à l'horizon de 2025

- une desserte ferroviaire Rennes Nantes via le futur aéroport

Ces différents projets feront l'objet de procédures de DUP spécifiques conduites par leur maître d'ouvrage respectif.

Il s'agit d'opérations complémentaires au projet d'aéroport, non incluses dans le programme des travaux.

Elles ont été prises en compte dans la conception de l'aéroport pour que leur intégration soit facile, notamment pour ce qui concerne les gares et l'organisation des échanges multimodaux.

La présentation de l'objet de l'autre enquête menée conjointement (mise en compatibilité des PLU) est abordée plus loin, au chapitre 3.8.

3.3.2 la présentation et la justification du projet

3.3.2.1 l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique

L'aéroport de Nantes-Atlantique est le 10ème aéroport français et le 8ème aéroport de province avec 2,1 millions de passagers en 2005.

Sur les 15 dernières années, il a enregistré une progression moyenne de 4,3%/an ce qui le place sur ce critère en 3ème position derrière CDG (Roissy CHARLES DE GAULE) et Beauvais.

Cette évolution est principalement due au dynamisme de la région.

L'aéroport actuel est situé au Sud-ouest de l'agglomération nantaise, à proximité immédiate du périphérique.

Il se développe sur une surface totale de 319 ha avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large.

L'activité de l'aéroport comporte 3 volets :

- le transport des passagers en forte croissance depuis 1975

Pour les vols réguliers, l'attractivité de l'aéroport s'étend sur les départements de Loire-Atlantique, de Vendée, de Maine-et-Loire et du Morbihan soit une population de près d'1,7 millions.

Pour les vols vacances et/ou charters, le rayon de clientèle est beaucoup plus large. Il correspond à un trajet d'environ 2h et correspond aux 3 grandes régions de l'Ouest : Pays de Loire, Bretagne et Poitou-Charentes.

- le fret aérien : une part secondaire de l'activité

Avec moins de 10 000 tonnes transportées, cette activité a une faible incidence.

- l'aviation non commerciale : une activité de complément

L'aviation non commerciale correspond à l'aviation d'affaires, aux aéro-clubs, aux hélicoptères…

Ce trafic est important (43% des mouvements).

Il n'impacte pas ou peu la capacité de l'aéroport car il intervient en dehors des créneaux utilisés par l'aviation commerciale.

L'environnement de l'aéroport est constitué du lac de Grand Lieu, par une zone d'activité riveraine et par la partie Sud et Ouest de l'agglomération Nantaise.

Ce lac d'effondrement est un des plus grands lacs naturels de France.

Il constitue une grande réserve ornithologique. Il est classé ZPS et appartient au réseau Natura 2000. Il présente un ensemble de milieux variés de grande qualité.

Il est également classé comme réserve naturelle et site classé.

La zone d'activité s'est développée autour de l'aéroport. Elle s'étend sur 8 communes. Elle est le principal pôle d'activité au Sud de la Loire.

Pour l'essentiel, les activités qui s'y développent ne sont pas liées à la présence de l'aéroport.

Compte tenu de la proximité de l'agglomération Nantaise, le bruit aérien est un enjeu fort.

Une Commission Consultative de l'Environnement (CEE) existe sur le site de Nantes-Atlantique depuis 1988. Elle est présidée par le préfet et elle regroupe les représentant des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de riverains.

Les trajectoires d'envol constituent l'essentiel des débats de la CEE.

Sur le plan économique, l'aéroport « pèse » 1 750 emplois (chiffre 2003) et 135 millions d'€ au sein des services et entreprises implantés sur la plate-forme.

A cela, il convient d'ajouter les impacts indirects :

- les activités économiques des entreprises hors du site mais qui sont au service des usagers de l'aéroport : agences de voyage, tours opérateurs, hôtels, restaurants, commerces, tourisme… pour 120 millions d'€ (données enquête 2003) ;

- les dépenses successives effectuées par tous les bénéficiaires des avantages économiques directs et indirects de l'aéroport pour 510 millions €.

3.3.2.2 les autres modes de transport

Le dossier soumis à l'enquête examine les autres modes de transport : le fer, la route, la mer.

Le ferroviaire représente plus de la moitié des déplacements. Il dispose d'un avantage concurrentiel sur la destination PARIS du fait du TGV.

Le mode routier correspond surtout aux déplacements courts, intra-régionaux. Sur les déplacements de moins de 250 km, il est en concurrence avec le TER.

La place de l'avion est importante pour les longues distances vers les autres grandes agglomérations françaises, CDG et quelques destinations européennes.

3.3.2.3 les prévisions de trafic et les insuffisances actuelles et à venir de Nantes-Atlantique

Différentes études ont été menées pour apprécier l'évolution du trafic.

Elles émanent de bureaux d'études spécialisés ou des prévisionnistes de la DGAC.

Tableau n°1 : les hypothèses de trafic à Nantes-Atlantique
(source : page 36 de la pièce ABCD « présentation générale de l'opération » et page 6 de la pièce F)

Etude	DG conseil	DGAC	DGAC	IATA consultant
Année de l'estimation	1989	2001	2002	2002
Horizon de l'estimation	2016	2020	2020	2020
Taux de croissance	6,2%	4,2%	3,9%	4,2%
Estimation trafic passagers	3,5 millions	4,3 millions	4 millions	4,28 millions

Une expertise complémentaire a été menée dans le cadre des travaux de la CPDP par le bureau d'étude Cosynergie qui a abouti à une fourchette très large de 3,4 à 4,3 millions de passagers à l'horizon 2020 (page 36 de la pièce ABCD).

Dans le cadre de l'évaluation économique et sociale (pièce F du dossier soumis à l'enquête), l'Institut du Transport Aérien (ITA) a lui aussi mené son analyse.

Il a arrêté 3 scénarios :

- les deux premiers, avec la poursuite de la croissance économique suivant la tendance dégagée ces dernières années et l'accroissement des échanges à l'échelle mondiale,

- le troisième qui considère une croissance économique soutenue.

ITA trouve une fourchette allant de 3,8 à 5 millions de passagers à l'horizon 2025 (pages 78 à 80 de la pièce F).

Toutes les études annoncent une croissance importante du trafic aérien à Nantes.

Le dossier prend en compte une hypothèse de trafic de **4 millions de passagers.**

La configuration actuelle de l'aéroport comporte des obstacles à son développement :

- une piste unique, frein à la compétitivité

L'aéroport ne dispose que d'une seule piste. Elle est exploitée dans les deux sens suivant le vent.

Cette caractéristique limite la capacité d'accueil de l'aéroport et son niveau de service.

- une aérogare au maximum de ses capacités

L'aérogare a une surface de l'ordre de 30 000 m2.

En appliquant le ratio de 10 000 m2/ million de passagers, les hypothèses de trafic montrent que l'équipement serait saturé avant 2020.

Une extension de l'aérogare serait possible pour porter sa capacité à 4 millions maximum pour 80 millions d'€ moyennant une qualité de service légèrement dégradée.

- des nuisances sonores très impactantes sur les riverains

Lors des travaux complémentaires engagés lors du débat public, il est apparu que le niveau de saturation de l'aéroport est plutôt lié aux impacts sonores et urbains de l'exploitation de Nantes-Atlantique.

L'expertise menée dans le cadre de la CPDP a évalué l'impact du maintien de l'aéroport jusqu'à son extrême saturation :

- 4,5 millions de passagers
- horizon 2020 – 2030
- niveaux sonores les plus exigeants tels que recommandés par l'ACNUSA.

63 000 personnes seraient concernées par le PEB en zones A+B+C+D dont 16 000 en zones A+B+ C.

L'urbanisme serait fortement contraint puisque la zone D s'étendrait au-delà de la gare et, la zone C, au delà de l'Ile de Nantes.

Le PEB actuellement en vigueur a été révisé et approuvé le 17/09/2004.

Il couvre 5 810 ha et concerne 41 140 personnes. Cette couverture est 6 fois plus importante que celle du précédent PEB qui datait de 1993.

Les solutions d'aménagement in situ existent : extension de l'aérogare, création d'une 2ème piste, utiliser l'aéroport de St Nazaire / Montoir en complément, mobiliser les capacités aéroportuaires du Grand Ouest, favoriser la complémentarité aérien – TGV…

Ces différentes options n'apportent pas de solutions de portée suffisante pour palier la saturation prévisible de l'aéroport tant sur le plan technique que sur le plan des nuisances sonores.

3.3.2.4 les réponses apportées par le projet de NDDL

Le site de NDDL est un site adapté aux exigences aéroportuaires :

- un important bassin de clientèle

A une heure de trajet, la population passe de 1,66 millions pour Nantes-Atlantique à 1,9 millions pour NDDL.

- une desserte de qualité

Les RN 137 et 165 permettent d'envisager une bonne desserte moyennant la réalisation d'aménagement limité (un barreau de liaison entre les deux via le futur aéroport).

- des contraintes physiques réduites

Peu d'obstacles significatifs dans un rayon de 30 km.

Les variations d'altitude sont faibles sur le site ce qui limitera les terrassements.

- une urbanisation limitée

Du fait de la ZAD de 1974, l'urbanisation a été gelée sur 1 225 ha dont 800 ont été achetés.

Peu d'habitations sont présentes sur le site et dans les environs, la population du secteur s'étant positionnée depuis plusieurs décennies en référence au projet.

- un espace aérien dégagé

Le site n'est traversé d'aucune ligne électrique.

Il est bordé par deux lignes à haute tension et à très haute tension qu'il conviendra d'enfouir ou de déplacer sur quelques centaines de mètres.

- un environnement naturel aux enjeux maîtrisables

Le site se situe en dehors des espaces exceptionnels et remarquables recensés par la DTA de l'estuaire de la Loire.

Les plus proches sont, comme sites exceptionnels, la basse vallée de la Loire et la vallée de l'Erdre et comme sites remarquables, la vallée du Gesvres, le sillon de Bretagne et le canal de Nantes à Brest. Tous sont situés à une distance importante du site et à l'abri de tout risque de nuisance (le plus proche est la vallée du Gesvres située à 1,5 km de la ZAD et l'Erdre et la Loire sont à plus de 10 km).

La DIREN a relevé dans sa liste de seconde génération de ZNIEFF, deux entités dans les limites de la ZAD :

- une ZNIEFF de type 1 au Bois et landes de Rohanne et des Fosses Noires (2 secteurs situés au centre de la ZAD)
- une ZNIEFF de type 2 pour la zone bocagère relictuelle d'Heric et NDDL située sur la moitié Est de la ZAD.

De manière générale, ce secteur de haut plateau au relief relativement stable est marqué au Nord par les vallons de petits rus et surtout, dans sa partie Sud, par la vallée du Gesvres.

Il est constitué d'un paysage agricole parsemé de quelques boqueteaux et petits boisements, complété par un réseau de haies soulignant une trame dense de chemins ruraux. Il présente une qualité paysagère dont le projet devra tenir compte.

A noter que la situation très en retrait par rapport aux zones ornithologiques riches de l'Estuaire de la Loire et du lac de Grand-Lieu réduit fortement les risques aviaires en comparaison de l'aérodrome actuel.

3.3.2.5 les prévisions de trafic à moyen terme sur le site de NDDL

Les prévisions de trafic ont été évaluées dans la pièce F. Elles ont été réalisées par ITA.

Selon cet institut, l'évolution à attendre serait, sur le site de NDDL :

Tableau n°2 : les hypothèses de trafic à NDDL en millions de passagers
(source : pages 78 à 80 de la pièce F)

Année	2015 mise en service	2025	2050
Hypothèse basse	3,294 millions	4,099 millions	6,55 millions
Hypothèse haute	3,631 millions	4,82 millions	8,09 millions

L'aéroport de NDDL induirait donc une hausse significative du trafic aérien.

3.3.2.6 l'avenir de l'aéroport actuel

L'Etat a indiqué lors du débat public qu'il y aurait transfert des activités de Nantes-Atlantique sur Notre-Dame-des-Landes.

- le trafic commercial sera transféré ;
- les activités industrielles et de services présentes sur le site de Nantes-Atlantique et non directement liées à la proximité d'un aéroport commercial seront maintenues et développées ;
- le renforcement du pôle aéronautique, qui restera un pôle économique majeur de l'agglomération nantaise, sera encouragé sur le site actuel ;
- la piste actuelle sera maintenue pour répondre aux nécessités du fonctionnement industriel et son emprise revue en conséquence (l'emprise de l'aéroport recalibré passerait à 80 ha) ;
- les emprises libérées participeront à l'apport de l'Etat à l'opération aéroportuaire (les terrains appartenant à l'Etat sur le site de Nantes-Atlantique s'élèvent aujourd'hui à 320 ha au total ce qui permet de libérer 240 ha).

3.4 Les différents sites examinés

En 1965, l'Etat a recherché un nouveau site aéroportuaire.

Le service des bases aériennes en janvier 1968 a proposé un site localisé dans une zone comprise entre Vigneux et NDDL. Ce site a été validé par l'Etat.

Dans une période plus récente, 9 sites ont été étudiés entre 1992 et 2003 (études de DG Conseil en 1992, de SETEC en 2002 et de Cosynergie en 2003 qui présente une expertise et un complément des études précédentes).

Les 9 sites examinés sont :

- NDDL (44) : à une vingtaine de km au NO de Nantes
- Guémené-Penfao (44) : au Nord de Nantes, entre Nantes et Rennes, un peu plus près de Nantes que de Rennes ;
- Montaigu (85) : au Sud /SE de RENNES, en allant vers la Roche-sur-Yon ;
- Montfaucon (49) : au SE de Nantes, en allant Cholet
- Ingrandes (44) : à l'Est de Nantes, en allant vers Angers ;
- Pouancé (49) : au NE de Nantes, au centre d'un quadrilatère Nantes, Rennes, Laval, Angers ;
- Vitré (35) : au Nord de Nantes, entre Rennes et Laval ;
- Seiches-sur-le-Loir (49) : au NE d'Angers, entre Angers et Le Mans ;
- Broons (22) : au NO de Nantes, au-delà de Rennes, en allant vers la Bretagne.

3 sites (Broons, Seiches et Vitré) ont été écartés car leur situation vis à vis de la principale agglomération (Nantes St Nazaire : 900 000 habitants) les mettaient à plus d1h15 de Nantes. Le critère marché et viabilité économique ont conduit les auteurs des études à les écarter.

Le site de Pouancé, quasiment équidistant de Nantes, Rennes, Angers et Laval ce qui peut représenter un atout, se trouve finalement loin de tout. De plus d'importantes difficultés pour la desserte routière sont présentes. Il a été aussi écarté.

Une analyse multicritères a ensuite été menée sur les 5 sites restants. Les critères examinés étaient :

- la desserte,
- les nuisances sonores et l'urbanisme,
- l'aménagement du territoire,
- le marché potentiel ou le bassin de clientèle,
- l'impact sur l'environnement et l'agriculture,
- l'adaptation technique et les coûts,
- le bassin d'emplois,
- la possibilité d'acquérir les terrains.

Deux sites se sont dégagés : Guémené-Penfao et NDDL.

Plusieurs avantages ont finalement conduit les auteurs des études et les autorités à maintenir la préférence sur le site de NDDL :

- la proximité d'axes routiers structurants pour le Grand Ouest,
- la possibilité de liaison fer et tramway,
- son marché potentiel est très étendu.

Ce choix permet aussi d'affirmer l'attachement du projet d'aéroport du Grand Ouest à l'agglomération la plus importante de cette région : Nantes / St Nazaire et de le positionner au niveau européen.

Enfin, la disponibilité des terrains représente un autre avantage qui permet d'envisager le projet à plus court terme que dans les autres cas.

3.5 Les différents scénarios et variantes étudiés sur le site de NDDL

3 familles de scénarios ont été proposées lors du débat public :

- « Nord 510 m » : elles s'inscrit au Nord d'une ligne Le Temple-de-Bretagne / Grandchamp-des-Fontaines / Casson

- « Sud 510 m » : elle s'inscrit au Sud d'une ligne Malville / Grandchamp-des-Fontaines
- « 1 300 m » : elle offre des perspectives différentes d'organisation du site sur un espace élargi.

Les deux familles de scénarios « 510 m » présentent des qualités identiques. La famille 1300 m apporte des avantages forts en terme d'exploitation pour un coût d'investissement légèrement supérieur.

Vis à vis des enjeux environnementaux, la famille « 1300 m » semble plus impactante à première vue.

Concernant les nuisances sonores, les simulations de plan de gêne sonore et de plan d'exposition au bruit montre que la famille « 1 300 m » est plus impactante.

Vis à vis des perspectives d'urbanisation et de développement sur le long terme, les 3 familles donnent une bonne visibilité.

Cependant, la localisation de la desserte routière au Nord rend la limite entre l'aéroport et les zones bâties de la vallée du Gesvres floue.

En revanche, le positionnement du barreau routier au Sud de la plate-forme inscrit une frontière physique à l'espace et permet de mieux garantir la trame urbaine notamment avec le bourg de Vigneux et le hameau de La Paquelais.

Au vu de cette contrainte, la famille « Sud 510 m » a été abandonnée.

Depuis les études se sont poursuivies.

7 scénarios ont été comparés.

L'analyse multicritères a permis d'identifier le scénario A3a comme étant le meilleur compromis.

Ce scénario présente des pistes divergentes à l'Ouest. Il permet un fonctionnement interdépendant des pistes face à l'Ouest avec la réalisation simultanée d'un atterrissage et d'un décollage. Face à l'Est, les pistes sont considérées comme dépendantes sauf si des procédures aériennes spécifiques permettent d'envisager des atterrissages et des décollages simultanés.

Ce scénario, retenu par le comité de pilotage du 7/03/2005, a été optimisé pour intégrer au mieux les enjeux liés à l'environnement, aux nuisances sonores et au fonctionnement de l'aéroport. En particulier, pour diminuer les nuisances sonores sur la Grande Haie, hameau de Grandchamp-des-Fontaines, l'angle de divergence des pistes a été ajusté au mieux. Ce scénario a été définitivement validé par le comité de pilotage du 27/06/2005 et il a servi de support à l'établissement de l'avant-projet sommaire.

Pour ce qui concerne la desserte routière, le principe adopté pour tracer la bande de 300 m au Sud de la plate-forme a été de l'inscrire le plus au Nord possible afin de :

- rester au maximum à l'intérieur de l'ancienne ZAD ;
- limiter les espaces délaissés entre la zone de l'aéroport et la voie de desserte ;
- préserver au maximum les espaces agricoles situés au Sud de la ZAD et tout particulièrement au Sud-est (secteur de Chavagne et Bloury) ;
- laisser des espaces « naturels » au Sud de la voie de desserte pour préserver la vallée et les coteaux du Gesvres.

Au sein de cette bande, différentes variantes ont ensuite été étudiées lors de l'APS.

Les différents critères étudiés privilégient les variantes Nord.

Les critères « bruit », « urbanisme », « technique routière » n'ont pas fait apparaître d'éléments nettement discriminant dans le choix de la variante.

3.6 Les principales caractéristiques du projet présenté

3.6.1 les principales caractéristiques géométriques du projet

Le périmètre d'étude du projet s'étend sur :

- une surface de 1 650 ha,
- une longueur maximale de 11 km,
- une largeur maximale de 2,5 km.

La surface se décompose en :

- la zone aéroportuaire pour 940 ha
- la desserte routière au Sud qui va se positionner à l'intérieur d'une bande de 300 m de large qui s'étend de la RN 165 à la RN 137.

Les spécifications techniques obéissent aux référentiels en vigueur :

- ICTAL L2 et ARP R80 pour la desserte routière,
- Convention relative à l'aviation civile internationale : élément de code 1 (code 4 : 1 800 m et plus) et éléments de code 2 (code F : envergure entre 65 et 80 m ; largeur hors-tout de train principal 14 à 16 m).

L'avion dimensionnant est le futur A 380 qui demande :

- distance de référence au décollage > 3 000 m
- envergure 79,75 m
- voie hors-tout 14,336 m

La référence retenue pour NDDL est 4F.

Le volet routier prévoit :

- un barreau entre les RN 137 et 165 de 11 km ;
- deux échangeurs de part et d'autre
- trois giratoires intermédiaires (le giratoire d'accès à l'aéroport et deux giratoires pour restituer les échanges interceptés)
- le recalibrage de la VC3 entre NDDL et Granchamp-des-Fontaines
- le rétablissement des voiries locales en concertation avec les acteurs locaux

Pour le barreau routier, il est prévu une 2 fois 2 voies d'une largeur de 25,50 m avec :

- deux chaussées de 7 m non déversées
- un terre-plein central de 5 m en moyenne planté d'arbustes et équipé d'une glissière de sécurité désaxée
- deux accotements de 3,25 m avec bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m bordée d'une berme de 0,75 m

ainsi qu'une zone de sécurité à partir du bord extérieur de chaussée.

Le profil en travers de la plate-forme pourra atteindre 32 m.

3.6.2 le coût du projet

Il est présenté en page 78 de la pièce ABCD.

Il s'agit d'une estimation sommaire d'un niveau avant-projet qui a été prise en compte par les autorités de tutelle.

Il ressort à un total de 581 M€ HT en valeur 2006 qui se décompose en 7 postes principaux (voir tableau n°3 plus loin).

A noter que l'estimation du barreau a été jugée un peu forte par la Direction Générale des Routes dans son approbation du 25/08/2006 (voir pièce H8).

Tableau n°3 : l'appréciation sommaire des dépenses
(source : page 78 de la pièce ABCD)

Postes	Estimation en M€ HT valeur 2006
Foncier	19
Etude et travaux	
• zones des installations	280
• aire de mouvement	160
• équipements « régaliens »	34
Etudes et travaux de la desserte routière et des rétablissements de voiries	63
Plan agri-environnemental	41
Mesures d'accompagnement territorial	10
TOTAL	**581**

3.6.3 le financement et les modalités d'exploitation du projet

Parmi ces 581 M€ HT, les porteurs du projet estime que 30 M€ HT seront pris en charge par les opérateurs du secteur aérien (voir page 94 de la pièce F).

La desserte routière et les équipements « régaliens » (tour de contrôle, dispositifs de guidage, bâtiments techniques divers…) seront directement prise en charge par l'Etat.

Il reste donc à financer 581 – 63 – 34 –30 = 454 M€ HT.

Les porteurs du projet envisage de confier la construction de l'aéroport à un opérateur dans le cadre d'un contrat de DSP (Délégation de Service Public) de type concession sur une longue durée (jusqu'à 50 ans).

Les terrains libérés à NA du fait de la réduction d'activité (de 320 à 80 ha, soit un résiduel de 240 ha libéré) seraient réalisés et le montant dégagé viendrait en déduction de l'investissement.

La cession des terrains est évaluée à 180 M€ HT (voir page 102 de la pièce F).

Le montant à couvrir par le concessionnaire serait donc de 264 M€ HT.

3.7 Les principaux impacts du projet présentés

3.7.1 sur l'environnement

La pièce E du dossier DUP soumis à l'enquête présente l'étude d'impact du projet.

Cette partie du dossier, la plus copieuse, est présentée sous forme de brochure à spirale, de format A3.

Elle comporte 326 pages dont 14 de couleur verte pour le résumé non technique.

Elle a été réalisée pour le compte de la Direction Départementale de l'Equipement de la Loire-Atlantique par le Bureau d'études OUEST INFRA avec la collaboration des bureaux suivants pour les parties spécifiques :

- BCEOM, pour le volet eau,
- BIOTOPE, pour le volet faune, flore et milieux naturels,
- OUEST AMENAGEMENT, pour le volet paysage, patrimoine bâti et activités de loisirs,
- SCETAUROUTE, pour le volet agriculture,
- SCE, pour le volet air, bruit routier et santé.

Elle s'est appuyée sur les expertises et contributions de :

- JLR-Conseils, pour étude d'évaluation socio-économique au titre de la Loi d'Orientation sur les transports intérieurs (LOTI),
- DAC Ouest pour l'étude du bruit aérien,
- CETE de Ouest-LRPC Angers pour l'étude géotechnique,
- Météo-France pour l'étude météorologique.

Il est précisé en introduction que certains éléments du projet d'aéroport seront soumis ultérieurement à d'autres procédures d'évaluation environnementale notamment le dossier d'évaluation des incidences sur l'eau et des milieux aquatiques et le dossier au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Les trajectoires aériennes feront l'objet d'études et de concertations approfondies. Les tracés retenus et le PEB définitif feront l'objet d'enquêtes publiques spécifiques.

Il est rappelé que cette étude d'impact reste à un niveau d'analyse moins détaillé correspondant au niveau de précision du projet atteint à ce stade, c'est à dire à un niveau proche de l'avant-projet.

PRESENTATION DU PROJET

L'étude d'impact présente le programme du projet.

Il se compose des opérations suivantes :

- La plate-forme aéroportuaire de Notre Dame des Landes comprenant la zone de manœuvre des avions, 2 pistes avec les voies de desserte correspondantes, et la zone des installations situées entre les pistes. Le tout représente une surface totale d'environ 1000 ha,
- La desserte routière de l'équipement précité constituée par un barreau entre la RN 137 et la RN 165 adapté à l'écoulement du trafic venant de l'installation aéroportuaire et du trafic local,
- La réalisation de voies nouvelles et recalibrage de voies en vue de réorganiser la voirie locale.
- Les ouvrages d'assainissement nécessaires à la gestion des eaux pluviales.

RAISONS DU CHOIX DU PROJET

L'étude d'impact explique rapidement les raisons du choix du projet.

Elle rappelle que la nécessité d'un nouvel aéroport et le choix du site ont été développés dans une autre partie du rapport. Cette partie s'attache à définir la meilleure solution possible pour le projet de l'aéroport du Grand Ouest.

Elle présente le scénario retenu (A3 amélioré) à partir des trois familles de scénarios d'aménagement proposées lors du débat public : deux familles prévoyant un espacement des pistes de 510 m, l'autre un espacement de 1300 m. Cette dernière offrant des avantages en terme d'exploitation (temps de roulage des avions, indépendance entre les 2 pistes, renforcement de la sécurité au sol).

L'impact sur le patrimoine naturel de l'implantation de l'aéroport est qualifié de fort quelque soit le scénario retenu. L'impact sonore sur les populations est plus important pour les scénarios de la famille espacement 1300m.

La localisation de la desserte routière au sud permet d'inscrire une frontière physique au projet et elle préserve la trame urbaine.

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 inscrit la poursuite des études du projet sur la base de ces choix : aérogare au sud des pistes et aérogare entre les pistes.

A la suite du Débat Public, 7 scénarios ont été étudiés et pour chacun d'eux le fuseau des dessertes routières a été établi en tenant compte des enjeux et contraintes de la zone d'étude :

- compatibilité avec un bon fonctionnement aéronautique,
- implantation dans l'ancienne ZAD à privilégier,
- éviter d'impacter la ZNIEFF de la vallée du Gesvres,
- préserver les coteaux du Gesvres et de ses affluents,
- impacter a minima l'agriculture.

Les critères liés aux nuisances sonores, la protection de l'environnement naturel et le bon fonctionnement de la plate-forme sont apparus déterminants alors que certains comme ceux concernant l'agriculture, le paysage, le développement économique et la desserte transports collectifs n'ont pas été considérés comme discriminants dans la mesure où les impacts des différents scénarios restaient comparables.

Les 7 scénarios retenus avec la desserte routière au sud des installations étaient :

- A1-1, A1-2 ,A2 et A2 amélioré, A3 et A3 amélioré, tous avec la plate-forme entre les pistes et B1 avec la plate-forme au sud des pistes.

Ils ont été étudiés à la lumière de 3 critères majeurs déterminants :

- nuisances sonores,
- milieux naturels,
- fonctionnement de la plate-forme.

A partir de cette analyse, les scénarios A1-1, A1-2 et B1 ont été éliminés comme impactant le plus de riverains à cause des nuisances sonores, et le scénario A3 en raison de son impact sur la faune et la flore.

Les scénarios A2 et A2a ont été considérés comme des compromis acceptables.

Le choix se portera finalement sur le scénario A3a comme étant celui qui apporte un meilleur fonctionnement de la plate-forme tout en étant le moins impactant sur la faune et la flore ainsi qu'ayant le plus faible impact sonore sur les populations riveraines (ce scénario a calé l'axe des pistes pour impacter au minimum les villages et leurs hameaux vis à vis des nuisances sonores).

Le choix de ce scénario a permis de définir ensuite la bande de 300m dans laquelle s'inscrira la desserte routière.

ETAT INITIAL, IMPACTS ET MESURES.

Après avoir rappelé son objectif et les données légales qui la fondent, l'étude d'impact détaille pour les domaines suivants l'état initial, les impacts dus au projet et les mesures prises pour y pallier.

- **Le climat** : Le climat local est tempéré sous influence océanique. Le projet n'ayant pas d'impact significatif, il n'y a pas de mesure particulière prise.

- **Le relief** : La zone d'étude est un plateau entrecoupé de vallées et coteaux. Le projet modifie peu le relief, restant proche du terrain initial. La conception du projet intègre le relief, il n'y a pas de mesure particulière prise.

- **Hydrographie et hydrologie** : le site est situé en amont de plusieurs bassins versants. La zone d'étude est située dans le périmètre du SDAGE du bassin Loire- Bretagne et de la Vilaine. Il est signalé que la qualité des cours d'eau est très bonne alors que celle des mares est passable. Il n'y a pas de périmètre de protection de captage. Ce milieu sera très impacté par le création de surfaces imperméables avec des risques de pollutions chroniques, saisonnières ou accidentelles. Le ruisseau de l'Epine va être coupé, ainsi que plusieurs thalwegs. L'existence de deux espèces végétales protégées est remise en cause par la modification de l'alimentation de plusieurs zones humides.
  Pour y remédier un réseau d'assainissement avec des noues est prévu ainsi qu'une station d'épuration pour les eaux usées. Des équipements sont programmés en faveur des zones humides et le rétablissement de l'écoulement naturel du ruisseau. La mise en place d'un observatoire de la qualité des eaux est annoncée.

- **Géologie et géotechnique :** Le site repose sur un socle composé de schistes et micaschistes recouverts de dépôts superficiels.
  Le projet générant une grande quantité de déblais et remblais, il sera nécessaire de stabiliser les pentes des talus et exploiter au maximum les matériaux du site.

- **Hydrogéologie** : On ne relève pas de nappe souterraine d'importance ni ouvrage destiné à l'alimentation en eau potable. Il n'y a pas d'impact significatif donc pas de mesure particulière.

- **Patrimoine naturel** : Le périmètre d'étude ne comprend pas de site classé ou inscrit. Aucun espace naturel sensible n'est concerné par le projet. On note la présence de quelques secteurs présentant un intérêt floristique et faunistique liés à la présence d'un réseau important de mares, d'un système bocager associé à des corridors écologiques en bon état. L'impact sur ces milieux sera très fort avec des risques de pollution. Le projet comporte un risque pour les espèces protégées dont la présence est signalée dans le périmètre du projet. Les mesures de protection prises sont de trois ordres :
  - Campagne de protection floristique, suivi du chantier, plan de gestion environnemental, passages à faune, grillages, plantation de haies et mesures de reboisement en compensation du défrichement du Bois de Rohanne.
  - Mesures de protection et compensation en périmètre du projet : plan de gestion environnemental, acquisition d'espaces sensibles, haies, création de mares, restauration des milieux favorables aux reptiles et chauves souris et création d'un observatoire de suivi environnemental.
  - Déplacement d'espèces protégées suivant la procédure spécifique définie.

- **Risques naturels** : Il est signalé que le système d'assainissement mis en place permettra d'éviter l'aggravation des situations d'inondations.

- **Paysage** : Le périmètre du projet est un paysage bocager où les vues sont limitées par la présence de haies, c'est un paysage harmonieux dont le cadre rural a été maintenu. Ce paysage va devenir un paysage urbain artificialisé où le réseau de routes et chemins qui le structure sera modifié. L'impact sur la vie des riverains sera très fort.
  Pour y remédier, il est proposé un projet paysager sur la zone aéroportuaire et le long des voies avec reboisement, implantation de haies et le maintien d'un espace rural entre le projet et l'agglomération nantaise.

- **Activités de loisirs** : Les deux activités de plein air pratiquées dans le secteur, la chasse et la randonnée pédestre, seront très impactées : coupure des chemins et suppression d'espace rural. Le terrain de moto cross et la base ULM devront changer de lieu de pratique.
  Il est proposé la création de 15 km de sentiers de randonnée, la recherche d'un autre emplacement pour le moto cross. Aucune mesure n'est prévue pour la base ULM.

- **Patrimoine culturel** : La présence de sites archéologiques est signalée. Des éléments intéressants du patrimoine bâti sont touchés directement.
  Le diagnostic archéologique préalable sera réalisé et une réflexion spécifique sera menée pour le patrimoine immobilier.

- **Bruit** : La situation actuelle est caractérisée principalement par le bruit routier qui sera, avec le nouveau trafic induit, augmenté. L'activité de l'aéroport induira une nuisance sonore principalement dans l'axe des pistes.
  Afin d'y remédier, il est proposé aux propriétaires des habitations les plus impactées par le bruit aérien de faire acheter leur propriété. Un plan d'exposition au bruit sera mis en place. Pour le bruit routier, il est proposé une protection acoustique des habitations soumises à des niveaux de bruits supérieurs à la législation en vigueur ainsi qu'un observatoire du bruit routier.
  La panoplie des différentes possibilités d'intervention de l'Etat ou du Conseil général est précisée dans l'étude aux pages 98 et 99 (ZAD et périmètre de sursis à statuer) puis aux pages 214 et 215 (projet de droit de délaissement) et enfin aux pages 220 à 225 (projet de PEB, PGS, CCE et procédures de circulation aérienne).

- **Qualité de l'air :** L'air est considéré comme de bonne qualité dans l'aire concernée. Les polluants atmosphériques seront augmentés par les trafics routier et aérien sans que les seuils maximums d'exposition soient franchis.
  La qualité de l'air sera suivie.

- **Urbanisme et foncier :** le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes s'inscrit dans les grandes orientations des différents documents

d'urbanisme pour l'estuaire de la Loire. La maîtrise foncière a été effectuée par la création d'une ZAD relayée par un droit de préemption urbain délégué au Conseil général en 1988. Les demandes de construction sont soumises à l'accord du Préfet dans le cadre d'une zone de sursis à statuer instaurée depuis 18/02/2004.
Ce projet implique des modifications de POS/PLU dans certaines communes et de nouvelles servitudes compatibles avec le fonctionnement et la sécurité d'un aérodrome. Le Conseil Général de Loire Atlantique et l'Etat ont mis en place des dispositifs permettant d'acquérir terrains et habitations.

- **Milieu humain :** La démographie montre l'attractivité des métropoles urbaines Nantes et Rennes dont la périphérie ne cesse de croître pour accueillir de nouveaux habitants et de nouvelles activités. Les communes proches du projet ne sont pas exclues de cette dynamique qui continuera car liée au développement de Nantes.
  L'aéroport sera un pôle attractif contribuant au développement du nord du département tout en dégageant le sud de l'agglomération principale.

- **Activités économiques :** La zone étendue est caractérisée par une croissance forte notamment dans les services. Cette dynamique bénéficie aux zones d'emplois de Nantes, Rennes et Angers. Les filières navales, aéronautiques, chimiques et automobiles marquent fortement le paysage industriel. L'enseignement supérieur et l'activité touristique sont très développés et poursuivent leur dynamique.
  L'apport d'activités importantes liées à l'aéroport sur le site même et les zones d'activités proches induisent un gain d'emplois par rapport à la situation actuelle sur Nantes-Atlantique et bénéficiera au tourisme. Ce développement sera suivi par les organismes comme la CCI et les collectivités locales.

- **Agriculture :** Le sol du périmètre d'étude est très majoritairement occupé par les zones agricoles. L'augmentation de la surface de chaque exploitation accompagne la diminution de leur nombre. Les exploitants sont relativement jeunes. L'étalement urbain entre en concurrence avec cette activité et fait diminuer la Surface Agricole Utilisée. Le secteur est principalement voué à l'élevage.
  Le projet impacte très sérieusement ce milieu : consommation d'espaces exploités, création de délaissés, déstructuration d'exploitations voire suppressions.
  Il est envisagé :
  - la création de réserves foncières qui permettront de réinstaller les agriculteurs les plus touchés et compléter les autres exploitations,
  - une procédure d'aménagement foncier et un encadrement des exploitants concernés,
  - de réaliser 2 franchissements de la desserte pour les cheminements agricoles et un itinéraire spécialisé le long de la VC3,
  - de mettre en place un observatoire.

- **Risques industriels** : Les communes concernées ne possèdent pas d'établissement à haut risque et les sites classés ne seront pas survolés à basse altitude.

- **Déplacements et transports :** Nantes et Rennes concentrent l'offre aérienne. 80% des liaisons TGV de Nantes se font vers la région parisienne reliée en 2h. Un réseau très structuré de 2X2 voies relie Nantes au réseau national. Le train et l'avion concurrencent l'automobile pour les déplacements interrégionaux. La part du trafic aérien s'accroît à partir d'une distance parcourue supérieure à 700 km. Les transports de marchandises se répartissent entre route et air.
  Une emprise est réservée pour la desserte routière de l'aéroport desserte dont l'aménagement paysager favorisera l'insertion en confortant l'impression de route apaisée. En ce qui concerne les transports en commun, une desserte tram train est évoquée.
  Les voiries locales étant fortement impactées, un plan de rétablissement est prévu.

Un ensemble de mesures spécifiques sera pris pour palier les effets négatifs temporaires des travaux : contrôles suivis pour les risques de pollution, précautions particulières liées au stockage des matières premières, matières dangereuses, protection des arbres conservés, suivi de la coordination des travaux, protection des milieux naturels, respect de la réglementation en vigueur par les engins de chantier en terme d'émissions acoustiques.

Le coût estimatif global des mesures de compensations destinées à l'environnement s'élève à 41 121 000 € HT auquel vient s'ajouter le coût du fonctionnement estimé à 306 000 € par an.

ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION DES IMPACTS

L'évaluation des impacts du projet a suivi une démarche en 2 phases :

- Recueil des données environnementales,
- Analyse des impacts de la solution retenue à partir d'aménagements de ce type et de ses spécificités.

ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET BILAN ENERGETIQUE

Bilan énergétique :

La comparaison entre les différentes consommations générées et/ ou évitées par le projet est effectuée par une transformation en TEP (tonne équivalent pétrole) puis monétarisée en euros.

Les effets du transfert de Nantes-Atlantique vers Notre dame des Landes sont limités en matière de consommation énergétique liée au transport aérien. Dans l'ensemble les coûts induits par le projet sont réduits par rapport au long terme.

Coûts collectifs des pollutions et nuisances :

L'évaluation économique et sociale du projet a été réalisée dans la partie F du dossier.

L'évaluation socio-économique, analyse des avantages et inconvénients du projet pour la collectivité pendant la durée de vie de l'investissement consenti, permet de comprendre l'intérêt du projet.

Elle intègre tous les coûts et impacts tant financiers qu'environnementaux. Dans le projet concerné, selon les hypothèses le Taux de rentabilité Interne varie de 3,9% à 12,3%. Cette valeur est significativement positive.

Elle indique que le projet est socio-économiquement rentable pour la collectivité.

Ce point est développé au chapitre suivant.

EFFETS SUR LA SANTE

Pollution atmosphérique :

Cette pollution concerne principalement le système respiratoire principalement chez les enfants et les personnes sensibles. Elle est en grande partie générée par le trafic routier et ses effets dépendent des niveaux d'exposition et d'éventuelles combinaisons entre les principaux polluants contenus dans les émanations des véhicules. Les mesures menées près des grands aéroports français ont permis une modélisation dont les résultats n'apparaissent pas préoccupants pour la population.

Qualité de l'eau :

Il n'y a pas d'incidence directe sur la qualité des eaux. Les eaux de ruissellement seront collectées dans des basins de rétention. L'alimentation en eau potable ne sera pas impactée par le projet, il n'y a pas de captage dans son périmètre.

Bruit :

Les effets néfastes du bruit même modéré sur la santé sont avérés. Les nuisances sonores seront réduites par les mesures prises pour l'urbanisme et les transports routiers.

Bilan pour la santé :

L'incidence du projet sur la santé ne peut être négligée. Aussi un observatoire du suivi des effets sur l'air, l'eau et le bruit sera mis en place.

ANALYSE GENERALE DE L'ETAT INITIAL ET DE SON ENVIRONNEMENT.

Définition des périmètres d'étude :

Les périmètres d'étude sont variables en fonction de l'objet : la base en est la ZAD créée en 1974 sur 1225 ha concernant les communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux de Bretagne, Treillères et Grandchamp- des-Fontaines.

Le périmètre d'étude sur l'eau s'étend sur 230 km^2 (2 300 ha) incluant les bassins versants ayant une relation immédiate avec la ZAD.

Pour le patrimoine naturel, ce périmètre d'étude s'étend sur une surface de 5500 ha couvrant une zone bocagère en grande partie préservée du fait de la ZAD présentant des zones humides et un réseau de mares important. Le caractère rural de cette zone est très marqué.

Le périmètre paysage et patrimoine bâti est l'espace dans lequel le projet aura un impact fort direct pour la modification de l'espace ou indirect pour les modifications visuelles.

Le projet impactera fortement le contexte économique et social sur des espaces très divers en fonction de leur proximité du projet.

La création de l'aéroport affectera les conditions de vie, de déplacement et les relations économiques établies.

L'aire d'étude des activités de loisirs recouvre celle de l'étude paysagère en y intégrant les bourgs de Grandchamp des Fontaines et Treillères, la majorité de ces activités se concentrant dans les bourgs.

Ces différents périmètres sont explicités en page 20 et 21 de l'étude d'impact.

3.7.2 sur l'économie et le social

La pièce F du dossier intitulée « évaluation socio-économique et financière » du projet aborde le volet social et économique du projet.

Il s'agit d'une pièce relativement complexe pour un non initié.

Elle a été élaborée selon les exigences de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI.

Celle loi dispose dans son article 14 que : « les grands projet d'infrastructures sont évalués (sur le plan socio-économique) sur la base de critères homogènes…Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets ». De même on doit en réaliser le bilan 5 ans après la mise en service.

Le décret (n° 84-617 du 17/07/1984) d'application de l'article 14 de la LOTI, pas plus que l'instruction cadre qui a suivi (instruction du 25/03/2004 révisée le 27/05/2005), n'envisage toutefois pas de document méthodologique spécifique au mode aérien, aussi les porteurs du projet ont du développer des approches quelque peu innovantes et composites.

L'introduction, assez développée, passe en revue les éléments qui justifient le projet dans son contexte.

La notion de « villes portes » de l'Union européenne et de « métropoles d'équilibre françaises » a été appliquée à Nantes à la suite du CIADT (Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire) du 18/12.2003.

Un réseau de plate-formes aéroportuaires nationales, dont celle du Grand Ouest à NDDL, se met en place.

Nantes Atlantique, dans sa configuration actuelle, ne peut jouer ce rôle, limité dans ses capacités techniques (3 à 4 MPAX) et surtout environnementales (3,2 MPAX maxi).

Des études préalables convergentes menées de 1989 à 2002 donnent une perspective d'activité autour de 4 millions de passagers en 2020, chiffre considéré comme un maximum pour NA.

L'analyse multicritères a ensuite conduit à choisir le site réservé pour le Concorde dès les années 1965, Notre Dame des Landes.

Les conclusions de juillet 2003 du débat public engagé le 12/12/2002 (lois des 2/2/1995 et 27/2/2002) confirment cette orientation, avec une actualisation à 4,5 MPAX à l'horizon 2020-2030 qui voit la saturation de la plate-forme actuelle de NA.

Suit le rappel du choix entre les différentes dispositions des pistes du futur aéroport de NDDL et du parti d'aménagement présenté dans l'avant projet soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, parti qui cherche à limiter l'impact du bruit sur les populations (2 660 personnes dans la simulation du Plan d'exposition au Bruit – horizon 2050 pour 9 MPAX – à comparer aux 63 000 d'un PEB sur NA saturé – horizon 2020/2030 pour 4,5 MPAX - page 8 de la pièce F).

Enfin, sont évoquées les études complémentaires concernant :

- les terrains libérés sur NA,
- les 47 exploitations agricoles impactées,
- la desserte routière du nouvel aéroport.

Le document traite ensuite successivement de :

- la zone d'étude retenue,
- la situation socio-économique actuelle (population, économie, urbanisme, transports),

- les perspectives d'évolution et les scénarios de projet,
- les partis d'aménagements envisagés en réponse à ces scénarios,
- l'évaluation des effets de l'aménagement en termes de bilan social, économique et financier.

3.7.2.1 la zone d'étude retenue

Croisant zone d'emploi et zone de chalandise, 3 zones ont été définies :

- la région nantaise (60 km) = zone proche
- la Bretagne centrale et le nord de la Vendée (120 km) = zone élargie
- le Grand Ouest = zone étendue

3.7.2.2 la situation socio-économique actuelle (population, économie, urbanisme)

La population

L'augmentation de la population est forte dans la zone considérée (chiffres 1990-1999) :

Zone élargie	3 364 045	+7.4%
Zone proche	1 146 562	+7.8% (avec – 0.9 à Châteaubriand)
CCEG	43 000	+16.2%
France	58 507 753	+3.4%

La proportion de catégories socioprofessionnelles supérieures (9.9%), consommatrices de transport aérien, est également en forte progression mais reste inférieure à la moyenne nationale (12.9 %), sauf à Nantes qui est à la moyenne, avec Rennes, Marseille et Bordeaux, mais après Paris (16%), Grenoble, Toulouse Montpellier Lyon et Strasbourg.

La richesse des ménages, quant à elle, est à la moyenne nationale (14 243 €).

Un élément positif serait la proportion d'immigrants du Nord européen, britanniques surtout, ainsi que la croissance des jeunes actifs et des retraités, en termes de clientèle potentielle.

L'économie

On note une forte croissance du secteur tertiaire, notamment à Nantes, mais dans la zone élargie.

La zone marque encore un retard par rapport à la France : services 55% (France 58%).

Nantes par contre a une vocation tertiaire (commerce et services représentent 3 emplois sur 4).

St Nazaire présente la zone de plus forte valeur ajoutée du secteur.

Le Grand Ouest réduit son retard avec la moyenne nationale sur l'indicateur fondamental de la richesse économique que constitue le Produit Intérieur Brut par habitant : 9ème rang des Régions pour les Pays de la Loire et 13ème pour la Bretagne.

Mais il reste respectivement aux 16ème et 17ème rangs pour le PIB par emploi qui constitue un des indicateurs de la productivité.

Les filières navales, aéronautiques et automobiles sont les filières de pointe pour l'emploi et les performances économiques.

La finance et l'assurance sont en tête des activités de services.

On note également un pôle informatique important et la forte activité de formation supérieure dans les deux Régions (3éme et 4éme rang national pour le nombre de sites d'enseignement supérieur).

Le tourisme est une activité importante en Bretagne et Pays de la Loire : 1 295 630 lits dans la zone élargie et 356 310 dans la zone proche.

Les touristes sont très majoritairement français (80% des nuitées contre 63% France entière) et originaires de l'Ouest, donc n'utilisant guère l'avion.

La zone littorale de la Loire-Atlantique a représenté 289 00 nuitées en 2004, soit 45% du département.

La Vendée pèse 2 fois plus à cet égard.

Nantes est une destination de congrès de premier plan (7e en France) et met en oeuvre un plan de développement de sa Cité des Congrès pour 2012. Elle accueille 520 000 personnes dont 20% d'étrangers.

Le document dresse un rapide constat de l'activité agricole de la zone de projet qui, elle, va être profondément perturbée. Il donne ensuite quelques repères pour apprécier l'impact économique de l'aéroport actuel.

Cet impact est évalué à 765 millions d'euros dont :

- 76 entreprises et 1752 emplois (=135 M€)
- 290 000 visiteurs (=120 M€)
- dépenses directes ou indirectes (510 M€).

<u>L'urbanisme et les dynamiques spatiales</u>

Le constat de la péri-urbanisation de Nantes et Rennes est fait.

Le Nord de Nantes est la zone qui a subi la plus forte urbanisation depuis 40 ans.

Le Phénomène est analogue dans le sud-ouest de Rennes.

La zone proche de NDDL connaît une forte pression foncière :

- sur 1990-1999 +17.7% de résidences principales,
- 3900 logements individuels construits en 1990/1991,
- 6300 pour 2003/2004.

Cette pression foncière est particulièrement sensible dans la CCEG.

Le dossier examine ensuite la localisation des activités économiques et logistiques.

C'est ainsi que la construction de locaux dans la zone proche est en hausse, passant de 900 par an dans les années 1990 à 1073 en 2003.

Il est envisagé des zones d'activité au niveau des deux échangeurs prévus sur le barreau routier.

Il en résulte que le projet se situe entre 3 espaces économiques principaux : Nantes, St Nazaire et Châteaubriand , et le long de l'axe de développement Nantes-Rennes.

Le SCOT est cité ici comme élément essentiel de planification urbaine.

Il reprend ces données et celles du futur aéroport du Grand Ouest.

Il a été arrêté par l'autorité compétente. Il est passé à l'enquête publique fin 2006.

Les transports

- l'air

Les dix aéroports de Bretagne et Pays de Loire desservent tous en priorité les aéroports parisiens et l'offre des aéroports bretons et nantais continue de s'appuyer sur des correspondances dans les aéroports parisiens et sur le hub lyonnais.

Les liaisons régulières directes avec l'étranger souffrent de la versatilité des opérateurs aériens.

Nantes est le 7ème aéroport régional français en fréquentation (2 156 100 passagers commerciaux dont 67% sur vols réguliers, le reste en charters).

Depuis 30 ans Nantes a connu une forte croissance à 12% (avec une dépression en 1990-1991) puis 8,5% par an jusqu'en 2000. Puis la stagnation. En 2005 un rattrapage s'est produit avec +12,4%. Le trafic intérieur (83% du total) stagne à 1,1 MPAX.

Le trafic commercial non régulier (charter sur l'international), par contre, après avoir longtemps oscillé autour de 220 000 passagers, a triplé depuis 1990. La destination est à 85% l'Afrique du Nord ou l'Europe du Sud.

Le volume des mouvements (atterrissages et décollages) a, par contre, connu son maximum à 40 000, en 1998 et 2000, et se situe autour de 35 000 en 2005.

L'emport moyen s'est élevé dans le même temps à 60 passagers par vol.

Quant aux mouvements non commerciaux, ils ne sont plus que 26 000 en 2005 (contre 64 000 en 1991).

- le fer

La destination parisienne est la principale composante de l'offre ferroviaire.

Elle est assurée par des TGV, avec une branche Bretagne par Le Mans et une branche Pays de Loire par Tours-la ligne n'étant pas à grande vitesse après ces deux villes.

On compte 4 124 00 voyageurs à la gare de Nantes, 2 865 000 à celle de Rennes.

Les liaisons interrégionales par TGV sont plus difficiles et laissent davantage de place au transport aérien.

- la route

L'accessibilité des deux régions est bonne, le réseau autoroutier irrigue l'ensemble de la zone d'étude.

Les déplacements intra régionaux bretons s'effectuent sur des itinéraires gratuits, les autres voyages sont soumis à des péages, d'où une forte concurrence des transports ferroviaire et aérien.

Le périphérique nord de Nantes fait partie des quelques points difficiles de ces itinéraires en périodes de pointe.

- la mer

L'ouverture de lignes aériennes low-cost sur l'Irlande et le Royaume Uni peut induire un report sur l'aérien d'une partie des 1 118 000 passagers de ces lignes maritimes.

- le transport de marchandises

Les échanges de marchandise pour les Pays de La Loire par la route ont doublé depuis 1990 : de 17 à 34 Mt pour les flux entrants et de 19 à 37 Mt pour les flux sortants.

C'est l'inverse pour le mode ferroviaire qui est passé de 4 à 2,7 Mt depuis 1990, concernant surtout le port de Nantes - ST Nazaire.

Le fret aérien stagne à 10 000 t à ST Nazaire (Airbus) et 8 400 t à Nantes-Atlantique.

- les projets structurants de l'offre de transport

Les départements poursuivent leur politique de mise à 2x2 voies, notamment la liaison Ancenis-Savenay vers 2020, et vont repenser la restructuration du réseau national qui vient d'être décentralisé à leur profit.

La liaison ferroviaire LGV Bretagne Pays de Loire serait prévue pour 2012 et apporterait une hausse de trafic de 28% à destination de Paris.

L'interconnexion des TGV au sud de Paris facilitera l'accès ferroviaire aux aéroports de Paris et aura un impact direct sur la desserte à grande vitesse de l'Ouest français.

Angers et Nantes devraient connaître une croissance de trafic de 25% d'ici 2013.

- l'accessibilité des aéroports

Celle de NA est rapide, mais uniquement routière, l'aéroport étant à 10 km du centre ville.

Une alternative par transports en commun existe : tramway puis autobus, navettes Tan-Air payantes…

NDDL est situé entre les RN 165 et 137 qui sont chargées de 30 à 40 000 véhicules /jour, avec des problèmes de congestion autour de la jonction au périphérique nantais (80 000 véhicules/jour) et une distance du centre ville de 20 km à vol d'oiseau.

La moyenne des aéroports les situe à une vingtaine de km et à 30 minutes du centre, toujours par une 2x2 voies, souvent pénétrante. La desserte fer est rare (en France Roissy et Lyon St Exupéry).

3.7.2.3 les perspectives d'évolution et les scénarios de projet

La mise en service de NDDL est envisagée pour 2012.

L'auteur de la pièce F s'intéresse d'abord à la population de la zone de chalandise située à moins d'une heure en voiture : le passage de NA à NDDL fait gagner 250 000 personnes, passant de 500 000 à 750 000, avec les chiffres de 2002.

L'enquête de clientèle menée en 2005 dans le Grand Ouest a fait apparaître une diminution de la propension à voyager par avion, mais une démocratisation corrélative du transport aérien et des marges de progression plus importantes que dans d'autres régions. Là aussi il y a un phénomène de rattrapage, le taux de pénétration TP (pourcentage de la population qui a pris l'avion au moins une fois dans l'année) est passé de 17.2% à 20,3% en dix ans contre 24,9% à 25,8% France entière.

Par ailleurs la dynamique de croissance de la zone proche devrait se poursuivre. Selon le SCOT, la population de la métropole nantaise pourrait atteindre 840 à 884 000 habitants en 2020, contre 740 000 en 1999.

Le document passe en revue les grands projets d'habitat de Nantes Métropole, au sud de la Loire et sur l'Ile de Nantes, qui sont destinés à loger ces populations nouvelles, la zone de NDDL ne participant que pour 450 logements dans la CCEG.

Pour construire les scénarios, l'auteur a fait appel à 9 variables :

- Economie mondiale, géopolitique et prix du pétrole
- Stratégie des acteurs
- Economie régionale
- Prix du transport aérien
- Propension à voyager par avion
- Concurrence du TGV
- Part des low-cost à Nantes et en Europe
- Enjeux environnementaux
- Evolution des nouvelles techniques de communication.

Selon les différents états de ces variables, il a défini 3 scénarios pour 2025, avec chacun deux états des variables :

1) croissance tendancielle avec concentration du secteur aérien en étoile
2) croissance tendancielle avec expansion rapide des low-cost et réseaux maillés
3) croissance rapide avec expansion des low-cost et réseaux maillés

Le scénario 1 se caractérise par une croissance économique mondiale modérée, avec une évolution du PIB mondial dans le prolongement des tendances passées. Il prévoit des flux de trafic multipliés par 4 ou 5 vers la Chine et l'Inde, une croissance du PIB de 2% pour la zone proche et de 1,9% pour la France, le prix du baril évoluant jusqu'à 60 (avec test à 80 dollars), une forte concurrence du TGV et des contraintes environnementales élevées (l'institution d'une écotaxe après 2010 et le progrès sensible des vidéo-conférences).

Les acteurs traditionnels du transport aérien résistent bien aux low-costs.

Les fusions entre compagnie se poursuivent.

Cette stratégie des acteurs du transport n'est pas favorable aux aéroports régionaux. Elle favorise les hubs, CDG et Orly étant nettement privilégiés.

Dans ces conditions les prévisions de trafic sont pour 2025 : 3,8 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 4,1 MPAX à NDDL. Le test à 80 dollars le baril réduit ces chiffres respectivement à 3,7 et 4,0 MPAX.

Pour 2050 on arriverait à 6,11 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 6,55 sur NDDL.

Les variations des paramètres sont détaillées dans les pages suivantes. Par exemple, l'auteur de l'étude a pris soin de considérer séparément les vols réguliers et les charters.

Le scénario 2 se caractérise par une croissance annuelle régionale de 2,3% en continuité avec les dynamiques passées. Le contexte mondial reste inchangé.

La concurrence entre les acteurs du transport reste forte ce qui favorise la baisse des prix et la concurrence entre les plates-formes.

Les hubs se développent moins vite.

Les contraintes environnementales montent moins vite en charge.

Dans ces conditions les prévisions de trafic sont pour 2025 : 4,51 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 4,82 MPAX à NDDL. Le test à 80 dollars le baril réduit ces chiffres respectivement à 4,4 et 4,7 MPAX.

Pour 2050 on arriverait à 7,56 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 8,09 sur NDDL.

Le scénario 3 se caractérise par une croissance forte à l'échelle mondiale impactant la croissance annuelle de la France (+2,4%) et celle de la région (+2,8%).

Dans ce contexte, le prix du baril est évalué à 80$.

Les compagnies aériennes se développent dans un contexte concurrentiel fort.

La stratégie des hubs est limitée par l'importance du trafic et la capacité de rabattage sur Orly et CDG.

Les contraintes environnementales seraient élevées.

Dans ces conditions les prévisions de trafic sont pour 2025 : 4,99 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 5,33 MPAX à NDDL. Le test à 120 dollars le baril réduit ces chiffres respectivement à 4,77 et 5,1 MPAX.

Pour 2050 on arriverait à 8,36 MPAX sur NA (sans application des contraintes liées à l'urbanisme) et 8,94 sur NDDL.

Le dossier n'omet pas d'évaluer aussi les prévisions de trafic routier sur la voie de desserte de l'aéroport de NDDL.

Ce trafic atteint 20 à 25 000 véhicules / jour selon les scénarios dont 40% propres à l'aéroport à l'heure de pointe.

La situation de référence est ensuite déterminée.

Le calcul de l'évaluation financière va consister à comparer la situation de référence aux 3 scénarios sur NDDL.

La situation de référence peut être :

- NA sans contrainte (situation qui donnerait à l'horizon 2050 une zone C sur la Ville de Nantes de 145 ha au lieu des 5 actuels soit 23 000 personnes au lieu des 5 000 actuelles) ;

- NA avec contrainte (situation où la zone C du PEB actuel représenterait la limite admissible de gêne sonore qu'il conviendrait de ne pas franchir – soit 56 000 mouvements et 3,8 MPAX).

L'extension des nuisances au pourtour de NA ayant été écartée lors du débat public, c'est la deuxième situation qui constituera la situation de référence.

En fonction des scénarios et des hypothèses en matière d'emports, la date d'apparition de ces seuils limites serait :

- scénario 1 : 2025
- scénario 2 : 2019
- scénario 3 : 2016.

3.7.2.4 les partis d'aménagement envisagés pour répondre à ces scénarios

Le dossier présente dans ce chapitre les autres alternatives.

Elles sont résumées et finalement écartées pour ne laisser en lice que le projet NDDL, soumis à la DUP.

3.7.2.5 l'évaluation des effets de l'aménagement en termes de bilan social, économique et financier

observations

La synthèse de l'évaluation menée dans le cadre réglementaire (LOTI et Instruction de 2004) permet une approche quantitative et monétarisée des avantages du projet et, ici, la comparaison entre le maintien de NA et la construction de NDDL à une échéance de 30 ans, le trafic se développant selon chacun des 3 scénarios décrits ci-dessus.

Dans le présent résumé on continuera a s'intéresser surtout au scénario 1, mais le scénario de projet est le 2 (croissance du PIB de 2,4% par an).

Effets du projet sur l'emploi

Il est tenu compte d'un gain de productivité des entreprises aéroportuaires de 2% par an. Le gain d'emplois générés entre NDDL et NA serait de 860 en 2015, 1 230 en 2025, et 6 330 en 2045 dans le scénario 1 (11900 et 15 440 dans les scénarios 2 et 3 en 2045), ceci du fait de la contrainte qui handicape NA.

Coûts de construction et d'entretien

La construction de NDDL est estimée à 581 M€ HT, valeur 2006, dont 63 M€ HT pour l'accès routier.

Ce chiffre peut être réduit à 550 M€ si l'on retire les services aux compagnies qui s'équilibrent d'eux-mêmes.

La cession des terrains libérés à NA est comptée pour 180 M€ en recettes.

Au-delà de 4 millions de passagers par an des investissements supplémentaires sont pris en compte par tranche de 2 millions de passagers, mais sans que l'on sache à quelle hauteur.

Pour la situation de référence, il est compté un investissement de 35 M€ HT pour agrandir les installations afin d'être en mesure d'accueillir 4 MPAX.

L'entretien de l'aéroport NDDL comporte celui de la voirie d'accès. Un surcroît de charge de 2,7 M€ HT/an a été pris en compte.

Autres éléments du bilan

En application de l'Instruction cadre du 25 mars 2004, sont évalués ensuite :

- Les avantages pour les usagers,
- Le bilan sécurité et environnement,
- Les interactions avec les autres modes de transport,
- Le bilan pour la puissance publique,
- Les sommes des coûts et avantages actualisés à 2012,
- Les impacts sur l'urbanisme.

a) bilan pour les usagers

Il s'agit ici d'évaluer les coûts liés aux parcours des usagers pour rejoindre l'aéroport.

NDDL présente un meilleur taux de pénétration que NA avec 280 000, 310 000 ou 330000 passagers de plus en 2025 pour les scénarios 1, 2 ou 3.

Avec NA il y a un effet de contrainte qui s'exprime par une << désinduction >> de 15% de la clientèle qui ne peut être satisfaite et qui renonce à prendre l'avion.

Le taux d'utilisation des transports en commun est de 11% jusqu'à 2025, 26% ensuite du fait des améliorations ferroviaires (à partir de 2025 du fait d'une offre ferroviaire élargie entre Rennes et Nantes).

Au total le bilan pour les usagers est négatif au départ pour devenir très positif avec le temps. Dans le scénario 1, il est de - 0,3 M€ en 2012 puis 7 M€ en 2025 et de 255,6 M€ en sommes actualisées sur la période 2012 - 2042.

Ces chiffres passent à – 0,4 M€, 38,9 M€ et 911,2 M€ pour le scénario 2 et –0,5 M€, 70,5 M€ et 1 393,8 M€ pour le scénario 3.

b) bilan pour la sécurité

Il s'agit ici du bilan fait sur la liaison routière.

Sur le plan aérien, NDDL apporte une amélioration très sensible que l'auteur du projet renonce à monétariser du fait de la très faible occurrence des sinistres aériens.

Ces bilans calculés sont au léger désavantage de NDDL. En scénario 1, on aurait -2 M€ actualisés sur la période 2012 - 2042.

Ce chiffre évolue à –1,1 M€ dans le scénario 2 et à –0,2 M€ pour le scénario 3.

c) bilan pour l'environnement

Le bilan concerne la pollution de l'air et l'effet de serre des transports terrestres et des transports aériens (en fonction du poids de carbone et de Nox consommé) ainsi que les nuisances sonores générées par le trafic aérien (en fonction de la dépréciation des biens).

Pour la pollution de l'air, ces bilans calculés sont au léger désavantage de NDDL pour le transport terrestre et au fort désavantage pour le transport aérien.

Pour les nuisances sonores, le projet a nettement l'avantage.

En somme actualisée sur la période 2012 – 2042, l'auteur annonce :

Tableau n°4 : le bilan pour l'environnement
(source : pages 99 et 100 de la pièce F)

Scénario	N°1	N°2	N°3
Transport terrestre	-2,8 M€	-1,1 M€	+0,9 M€
Transport aérien	-23,3 M€	-9,5 M€	-13,7 M€
Nuisances sonores	+19,9 M€	+19,9 M€	+19,9 M€

Il est noté également qu'un développement sans contrainte de NA se serait traduit par un coût annuel en termes de nuisances sonores de 150 à 200 M €. Ce coût est mesuré par la dépréciation des logements impactés.

d) exploitation de l'aéroport

Le surplus d'excédent brut d'exploitation généré par le transfert de l'aéroport est chiffré à 0,3 M€ en 2012, et 1,1 M€ en 2025 pour le scénario n°1. Ces chiffres passent à 0,8 et 6,1 M€ pour le scénario n°2 puis à 0,3 et 2,5 M€ pour le scénario n°3. En valeur cumulée actualisée, cela donne :

- Scénario n°1 : 32,6 M€
- Scénario n°2 : 44,8 M€
- Scénario n°1 : 57,0 M€

e) interactions sur les autres modes de transport

Cette croissance se fait en partie au détriment des autres modes de transport : en 2025, – 2,2 M€ pour le fer, -1,4 M€ pour l'autoroute et - 0,2 M€ pour les autres aéroports (scénario 1).

Le total donne en valeur actualisée sur la période 2012 – 2042 :

- Scénario n°1 : -70,5 M€
- Scénario n°2 : -120,6 M€
- Scénario n°1 : -156,3 M€

f) bilan pour la puissance publique

Le bilan pour la puissance publique est constitué :

- des charges d'investissements NDDL diminuées des investissements éludés à NA (réfection de la piste et augmentation de la capacité au delà de 3 MPAX) ;
- de la valeur résiduelle de NA ;
- des dépenses d'entretien de la desserte routière (les 11 km de voie) ainsi que le surcroît de charges pour les équipements de la navigation aérienne (fonctions régaliennes) ;
- la variation de taxes versées par les usagers dans le cadre de leur déplacements vers les aéroports (taxes péages, TVA et TIPP).

A la date de mise en service (2012) le bilan pour la puissance publique est le suivant :

Coût du projet	580 M€
Coût pris en compte pour l'évaluation	-550 M€
Investissements éludés (piste NA)	+ 35 M€
Cession de NA	+ 180 M€

Après la mise en service, les variations d'investissements courants, de travaux d'entretien et des taxes, sont estimées à :

Scénario n°1	2012	2025
Investissements courants et de capacité	+0.1M€	+80.0M€
Entretien et exploitation	-3.6	-1.3
Variation de taxes (TVA et TIPP)	+0.4	-0.1
Scénario n°2	**2012**	**2025**
Investissements courants et de capacité	+60.2M€	-0.1M€
Entretien et exploitation	-3.6	-1,3
Variation de taxes (TVA et TIPP)	+0.4	+0.6
Scénario n°3	**2012**	**2025**
Investissements courants et de capacité	+60.2M€	-0.1 M€
Entretien et exploitation	-3.6	-1,3
Variation de taxes (TVA et TIPP)	+0.5	-0.2

Il en résulte que, sur une période de 30 ans, la somme actualisée des coûts-avantages pour la puissance publique est estimée –310,4 M€ avec le scénario 1, à -329,6 pour le scénario 2, et à -349,1 pour le scénario 3.

g) avantages procurés par les impacts urbains du projet

Le déplacement de l'aéroport permet de libérer des espaces actuellement contraints en ville et dans la proche périphérie, procurant un avantage important vis-à-vis des charges foncières par rapport au même programme de logements (500 logements par an) qu'il aurait fallu implanter en zone périurbaine plus éloignée.

Actualisé sur 30 ans, cela représente, quel que soit le scénario, un montant de +92,8 M€.

Une seconde approche peut être faite à partir de l'impact de la mobilité des 1 000 résidents supplémentaires par an de cette zone qui se trouvent ainsi rapprochés du centre ville (coût, pollution, accidents).

Quel que soit le scénario, cela représente +177,7 M€ actualisés à 2042.

h) synthèse des résultats

Les chiffres qui précèdent, et en particulier leur actualisation à 30 ans au taux de 4%, permettent de calculer les avantages nets globaux du déplacement de l'aéroport pour la collectivité sur la base des avantages hors urbanisme, puis avec urbanisme.

Le scénario n°2, de facture prudente, est considéré comme central par l'auteur de l'étude.

Il est encadré par une simulation pessimiste (scénario n°1) et une simulation optimiste (scénario n°2).

L'étude présente 3 calculs de TRI :

- TRI 1 : sur la base des avantages procurés par le projet hors urbanisme,
- TRI 2 : TRI 1 auquel est ajouté la variation de la charge foncière,
- TRI 3 : TRI 2 auquel est rajouté l'avantage lié à la variation de mobilité.

Tableau n°5 : le TRI en fonction des 3 scénarios
(source : page 104 de la pièce H)

Désignation	Scénario n°1	Scénario n°2	Scénario n°3
Avantage pour les usagers	255.5	911.2	1 393.8
Sécurité routière	-2.0	-1.1	0.2
Pollution routière	-2.8	-1.1	0.9
Pollution aérienne	-23.3	-9.5	-13.7
Bruit aérien	19.9	19.9	19.9
Exploitation de l'aéroport	32.6	44.8	57.0
Interaction entre projets	-70.5	-120.6	-156.3
Puissance publique	-310.4	-329.6	-327.5
Total 1	**-101.0**	**514.0**	**974.3**
TRI 1 (Taux de rentabilité interne hors urbanisme)	**2.6%**	**8.6%**	**11.2%**
Variation des charges foncières (2)	92.8	92.8	92.8
Total 1+2	**-8.2**	**606.8**	**1 067.1**
TRI 2	**3.9%**	**9.5%**	**12.0%**
Variation de mobilité (3)	177.7	177.7	177.7
Total 1+3	**76.6**	**691.7**	**1 152.0**
TRI 3	**5.0%**	**9.9%**	**12.2%**

N.B. de la commission :

Le document n'indique pas que les calculs d'actualisation, et plus encore de taux de rentabilité interne, font appel à des formules mathématiques complexes dont il serait vain de vouloir vérifier les résultats ici.

Le TRI est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé de l'opération.

Il suffit de savoir que les Instructions considèrent qu'un projet n'est réalisable que si son TRI est supérieur au taux d'actualisation, ce qui, avec 5%, semble le cas pour le scénario 1, encore que nous croyons la méthode des charges foncières plus adaptée à ce cas car un objectif majeur du projet est de libérer des espaces constructibles proches ou dans l'agglomération.

Dans le scénario de projet (n°2), le TRI 2 atteint 9,5%.

L'auteur du projet a rappelé les limites de son approche socio-économique pour ce dossier spécifique :

- L'absence de référence en la matière ;
- L'interprétation de certains paramètres est restrictive. Ainsi, une ouverture plus large de l'aéroport du Grand Ouest favoriserait les déplacements des usagers vers Nantes et une incidence négative sur l'avantage sécurité et générerait une baisse du TRI ;
- L'incidence du bruit apparaît secondaire dans le calcul du TRI (de l'ordre de 1% du total des avantages) alors même que le paramètre bruit est considéré comme essentiel dans le projet de transfert de l'aéroport.

N.B. de la commission :

L'ouverture plus large de l'aéroport apporterait un gain aux usagers qui serait favorable au TRI et qui compenserait probablement l'incidence négative évoquée ci-dessus.

Par ailleurs, il semble qu'il y ait d'autres limites au calcul présenté :

- *L'amélioration de la sécurité pour l'agglomération Nantaise qui est une des raisons du choix du transfert n'est pas valorisée.*
- *Les atteintes à l'environnement (eau, faune, flore…) et à l'agriculture ne sont pas comptabilisées.*

3.8 la mise en compatibilité des PLU

5 PLU doivent être mis en compatibilité avec le projet.

Il s'agit des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE.

Pour la première commune, la mise en compatibilité du projet concerne uniquement le projet de desserte routière.

Les autres communes sont concernées directement par la plate-forme.

Un nouvelle zone intitulée UF aéro va être créée pour couvrir l'aire aéroportuaire.

Les dossiers soumis à l'enquête sont composés des pièces suivantes :

- une notice explicative,
- un extrait du rapport de présentation avant et après modification,
- le règlement avant et après modification,
- le plan de zonage avant et après modification,
- la liste des emplacements réservés.

4. la présentation des observations formulées par le public

4.1 l'analyse statistique

A l'issue de l'enquête, la commission a analysé les contributions produites par le public.

Sur le plan quantitatif, 16 550 observations, lettres ou pétitions ont été produites sur le dossier de DUP.

Sur la mise en compatibilité des 5 PLU, le public s'est peu exprimé puisque seules 36 observations ont été comptabilisées.

La répartition des avis exprimés est récapitulée dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°6 : la répartition des avis exprimés lors de l'enquête DUP

nature de l'observation ou du courrier	avis favorable	avis favorable avec recommandation	demande particul.ière	avis réservé	avis défavorable	avis favorable (1) non motivé, pétitions	avis défavorable (1) non motivé, pétitions	total
TOTAL DUP hors pétitions	301	12	300	42	1 332	35	85	2 107
	14,3%	0,6%	14,2%	2,0%	63,2%	1,7%	4,0%	100,0%
Pétitions	0	0	37	0	0	5 345	9 061	14 443
	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	37,0%	62,7%	100,0%
TOTAL	301	12	337	42	1 332	5 380	9 146	16 550
	1,8%	0,1%	2,0%	0,3%	8,0%	32,5%	55,3%	100,0%

(1) il s'agit d'observations pas ou peu motivées : lettres type, pétitions, mentions sans justificatif…

Le tableau intitulé « Statistiques - synthèse » joint en annexe 8 donne le détail de ces chiffres.

Pour le dossier DUP, on peut observer qu'1/3 des avis sont favorables et 2/3 sont défavorables.

Les observations ou courriers portés aux registres sont davantage en défaveur du projet. Près de 70% sont défavorables.

Les pétitions donnent 63% d'avis négatifs.

Parmi les pétitions favorables, on trouve des pétitions pour le projet qui appuie la démarche du maître d'ouvrage (ACIPRAN, ACSAN, CCI…) et des pétitions en faveur du projet principalement motivées par une vive opposition à l'alternative piste Est

Ouest à NA évoquée au cours de l'enquête (essentiellement des communes du Sud de l'agglomération nantaise).

Parmi les pétitions défavorables, on relève des pétitions contre le projet le jugeant inopportun, inutile, nuisible, catastrophique pour l'environnement et pour l'économie agricole produites par les associations de défense de l'environnement ou les comités et coordination contre le projet (ACIPA, coordination anti-aéroport…).

Sur le plan local, il faut signaler une pétition à GRANDCHAMP DES FONTAINES relatives à l'un des futurs échangeurs du barreau routier prévu entre les RN 137 et 165.

4.2 les thèmes

La commission a regroupé les opinions exprimées par thèmes et sous-thèmes.

Ils sont détaillés au chapitre 6.

La répartition statistique des observations parmi ces thèmes est présentée en annexe 8 dans le tableau intitulé « Statistiques par thèmes – synthèse ».

Ce tableau ne s'intéresse qu'aux observations et lettres produites au cours de l'enquête.

Les pétitions et les avis non motivés ont été écartés de cette analyse.

Ces thèmes et sous-thèmes ont été abordés 8 231 fois dans les 2 107 observations ce qui représente une moyenne de 4 idées par contributions.

Parmi les 14 thèmes identifiés par la Commission, 13 sont défavorables (thèmes 1 à 13) et un regroupe les idées en faveur du projet (thème 14).

Les thèmes les plus souvent abordés par le public sont opposés au projet :

- thème 1 : l'opportunité du projet n'est pas démontrée (1 758) ;
- thème 2 : le dimensionnement du futur aéroport est incorrect (101) ;
- thème 3 : les alternatives n'ont pas été correctement étudiées (1 050) ;
- thème 4 : l'avenir des autres aéroport si NDDL se fait : des déficits assurés (84) ;
- thème 5 : le volet communications (fer, routes…) et rétablissement des voiries locales est incomplet (929) ;
- thème 6 :l'aménagement du territoire, NDDL porte de l'Ouest (158) ;
- thème 7 : l'agriculture est négligée dans le dossier (624) ;
- thème 8 : l'environnement est insuffisamment pris en compte (868) ;
- thème 9 : le volet économique n'est pas convaincant (626) ;
- thème 10 : l'analyse socio-économique n'est pas convaincante (234) ;
- thème 11 : les irrégularités de procédure (151) ;
- thème 12 : les spécificités locales et divers (329) ;
- thème 13 : les inexactitudes du dossier (153) ;

- thème 14 : les arguments en faveur du projet (1 166).

Les thèmes les plus fréquemment exprimés contre le projet sont donc :

- thème 1 : l'opportunité du projet n'est pas démontré (1 758) ;
- thème 3 : les alternatives n'ont pas été correctement étudiées (1 050) ;
- thème 5 : le volet communications (fer, routes…) et rétablissement des voiries locales est incomplet (929)
- thème 8 : l'environnement est insuffisamment pris en compte (868) ;
- thème 9 : le volet économique n'est pas convaincant (626)
- thème 7 : l'agriculture est négligée dans le dossier (624)

A la fin du chapitre 6, les idées émises dans les contributions relatives au PLU sont présentées.

Elles sont très peu nombreuses. La plupart des contributions qui figurent dans les registres PLU concernent en réalité la DUP.

4.3 les contributions importantes

A l'issue de l'enquête, la commission, après avoir résumé l'ensemble des observations, courriers, avis… exprimés (voir annexes 8 concernant les résumés des observations : A1 pour les registres DUP préfecture, A2 pour les registres DUP autres lieux et B pour les registres PLU), a analysé les contributions qui lui ont semblé particulièrement bien motivées.

Cela lui a permis d'établir un résumé pour interpeller le maître d'ouvrage et lui demander de transmettre des réponses aux critiques émises.

Les résumés de ces contributions figurent en annexe 8 sous la côte C.

Ont été traitées ici les contributions suivantes :

Tableau n°7 : les contributions importantes

contribution	référence	n°
BVV	registre préfecture	O60
ACIPA, coordination anti	registre préfecture	L31, O72
SE	registre préfecture	L30, L66, L312, O35, O63
FNAUT	registre préfecture	O 3, O12, O31 à 33, O76 et O79
ESG INFRA	registre préfecture	O 27
CCEG	registre préfecture	L9
ADECA	registre préfecture	annexe 2.49 au R2 préfecture
ACIPRAN et NA	registre préfecture	L13
CCI	registre préfecture	L1, L34, L49, L96, L107, L147, L154
A l'Est de l'ERDRE	registre préfecture	O73 bis
MALICE	registre préfecture	O74
CG 44	registre préfecture	L14
JM MARCHAND	registre préfecture	L82
Confédération paysanne	registre préfecture	O61, O73
LPO	registre préfecture	O75
ACAN/ACLA/aéroclub	registre préfecture	L74, L272
communes Sud LOIRE	registre préfecture	L101
OCAAALM	registre préfecture	L65
Chambre d'agriculture	registre préfecture	O52
Divers : quelques contributions particulièrement bien motivées		

O : il s'agit d'observations portées sur le registre ou de courriers agrafés ou annexés aux registres
L : il s'agit des courriers stockés dans les chemises à sangle jaunes

5. la réponse du maître d'ouvrage

La commission d'enquête a adressé au maître d'ouvrage pour avis et commentaires ce qu'elle avait tiré du dépouillement des registres et des courriers.

Elle a transmis le 5/02/2007 par mail les documents suivants :

1) une analyse statistique des opinions exprimées,
2) une analyse statistique des observations exprimées par thèmes,
3) une présentation des thèmes exprimés,
4) des résumés des contributions produites par le public :
   - A1 : le résumé des contributions produites à la préfecture pour la DUP
   - A2 : le résumé des contributions produites aux autres lieux d'enquête pour la DUP
   - B : le résumé des contributions produites pour les PLU
   - C : le résumé des contributions qui sont apparues importantes à la commission

en lui demandant de bien vouloir répondre aux observations et contributions évoquées dans les documents 3 et 4 C.

Le maître d'ouvrage a répondu à la commission le 12/03/2007 et a pu développer ses arguments lors d'une ultime réunion de travail qui s'est tenue le 15/03/2007.

Sa réponse comportait :

- une lettre de présentation ;
- une synthèse des réponses de ses services intitulée « Réponses du maître d'ouvrage aux questions de la commission d'enquête » pour l'enquête DUP ;
- ses réponses concernant la mise en compatibilité des PLU ;
- un tableau analysant les contributions importantes en les reclassant parmi les 109 thèmes identifiés par la commission ;
- une note expliquant la méthode utilisée pour répondre en identifiant quelques thèmes complémentaires abordés dans les contributions importantes auxquelles il répond ;

Suite à la réunion du 15/03/2007, à la demande de la commission, le maître d'ouvrage a apporté des compléments par cinq fiches transmises les 30/03 et 3/04/2007.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage figurent en annexe 7.

Elle est analysée au chapitre suivant.

6. l'examen par la commission des observations formulées par le public

Les observations sont reprises ici par thèmes et sous-thèmes.

Les réponses du maître d'ouvrage figurent à la suite, en caractère Arial 10.

L'analyse de la commission est présentée à la suite.

6.1 l'enquête DUP

THEME N° 1

L'opportunité du projet n'est pas démontrée

T1 : l'opportunité du projet n'est pas démontrée
* le projet néglige l'impact du PEAK OIL attendu
* le projet ne prend pas en compte l'effet de serre, il est contraire aux objectifs de développement durable
* NDDL est un projet du passé imaginé dans un autre contexte (Concorde, les 30 glorieuses…)
* l'appréciation de l'augmentation du trafic n'est pas réaliste
* NA, un site plein d'atouts, qui est loin d'être saturé
* le survol de grandes agglomérations par les avions est courant
* le projet NDDL ne ferait pas cesser le survol de NANTES : AIRBUS, le fret, peut-être l'aéroclub...
* l'estimation du trafic surévaluée depuis l'origine du projet et constamment infirmée par la réalité (en 1996, la prévision envisagée 4 Mpax à NA pour 2006 alors que le trafic n'est en réalité que de 2)
* le projet ne fait que déplacer les nuisances et risques du Sud au Nord de l'agglomération

Ce thème est le plus développé dans les observations défavorables. Il représente 21,4 % des idées exprimées.

Il est décliné avec plusieurs arguments. Les principaux sont présentés ici.

1.1 le projet néglige l'impact du PEAK OIL attendu

Une crise de l'énergie est pronostiquée par de nombreux acteurs dans les secteurs de l'énergie et des transports.

La diminution des ressources en énergie fossile va considérablement modifier nos comportements et, bien entendu, nos modes de transport.

Les prix des carburants vont s'envoler.

Le transport aérien sera touché de plein fouet par cette inexorable tendance.

Le projet trouve principalement sa justification dans l'augmentation du trafic à moyen et long terme.

Dans ce contexte prévisible de pénurie de carburant, rien n'est certain et un nouvel aéroport serait un projet très risqué.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'influence du prix du carburant sur les prévisions de fréquentation aéroportuaire a été prise en compte au niveau des variables clés retenues pour l'analyse prospective et l'élaboration des projections de trafic. Ceci figure au paragraphe 5.4 de la pièce F du dossier d'utilité publique. Trois scénarios ont été étudiés et des tests de sensibilité ont été effectués avec un baril allant de 60 $ à 120 $ à l'échéance 2025, de telles augmentations du coût du baril conduisent à des baisses de trafic inférieures à 1,7 % à l'horizon 2015 et inférieures à 4,5 % à l'horizon 2025 par rapport aux prévisions nominales.

Néanmoins, s'il est possible d'affirmer que l'approvisionnement des aéronefs en carburant classique est garanti pendant plusieurs dizaines d'années, les perspectives d'épuisement des ressources fossiles de pétroles sont plus que jamais d'actualité, elles n'échappent pas aux professionnels du transport aérien. C'est pourquoi de nombreux programmes de recherche sont engagés auprès de divers pays.

Ceux-ci visent notamment à disposer de carburant de synthèse, c'est déjà le cas pour des avions militaires et même pour des avions commerciaux. Ces carburants seront d'autant plus compétitifs que le coût du baril sera élevé.

Par ailleurs, tous les motoristes procèdent en permanence à des recherches en vue de réduire la consommation en carburant, donc de CO_2, mais également une réduction en proportion plus élevée des oxydes d'azote (NO_x). Il est également envisagé une rupture technologique visant à disposer de nouveaux moteurs moins gourmands, plus propres et moins bruyants.

L'application de nouvelles technologies lors de la conception et de la construction des nouveaux avions conduit à des diminutions de poids et de consommations, le Boeing 787 et l'Airbus A350 en sont des exemples avec des résultats escomptés pour 2009-2013. Toujours dans le même objectif, de nouvelles générations d'avions sont aujourd'hui à l'étude avec des solutions prévisibles à l'horizon 2025.

De même des recherches sont menées pour les carburants alternatifs, notamment l'hydrogène qui pourrait s'avérer une solution intéressante pour les gros porteurs, ou associé à une nouvelle génération d'avion, les objectifs se situant à l'horizon 2050.

L'Europe n'est pas en reste en la matière, avec des programmes de recherche, en cours et à venir, inscrits aux programmes communautaires de recherche et développement (PCRD).

Les dispositions également en cours pour la mise en œuvre du « ciel unique » vont conduire à une meilleure gestion de l'espace aérien européen (optimisation des routes aériennes, diminution des distances parcourues, des circuits d'attente, etc.) et à une diminution de la consommation en carburant.

Tous ces objectifs sont repris dans le « Clean Sky JTI » (Initiative technologique commune pour un ciel propre) de la Commission Européenne et formalisés par l'ACARE (Conseil consultatif pour la recherche sur l'aéronautique en Europe) qui, à titre d'exemple, à l'horizon 2020, par rapport à des chiffres 2000, se fixe une réduction des 80 % des oxydes d'azote, de 50 % du bruit extérieur et de 50 % des émissions de CO_2.

A titre d'exemple, il était courant de dire que le transport aérien permettait un ratio de 4 litres de carburant aux 100 kilomètres par passager transporté. Ce ratio est aujourd'hui de 3,5 litres pour les avions récents en activité et va descendre en dessous de 3 litres pour 100 kilomètres parcourus par passager transporté avec les avions de nouvelle génération tels que l'Airbus A380 et le Boeing 787.

Par ailleurs des solutions alternatives, telles que le TGV, concurrencent le transport aérien pour des temps de parcours inférieurs à 3 ou 4 heures et des distances inférieures à 1 000 Km, mais le transport aérien reste le moyen privilégié pour de nombreuses destinations et notamment pour des distances ou des temps de parcours plus importants.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les récentes prospectives de l'OCDE et de la banque mondiale annoncent des réserves en carburant fossile de 40 ans pour le pétrole, 50 ans pour le gaz et 250 ans pour le charbon (en l'état actuel de la technique et des reconnaissances des gisements) dans des scénarios de croissance forte, notamment pour la zone Asie.

Il semble bien que le développement du trafic aérien va se poursuivre, avec assez peu de contraintes, tout au moins à l'échelle du temps d'amortissement d'un tel équipement (40 à 50 ans).

La taxe sur les activités polluantes qui devrait voir le jour à compter de 2011 (système d'échange du permis d'émission de CO2) aurait un impact de 3 à 5 euros par billet moyen courrier.

L'incidence d'une telle mesure serait faible sur le trafic, probablement moins d'une année de croissance.

1.2 le projet ne prend pas en compte l'effet de serre, il est contraire aux objectifs de développement durable

Une autre contrainte menace le projet : le dérèglement climatique.

La trafic aérien participe à la production de gaz à effet de serre. Probablement 2 à 3% des activités humaines.

Le développement du transport aérien, dans un contexte où les sociétés cherchent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, augmenterait sensiblement sa part relative dans ces émissions et serait contraire aux objectifs de KYOTO et de développement durable affichés en de maintes occasions.

Le transport aérien, comme les autres modes de transport, doit diminuer ses émissions et, partant, son trafic tout au moins en nombre de mouvements.

Contrairement à l'automobile où les gains de propreté obtenus sur les moteurs permettent d'espérer une réduction de la pollution malgré la poursuite de son développement, l'aéronautique ne semble pas en mesure d'offrir une telle perspective.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les conséquences du transport aérien sur l'effet de serre avaient fait l'objet d'une réflexion lors du débat public et avaient donné lieu à une question spécifique (n° 2.1.3) à laquelle le maître d'ouvrage avait apporté les réponses.

« La contribution de l'aviation à l'effet de serre :

Un groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)1 a publié en 1999 un rapport sur « L'aviation et l'atmosphère planétaire ». Selon ce rapport, les émissions de gaz carbonique dues à l'aviation représentaient 2,4 % du total des émissions liées aux activités humaines en 1992 et 13 % ramenées au seul domaine des transports (le routier représentant 87%). Elles pourraient atteindre 3 % en 2050. La vapeur d'eau, sous forme de traînées de condensation, et d'autres émissions des moteurs (essentiellement les oxydes d'azote) ajoutent leurs effets à ceux du gaz carbonique émis. Selon le même rapport, toutes ces émissions étant prises en compte, la contribution de l'aviation à l'effet de serre qui s'établissait à 3,5 % en 1992 pourrait atteindre environ 5% en 2050 de la totalité des émissions de gaz à effet de serre sur la planète.

En raison de sa croissance rapide, le transport aérien est, en effet, en Europe l'un des secteurs économiques dont les émissions de gaz à effet de serre vont, si rien n'est fait, continuer à croître. C'est en contribuant à mettre sur le marché des produits plus performants, grâce à ses programmes de recherche et au dynamisme de son industrie, que l'Europe pourra sans doute le mieux contribuer à infléchir l'évolution des émissions mondiales liées à cette activité.

Les progrès technologiques :

Des efforts constants sont faits depuis plusieurs années par l'industrie aéronautique afin de réduire de façon significative la consommation des moteurs et par conséquence les émissions de CO^2. Les émissions des avions et des voitures modernes sont maintenant du même ordre par passager-kilomètre transporté. Au cours des trois dernières décennies, les progrès technologiques ont en effet permis de réduire la consommation de kérosène par siége-kilomètre d'environ 60 %. Le rendement d'un moteur d'Airbus A330 est supérieur de 70% à celui d'un Boeing 707.

Les projets de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) :

Les signataires du protocole de Kyoto (article 2 du protocole) ont chargé l'OACI de rechercher les mesures à prendre afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre dans le transport aérien. Les axes de réflexion en cours aujourd'hui sont basés sur :
- Des moyens opérationnels afin de réduire les temps de vol, d'optimiser les altitudes de vol et de réduire les temps de roulage ;
· Des moyens économiques et réglementaires (redevance environnementale, taxation du kérosène).

L'Union Européenne (livre blanc : «Politique européenne des transports à l'horizon2010) confirme que des mesures doivent être mises en place afin de réduire les émissions sonores mais aussi gazeuses produites par le transport aérien, tout en reconnaissant qu'un tel exercice pouvait s'avérer difficile : « Il faut en effet tenir compte des engagements internationaux pris par les Etats membres dans le cadre de l'OACI »

La taxation du kérosène :

Le coût du carburant représente aujourd'hui de 12 à 15 % du prix du billet d'avion. Les compagnies aériennes bénéficient d'exonération de taxe sur le kérosène tant au niveau des vols internationaux qu'intracommunautaires. La mise en oeuvre d'une taxation nécessiterait un consensus à l'OACI et la révision de plusieurs accords bilatéraux entre les états de l'Union européenne et les pays tiers. Son impact peut être considéré comme négligeable à l'horizon des

prévisions de trafic 2010 à 2020, et donc particulièrement à l'horizon de la saturation de Nantes Atlantique. »

Les éléments alors avancés sont toujours d'actualité. A titre d'exemple, la Commission européenne a émis un projet de directive en vue d'inclure le transport aérien dans les marchés européens d'échanges de permis d'émissions (ETS, Emission Trading Scheme). Ainsi les vols à l'intérieur de l'Europe seraient pris en compte dès 2011 et, dès 2012, tous les vols au départ et à destination de l'Europe seraient concernés, qu'ils soient exploités par des compagnies européennes ou étrangères.

Par ailleurs la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une préoccupation permanente des constructeurs aéronautiques, à l'identique de ce qui se fait pour l'automobile, tel que développé au paragraphe 1.1 ci-dessus.

Commentaire de la commission d'enquête :

Tous les scénarios de développement élaborés par les prévisionnistes de l'OCDE, l'ONU, la banque mondiale… envisage une croissance forte pour la zone Asie (6-7%), modérée pour l'Afrique et l'Amérique (3-4%) et faible pour l'Europe (2-3%).

Sur la plan énergétique, les carburants fossiles seront toujours prédominants pour satisfaire la demande.

Dans ce contexte, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est préoccupante. Il convient cependant de rappeler que le trafic aérien contribue aux émissions de gaz à effet de serre pour 2 à 3%.

Il est très probable qu'une taxe carbone ou similaire apparaîtra à moyen terme.

Au prix actuel des permis d'émission calculés sur la tonne de carbone consommée, l'impact d'une telle taxe serait de l'ordre de 3 à 5 € par billet pour un trajet moyen courrier, montant qui ne remettrait pas en cause le développement de ce mode de transport.

1.3 NDDL est un projet du passé imaginé dans un autre contexte (Concorde, les 30 glorieuses…)

Le projet de NDDL a été imaginé il y a près de 40 ans pour accueillir les Concorde et éviter le survol du territoire national par ces avions très polluants et très nuisibles.

A cette époque, aucune restriction en matière de carburant n'était à craindre.

30 ans plus tard, notre supersonique était remisé car il était totalement à l'encontre des préoccupations environnementales qui se sont imposées à la fin du XX ème siècle.

Mais le projet de super-aéroport demeure.

Les décideurs réitèrent la même erreur.

Ils font la promotion d'un équipement qui se révélera obsolète à moyen terme.

Réponse du maître d'ouvrage :

Anticipant les besoins futurs de développement de la métropole d'équilibre nantaise et de son aéroport, la recherche d'un site d'implantation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire a été engagée dès 1965.

Depuis cette période jusqu'à la tenue d'un débat public, de nombreuses phases d'études et de concertations se sont succédées. Elles ont permis progressivement de préciser et définir le projet présenté à l'enquête publique.

Effectivement des études réalisées dans le cadre du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine (OREAM – Loire) avaient envisagé, dans le contexte du début des années 1970, Nantes comme une possible plate-forme d'accueil des vols intercontinentaux supersoniques (Concorde notamment) avec un éclatement des lignes à destination de l'Europe en vols classiques, ce qui avait alors donné lieu à des prévisions de trafic surestimées.

Toutes les autres études, notamment celles qui ont été menées pour le débat public, ont fait abstraction de ce type de trafic et les prévisions ont été établies en conséquence.

Ces aspects sont développés dans la pièce F du dossier d'utilité publique au chapitre F.1.2.2.

Il en ressort que les estimations réalisées convergeaient vers une perspective d'activité autour de 4 millions de passagers à l'horizon 2020 pour l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Les études menées pour le dossier d'utilité publique ont également conduit à des résultats en cohérence avec ces prévisions puisque le trafic estimé à l'horizon 2020 pour le scénario de croissance médian est de 4,224 millions de passagers, tel que repris au point 1.4 ci-dessous.
D'ailleurs cette surestimation du trafic présentée à l'étude OREAM avait également fait l'objet de la question n° 2.2.3 de la Commission particulière du débat public dont la réponse est reprise ci-dessous :

« Une étude réalisée en 1973 par l'O.R.E.A.M (qui figure dans les pièces annexées au dossier du maître d'ouvrage) annonçait des prévisions de 2.5 millions de passagers pour 1990 et 6 millions en 2000. Dans ce scénario, il s'agissait d'installer sur le site de Notre Dame des Landes une plate-forme aéroportuaire susceptible d'accueillir les ***vols intercontinentaux supersoniques****.*
L'idée à l'époque était de limiter l'utilisation des appareils supersoniques (notamment Concorde qui en était à la phase de mise en service) au survol de l'Atlantique ; du fait de sa position côtière, la région nantaise avait été pressentie pour accueillir un aéroport susceptible de recevoir ces vols. Il était également envisagé de relier cet aéroport aux principaux aéroports européens avec des vols subsoniques classiques pour amener la clientèle destinée aux vols transcontinentaux supersoniques.

Ce scénario a bien évidemment été rapidement abandonné.

A cette exception près, toutes les analyses réalisées au cours des vingt dernières années par l'État (DGAC) ou le gestionnaire (CCI) convergeaient pour prévoir un trafic d'environ 2 millions de passagers à l'horizon 2000. »

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet d'un aéroport situé à l'Ouest pour accueillir les vols supersoniques a vécu.

Les préoccupations environnementales, la réalité économique… ont eu raison de ce type d'appareil.

Pour autant, une telle décision ne remet pas en cause toutes les études qui ont mis en lumière un besoin d'équipement aéroportuaire pour faire face à la demande.

1.4 l'appréciation de l'augmentation du trafic n'est pas réaliste

De nombreuses observations reprochent au porteur du projet de pécher par optimisme et de vouloir justifier son projet par des chiffres de trafic exorbitants et non réalistes.

Les auteurs de ces observations relèvent tout d'abord que le chiffre représentatif du trafic est le nombre de mouvements et non le nombre de passagers.

Ils soutiennent ensuite que l'analyse des chiffres de ces dernières années montrent une baisse du trafic en nombre de passagers mais surtout en nombre de mouvements.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les prévisions de trafic, reprises à la pièce F (cf. chapitre F.5.4.3) du dossier d'utilité publique, ont été élaborées sur la base de 3 scénarios s'appuyant sur 9 variables clés telles que l'économie mondiale, régionale, la propension à voyager par avion, la concurrence du TGV, etc. Pour Notre-Dame-des-Landes, les résultats de ces 3 scénarios, comportant un scénario à croissance moyenne, encadré par un scénario à croissance faible et un scénario à croissance forte, sont repris ci-dessous :

Passagers	**2010**	**2015**	**2020**	**2025**	**2050**
Scénario n°1	2 687 000	3 294 000	3 709 000	4 099 000	6 550 000
Scénario n°2	2 847 000	3 631 000	4 224 000	4 820 000	8 090 000
Scénario n°3	3 006 000	3 964 000	4 658 000	5 328 000	8 940 000

Le taux de croissance annuelle moyen du trafic commercial à Notre-Dame-des-Landes correspondant à ces prévisions est le suivant :

	2005/2025	**2005/2015**	**2015/2025**	**2005/2050**	**2025/2050**
Scénario n°1	3,5 %	4,8 %	2,2 %	2,6 %	1,9 %
Scénario n°2	4,4 %	5,9 %	2,9 %	3,1 %	2,1 %
Scénario n°3	4,9 %	6,8 %	3,0 %	3,3 %	2,1 %

Parallèlement les statistiques de trafic de l'aéroport de Nantes Atlantiques pour les années récentes sont les suivantes :

	2005	**2006**
Passagers	2 161 177	2 423 720
Croissance / Année n-1	11,49 %	12,15 %
Mvts commerciaux	35 486	37 156
Croissance / Année n-1	13,67 %	4,71 %
Emport moyen	61	65

Ce tableau vient compléter l'analyse du trafic passé figurant à la pièce F du dossier d'utilité publique au chapitre F.4.1.2, ceci pour les données 2006 non alors disponibles.

Il fait remarquer que le taux de croissance du trafic passagers aujourd'hui observé à Nantes Atlantique (11,5 % en 2005 et 12,15 % en 2006) est très supérieur au taux retenu pour les

prévisions de trafic figurant au dossier d'utilité publique (4,4 % pour la période 2005/2025 dans le scénario 2).

De même, il est observé que l'augmentation du nombre de mouvements commerciaux est respectivement de 13,7 % pour 2005 et 4,7 % pour 2006, avec une légère augmentation de l'emport moyen.

Aussi les résultats constatés récemment à Nantes Atlantique, y compris pour l'année 2006 dont les données n'étaient pas disponibles lors de l'établissement du dossier d'utilité publique, ne remettent pas en cause ce qui figure dans ce dossier.

S'agissant des mouvements d'avions, il est important de rappeler qu'il est fait une distinction entre les mouvements commerciaux transportant des passagers, desquels découle l'emport moyen, et les autres mouvements d'avions (aviation légère, etc.). A titre d'exemple le tableau ci-dessous met en évidence la croissance des mouvements commerciaux sur 2005 et 2006 mais il fait également ressortir une décroissance des mouvements non commerciaux (- 12,14 % en 2005 et – 21,82 % en 2006) ainsi que pour 2006 une décroissance du nombre total de mouvements d'avions de - 6,6 % :

Mouvements	**2005**	**2006**
Commerciaux	35 486	37 156
Croissance / Année n-1	13,67 %	4,71 %
Non commerciaux	26 363	20 611
Croissance / Année n-1	-12,14 %	-21,82 %
Total	61 849	57 767
Croissance / Année n-1	1,02 %	-6,60 %

Cette baisse d'activité de l'aviation non commerciale s'explique par une diminution des mouvements d'aviation légère et de loisir pour deux raisons : vraisemblablement une diminution de la pratique de cette activité du fait de son coût mais aussi et surtout du fait que l'augmentation du trafic commercial induit plus de contraintes pour les entraînements de l'aviation légère qui préfère se rendre sur d'autres plates-formes, à l'exemple de Saint Nazaire, pour ce type d'exercices.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les deux principales critiques émises sur l'évaluation du trafic au cours de l'enquête sont :

- les prévisions sont irréalistes au vu de la tendance enregistrée ces dernières années,

- le nombre de passagers n'est pas le bon paramètre, il faut s'intéresser au nombre de mouvements.

Sur ces deux points, la réponse du maître d'ouvrage est convaincante.

L'analyse du trafic en nombre de passagers montre qu'après une baisse enregistrée après les attentats du 11 septembre 2001, la tendance est repartie à la hausse.

Quant au nombre de mouvements pour l'aviation commerciale, après une période de baisse due par l'effet cumulé des attentats et de l'augmentation de l'emport moyen, on observe là aussi une tendance à la hausse.

Evolution du nombre de mouvements avions commerciaux (Source : DGAC)

Nb de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
commerciaux	41 739	39 081	35 898	34 301	31 219	35 486	37 156

1.5 NA est un site plein d'atouts qui est loin d'être saturé

NA est loin d'être saturé.

L'appréciation de la saturation est contestée par les auteurs de ce thème.

L'amalgame des différents trafics (vols commerciaux, fret, aéroclub..) en est peut-être la cause.

NA dispose de nombreux atouts : proximité de la Ville, facilité de desserte par les TC, possibilité de connexion avec le tramway ou avec le train sans gros investissements.

Il a fait l'objet d'importants investissements récemment pour lui permettre d'être performant.

Sa saturation serait, de l'aveu du dossier, situé à 4 à 4,5 millions de passagers moyennant quelques aménagements.

Les auteurs de ce thème sont persuadés que ce chiffre ne sera jamais atteint et que le transfert est donc inutile du point de vue du trafic.

Pour les nuisances sonores, des solutions existent pour améliorer la situation comme l'interdiction des vols de nuit.

Idem pour la sécurité. La procédure ILS devrait être généralisée.

Enfin, si le besoin se faisait jour, la construction d'une piste supplémentaire ou d'une autre piste permettrait d'adapter l'aéroport pour le long terme.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le débat public a conclu à la nécessité du transfert à Notre-Dame-des-Landes du fait de la saturation prévisible à terme de la plate-forme de Nantes Atlantique pour des raisons de saturation physique de la piste, de saturation de l'aérogare et de saturation liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme.

La synthèse du débat faisait ressortir que : « *si la saturation technique peut être repoussée au minimum jusqu'en 2020 sous réserve d'un certain nombre d'investissements concernant la piste et l'aérogare, par contre la contrainte la plus forte pour le maintien en exploitation de Nantes*

Atlantique apparaît nettement comme étant celle résultant des nuisances sonores et de leurs conséquences en termes urbanistiques. Il ressort des positions exprimées que la saturation de l'aéroport serait donc plus proche de 2015 que de 2020. »

Ces éléments sont repris à la pièce C du dossier d'utilité publique (cf. chapitre C.1.4.3).

Si le site actuel fait l'objet régulièrement de travaux, il s'agit d'investissements destinés à maintenir le caractère opérationnel de la plate-forme en vue d'accueillir le trafic jusqu'au transfert à Notre-Dame-des-Landes. Ainsi l'aérogare doit faire l'objet de travaux destinés à en améliorer la performance en vue d'accueillir 3 à 3,5 millions de passagers, et essentiellement pour répondre aux critères de sûreté aujourd'hui en application, mais il n'y a pas pour autant de possibilité d'extension de l'aérogare et de sa capacité au-delà du chiffre précité sans travaux importants.

Les dernières données de trafic ne viennent pas contredire les conclusions du débat public et les perspectives actuelles de la CCI prévoient la barre de 3 millions de passagers au plus tard en 2010.

S'agissant des nuisances sonores il faut noter que l'aéroport de Nantes Atlantique fait l'objet d'un arrêté de restriction d'exploitation portant notamment sur les vols de nuit pour les aéronefs bruyants.

A noter qu'aujourd'hui seuls les vols en configuration d'atterrissage face au nord/est, en survolant le lac de Grand Lieu, peuvent disposer des équipements d'aide à l'atterrissage permettant une approche de précision par conditions de mauvaise visibilité. Les vols en configuration d'atterrissage face au sud/ouest, en survolant la ville (de l'ordre de 50 %), ne disposent pas de tels équipements pour des raisons techniques mais également environnementales.

En effet, aujourd'hui, ces approches se font avec un axe décalé de 13° vers le sud ce qui conduit à un survol moindre du centre ville. La mise en œuvre des équipements d'atterrissages permettant les approches de précision impliquerait une approche dans l'axe et un survol plus important du centre ville.

Cet aspect est également développé dans la réponse à la question 12.11 ci-après.

Quant à la possibilité de construction d'une autre piste permettant d'adapter l'aéroport pour le long terme, cet aspect est développé dans la réponse à la question 3.1 ci-après.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le site de NA est fortement contrait par sa surface (380 ha), ses installations (aérogare, piste, installations de guidage des aéronefs…) et par les contraintes d'urbanisme imposées par le protection contre les nuisances sonores (PEB, PGS…).

Le développement de l'aéroport dans un tel contexte ne paraît pas réaliste.

Certains opposants au projet NDDL ont défendu l'idée selon laquelle une alternative piste Est Ouest à NA n'avait pas été correctement examinée.

Selon eux, une telle alternative serait capable de permettre le développement de NA en s'affranchissant des contraintes liées aux nuisances sonores.

Cette alternative est examinée plus loin.

1.6 le survol de grandes agglomérations par les avions est courant

De nombreuses grandes agglomérations ont leur aéroport à proximité du centre ville sans que cela paraisse rédhibitoire.

A l'inverse, des aéroports trop éloignés des centres des agglomérations ont du être abandonnés par manque d'attractivité.

Un aéroport canadien est fréquemment cité.

Réponse du maître d'ouvrage :

S'il existe encore de rares aéroports qui ont des trajectoires de décollages et d'atterrissages survolant des agglomérations, ce sont des aéroports très anciens autour desquels s'est développée l'urbanisation en l'absence de réglementation s'appuyant sur les PEB (Plans d'Exposition au Bruit). La tendance actuelle est d'éviter ce type de survols lors de la construction de nouveaux aéroports s'affranchissant ainsi des contraintes associées en terme de risques et de nuisances sonores. Des exemples peuvent être cités en Europe : Athènes, Milan ou Oslo et ailleurs : au Japon, à Hong Kong, Bangkok, etc.

Par ailleurs, il convient de souligner que si pour certains aéroports il y a survol de zones urbanisées, l'aéroport de Nantes Atlantique présente la particularité d'entraîner un survol du centre ville par pratiquement la moitié des vols commerciaux à l'atterrissage, à basse altitude en dessous de 500 mètres.

Quant à l'aéroport de Mirabel, il à été construit à une distance de plus de 40 km du centre ville de Montréal. Du fait de la répartition du trafic entre deux aéroports éloignés : les vols internationaux incluant ceux vers les États-Unis étant traités à Mirabel et les vols nationaux maintenus à Dorval, l'aéroport de Mirabel s'est avéré peu attrayant pour les voyageurs n'ayant pas Montréal pour origine ou pour destination. A ceci sont venus s'ajouter la non réalisation de dessertes de l'aéroport et d'autres facteurs liés à l'activité industrielle et économique de Montréal et de Toronto avec une nouvelle répartition des vols au départ de ces deux villes. Ceci a conduit les compagnies à souhaiter se maintenir sur l'ancien aéroport de Dorval. Le nouvel aéroport de Mirabel a ainsi été amené à cesser son activité fin 2004. Le site conserve des activités fret et parallèlement fait aujourd'hui l'objet de différents projets de reconversion avec l'éventualité d'une réouverture ultérieure lors de la saturation effective de la plate-forme de Dorval.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les réponses apportées ici par le maître d'ouvrage paraissent convaincantes.

Le survol des villes à basse altitude par les avions n'est pas recommandable.

A NA, la situation de l'aéroport - à 2 km du périphérique -, la position de la piste Nord-Sud, la rose des vents, l'absence d'ILS pour les vols en provenance du Nord… amènent une situation très particulière avec près de 50% du trafic à basse altitude, au dessus de la Ville, sans procédure ILS.

Une telle situation ne peut permettre d'envisager une croissance significative du trafic.

Pour NDDL, la situation à 22 km du centre ville de Nantes ne paraît pas être un obstacle.

En effet, si on la compare à d'autres aéroports, cette situation paraît bien jaugée :

Situation de quelques aéroports
(Source : les réponses du maître d'ouvrage au débat public : question 3.1.3)

Aéroport	Distance au centre-ville en km
Athènes	27
Milan	40
Hong-Kong	40
Oslo	45
Nice	5
Toulouse	8
Bordeaux	17
Strasbourg	16
NA	10
Madrid (28 MPAX)	< à 20 km
Vancouver (16 MPAX)	< à 20 km
Manchester	< à 20 km
Shangaï (14,8 MPAX)	< à 20 km
Sao Paulo (8,7 MPAX)	< à 20 km
Genève (7 MPAX)	< à 20 km
Miami (6,6 MPAX)	< à 20 km
Glasgow (6,8 MPAX)	< à 20 km
Rio de Janeiro (5,8 MPAX)	< à 20 km
Belfast (3 MPAX)	< à 20 km

1.7 le projet NDDL ne ferait pas cesser le survol de NANTES : AIRBUS, le fret, peut-être l'aéroclub...

La question du survol de NANTES fait débat.

Sur ce thème, les auteurs d'observation ont relevé la modification apportée par le porteur du projet sur ses arguments pour tenter de justifier le transfert à NDDL.

A l'origine, toute la justification s'appuyait sur l'augmentation du trafic et la saturation « technique » de NANTES.

Sentant probablement son argumentation fragile face à l'effritement du trafic, le porteur du projet a avancé l'idée d'une saturation « environnementale » due au survol des populations et liée aux nuisances sonores et aux risques encourus en cas d'incident.

Le public a souligné que le transfert de l'aéroport à NDDL ne règle pas le problème. L'agglomération sera toujours survolée par des avions : le trafic AIRBUS, le fret, les aéroclubs, le trafic NDDL pour le Nord de l'agglomération nantaise ?

Il conteste donc cette idée de saturation « environnementale » qui ne lui semble pas résister à l'analyse.

Réponse du maître d'ouvrage :

La contrainte des nuisances sonores et de leurs conséquences en termes urbanistiques liées à l'augmentation du trafic sur l'aéroport de Nantes Atlantique a particulièrement été mise en exergue lors du débat public du fait des études complémentaires demandées alors par la Commission particulière du débat public afin d'analyser les conséquences si un maintien sur ce site devait être envisagé. C'est pourquoi la conclusion du débat public portant sur le déplacement à Notre-Dame-des-Landes s'appuyait sur la saturation physique de la piste et de l'aérogare mais également sur ces nuisances sonores et leurs conséquences en termes urbanistiques. Cette question a déjà été abordée au point 1.5 ci-dessus.

Quant aux activités aériennes résiduelles sur la plate-forme de Nantes Atlantique après la mise en service de Notre-Dame-des-Landes, la piste actuelle sera maintenue pour répondre aux nécessités du fonctionnement du pôle industriel aéronautique, et son emprise limitée en conséquence. L'aviation légère et de loisirs étant répartie entre les autres aéroports dont celui de Notre-Dame-des-Landes, il restera l'activité Airbus notamment les vols Beluga qui sont actuellement de l'ordre de 80 par an, ce qui est bien entendu sans commune mesure avec le trafic actuel.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage confirme bien le déménagement de l'activité aéronautique de loisirs.

Une simulation de PEB avec le trafic résiduel donne une aire A+B+C+D à l'intérieur des 320 ha de la plate-forme actuelles.

1.8 l'appréciation du trafic est constamment infirmée par la réalité

Les auteurs de ce thème indiquent que depuis l'origine le projet cherche sa justification dans une augmentation forcenée du trafic et des prévisions irréalistes.

Ainsi, le chiffre de 2 millions de passagers atteint en 2005 aurait du être atteint depuis bien longtemps si l'on en croit les simulations, d'autant qu'en 1996, la prévision donnait une estimation de 4 millions de passagers en 2006. La réalité montre 2,4 millions.

Réponse du maître d'ouvrage :

Au chapitre F.1.2.2.1, la pièce F du dossier reprend les estimations du trafic futur de Nantes-Atlantique, telles que présentées lors du débat public et justifiant le projet de nouvel aéroport.

Une étude réalisée en 1989 par DG Conseil fait apparaître une estimation de 3,5 millions de passagers à l'horizon 2016.

Les études réalisées par la DGAC en 2001 et 2002 font apparaître une estimation de 4,3 millions de passagers en hypothèse haute et de 4 millions de passagers en hypothèse basse à l'horizon 2020.

De même une étude réalisée par IATA Consultant en 2002 fait apparaître une estimation de 4,28 millions de passagers à l'horizon 2020.

Ces chiffres présentés lors du débat public sont en pleine cohérence avec les estimations de trafic figurant à la pièce F (cf. chapitre F.5.4.3) prévoyant un trafic de 4,224 millions de passagers en hypothèse moyenne à l'horizon 2020, située dans une fourchette de 3,709 millions de passagers en hypothèse basse et de 4,658 millions de passagers en hypothèse haute à ce même horizon.

L'appréciation du développement du trafic a également fait l'objet d'un développement au point 1.4 ci-dessus.

Commentaire de la commission d'enquête :

A l'exception de la simulation menée pour un projet d'aéroport supersonique, les évaluations du trafic se sont révélées réalistes. Il y a eu un décrochage suite aux attentats du 11 septembre 2001. Depuis 2005, ce décrochage a été rattrapé.

1.9 le projet ne fait que déplacer les nuisances et risques du Sud au Nord de l'agglomération

L'argument des nuisances et de l'insécurité liée au survol de NANTES ne résiste pas à l'analyse.

Les nuisances sonores et le survol concerneront toujours l'agglomération Nantaise.

Le projet est présenté comme si il apportait une solution à tous les maux de NA. Ce n'est pas le cas, le Nord de l'agglomération sera impacté et le Sud supportera toujours des risques et des nuisances (voir 1.7).

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce E, chapitre E.4.11.3, apporte les éléments nécessaires à la comparaison des nuisances sur le site de Nantes Atlantique et sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

Avec des niveaux d'indice Lden moins protecteurs aujourd'hui à Nantes Atlantique, mais acceptés par l'ACNUSA du fait du déplacement prévisible vers le nouvel aéroport, et pour un trafic de 3,2 millions de passagers à l'horizon 2010, la population incluse dans le PEB à Nantes Atlantique est de 5 117 personnes pour les zones de bruit fort et modéré (A+B+C) : indice Lden 57. Elle est de 41 138 pour la totalité du PEB de l'aéroport (zones A+B+C+D).

En appliquant le niveau recommandé par l'ACNUSA à Nantes-Atlantique et retenu pour Notre-Dame-des-Landes, ce chiffre monte à 8 790 pour les zones de bruit fort et modéré (A+B+C) : indice Lden 55, toujours pour un trafic de 3,2 millions de passagers à l'horizon 2010.

Par comparaison à Notre-Dame-des-Landes, le décompte des populations s'élève seulement à 142 personnes pour 3 millions de passagers et à 587 personnes pour 9 millions de passagers pour les zones de bruit fort et modéré (A+B+C) : indice Lden 55. Ce décompte passe à 2 700 personnes pour la totalité du PEB (A+B+C+D), toujours pour 9 millions de passagers à l'horizon 2050. Ces chiffres se passent de commentaires tant ils font apparaître des différences importantes entre les niveaux de nuisances de l'aéroport actuel et de la future implantation.

En ce qui concerne le survol des zones agglomérées, dans le cas de Nantes Atlantique, de l'ordre de 50 % des vols survolent le centre ville de Nantes à basse altitude (< 500 mètres) lors des atterrissages, alors qu'à Notre-Dame-des-Landes, le positionnement des pistes retenu après concertation avec les maires des communes riveraines permet d'éviter le survol des centres bourg et des villages dans de telles conditions. Et tel que précisé au point n° 1.7 ci-dessus le maintien de l'activité Airbus, avec les vols Beluga qui sont actuellement de l'ordre de 1 à 2 vols par semaine, est sans commune mesure avec le maintien d'une activité commerciale à Nantes Atlantique. A noter qu'avec un trafic aussi restreint, l'enveloppe des zones de bruit fort et modéré du PEB ne dépasserait guère l'emprise de l'aéroport.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

Les chiffres sont très nettement en faveur du projet de NDDL.

Les nuisances sonores baissent très sensiblement.

Le survol de Nantes est réduit de façon considérable.

Les opposants au projet ont mis en doute la sincérité de la simulation de PEB fait pour le projet.

L'ACNUSA a été consultée. Elle a fait procéder à une expertise indépendante qui a confirmé la simulation du maître d'ouvrage.

Les opposants ont aussi affirmé que le survol de Nantes allait toujours se produire avec le trafic AIRBUS, celui du fret et celui de l'aviation de plaisance.

En réalité, seul subsistera le trafic nécessaire à l'activité aéronautique restant à NA (Airbus). Il est estimé à 80 mouvements par an.

THEME N° 2

Le dimensionnement du futur aéroport est incorrect

T2 : le dimensionnement du futur aéroport est incorrect
* une seule piste suffit pour accueillir 9 millions de passagers
* le critère nombre de mouvements est le critère dimensionnant, pas le nombre de passagers
* NDDL est un doublet de 2 1/2 piste et non 2 pistes du fait de leur convergence - sa capacité est équivalente en réalité à une seule piste
* si l'A380 doit être retenu pour le calibrage de la longueur de piste, la piste NDDL insuffisante
* les couloirs aériens ne sont pas définis. Les simulations PEB sont en conséquence sans fondement

Ce thème est relativement peu développé dans les observations défavorables. Il s'agit d'un volet plus technique qui représente 1,2 % des idées exprimées.

Il est décliné avec plusieurs arguments. Les principaux sont présentés ici.

2.1. une seule piste suffit pour accueillir 9 millions de passagers

Des remarques orales et écrites en cours d'enquête ont fait état d'aéroports internationaux tels que Genève et autres aéroports européens équipés d'une seule piste qui ont un trafic 3 fois supérieur (Genève) à celui de Nantes Atlantique.

Une seule piste à NA ne peut être considérée comme insuffisante comme le prétend le porteur du projet. Si il s'agit d'une piste moderne de 3 à 4 km de long et de 45/55 m de large, avec sorties rapides en oblique du taxiway, équipée de plus de 2 systèmes de guidage des avions en ILS, sa capacité sera largement en mesure d'accepter le trafic prévu, même celui surestimé par les prévisions du dossier.

De nombreuses observations signalent qu'à Genève (12 millions de passagers par rapport au 2 millions de NA) une seule piste suffit pour accueillir des flux nettement supérieurs à ceux prévus dans la prospective du futur aéroport Grand Ouest. De nombreux aéroports internationaux dans le monde sont dans une configuration de ce type (1 seule piste pour un trafic > à 10 Mpax).

De nombreuses observations soutiennent que deux pistes convergentes à NDDL est une aberration. Compte tenu de la convergence, cela reviendrait à exploiter deux ½ pistes soit en terme de capacité une seule piste (voir 2.3).

Quant à la solution deux pistes parallèles, cela donnerait à NDDL une capacité égale à ½ Roissy . C'est une perspective totalement irréaliste.

La nécessité de 2 pistes à NDDL n'est pas démontrée.

Ces observations, si elles étaient avérées, remettraient totalement en cause le projet .

L'un des critères fondamentaux de l'étude est la nécessité de 2 pistes pour une configuration idéale.

Peu d'aéroports disposent aujourd'hui de telles infrastructures, pourquoi alors se doter d'un tel outil ?

Une seule piste à NDDL limiterait l'emprise foncière.

L'étude soumise à enquête ne fait pas état de l'hypothèse d'un scénario avec une seule piste.

Ce scénario peut il être défendu ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La saturation physique des infrastructures de l'aéroport de Nantes Atlantique, telle que traitée lors du débat public et toujours d'actualité, apparaît au niveau de l'aire de mouvement (pistes et voies de circulation), à laquelle sont associés les équipements d'aide à l'approche et à l'atterrissage, et au niveau de la zone terminale (aérogare, parking avions, parking voitures, etc.). A ceci vient s'ajouter la saturation liée aux nuisances sonores et à leurs conséquences en terme urbanistique.

Dans son rapport et suite à l'expertise complémentaire qu'elle avait demandée, la Commission particulière du débat public concluait :

« CETTE SYNTHESE DU DEBAT FAIT RESSORTIR QUE SI LA SATURATION TECHNIQUE PEUT ETRE REPOUSSEE AU MINIMUM JUSQU'EN 2020 SOUS RESERVE D'UN CERTAIN NOMBRE D'INVESTISSEMENTS CONCERNANT LA PISTE ET L'AEROGARE, PAR CONTRE LA CONTRAINTE LA PLUS FORTE POUR LE MAINTIEN EN EXPLOITATION DE NANTES ATLANTIQUE APPARAIT NETTEMENT COMME ETANT CELLE RESULTANT DES NUISANCES SONORES ET DE LEURS CONSEQUENCES EN TERMES URBANISTIQUES. IL RESSORT DES POSITIONS EXPRIMEES QUE LA SATURATION DE L'AEROPORT SERAIT DONC PLUS PROCHE DE 2015 QUE DE 2020. »

LA QUESTION D'OPTIMISER LA CAPACITE DE NANTES ATLANTIQUE PAR COMPARAISON AVEC DES AEROPORTS ETRANGERS QUI, AVEC UNE SEULE PISTE, ACCUEILLENT PLUS DE DIX MILLIONS DE PASSAGERS PAR AN AVAIT DEJA ETE POSEE PAR LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC.

Si dans certains cas particuliers tels que Genève ou Londres Standsted de tels trafics passagers sont atteints avec une seule piste, ceci s'explique effectivement par un emporte moyen très élevé (81 à Genève et 114 à Standsted en 2005), avec des vols constitués essentiellement de low cost et de gros porteurs, et un trafic uniforme sur une plage horaire quotidienne très étendue.

Ces conditions d'emport et de plage horaire ne sont bien évidemment pas remplies sur Nantes Atlantique.

Le trafic prévu pour Notre-Dame-des-Landes, comme celui de Nantes Atlantique aujourd'hui, ne présente pas des caractéristiques exclusivement gros porteurs longs courriers. Comme le montre les études de trafic figurant à la pièce F du dossier d'utilité publique, cet aéroport aura d'abord une vocation nationale et européenne, et enfin long courrier pour des vols vacances. Il sera donc capable d'accueillir l'A380, mais ce ne sera pas l'avion de référence déterminant l'emport moyen. L'étude montrant une fréquentation de plus en plus importante sur des

modules courts et moyens courriers, l'emport moyen n'augmentera que progressivement. A titre d'exemple l'emport moyen était de 65 passagers pour 2006.

Par ailleurs la réglementation française prévoit que pour l'exploitation d'une piste :

- Un avion n'est autorisé en approche finale, soit à une distance donnée du seuil de piste, que si la piste est dégagée ;
- Un avion ne peut pénétrer sur la piste pour décoller que si la piste est dégagée ;
- La piste est dégagée pour un avion au décollage lorsqu'il a franchi l'extrémité de piste ;
- La piste est dégagée pour un avion à l'atterrissage lorsqu'il a dégagé la piste, soit par une bretelle normale, soit par une voie de sortie rapide.

En partant d'une hypothèse d'une piste disposant des voies de circulation appropriées (dont les sorties rapides) et d'équipements appropriés (équipements pour l'atterrissage à chaque extrémité, radar d'aérodrome) la capacité maximale est de l'ordre de 35 mouvements horaires.

Mais d'autres facteurs interviennent dans la capacité, à titre d'exemple la typologie de la flotte fréquentant la plate-forme, ainsi les turbulences de sillage imposent une distance minimale entre un gros porteur et le petit porteur qui le suit, cette séparation est de l'ordre de 2 à 3 minutes.

Par ailleurs une optimisation de l'occupation de la piste entraîne inévitablement des attentes pour les aéronefs au décollage qui vont être placés aux points d'attente et pour les aéronefs à l'arrivée pour lesquels les séquencements vont entraîner des allongements de trajectoires et des temps d'attente, contraintes qui ont des conséquences en terme de retard, de compétitivité de la plate-forme et d'environnement : consommations de carburant et nuisances sonores.

C'est pourquoi aujourd'hui en France tous les aéroports traitant plus de 4 millions de passagers (Paris CdG et Paris Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse) disposent de deux pistes.

Par ailleurs, s'agissant de Nantes Atlantique, il ne faut pas oublier les contraintes en matière de survol : risques et surtout nuisances sonores telles qu'évoquées lors du débat public et reprises dans le dossier d'utilité publique.

L'expertise complémentaire demandée par la Commission particulière du débat public avait conclu à une saturation de Nantes Atlantique liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme en 2015-2020.

La pièce F du dossier d'utilité publique, au chapitre F.5.5, porte sur la définition d'un scénario de référence prenant en compte le maintien de l'activité sur la plate-forme de Nantes Atlantique. La simulation d'un PEB s'appuyant sur un trafic de 9 millions de passagers, avec des emports moyens adaptés, des aéronefs de nouvelle génération moins bruyants et les indices Lden recommandés par l'ACNUSA, donne une zone C qui dépasse l'île de Nantes et atteint la rive nord de la Loire au centre de Nantes. Cette zone C inclurait 23 000 habitants au lieu des 5 000 actuels pour 3,2 millions de passagers estimés à l'horizon 2010. Cette situation avec 23 000 habitants en zone C ne deviendrait plus acceptable pour l'agglomération nantaise.

C'est pourquoi il a été retenu un scénario de référence correspondant à la situation la plus probable, avec une zone C du PEB (indice Lden □ 55) qui ne pourrait excéder celle de la zone C du PEB en vigueur (indice Lden □ 57), en prenant en compte des avions moins bruyants et un emport moyen plus élevé.

Ceci a conduit à estimer la contrainte à un maximum de 56 000 mouvements commerciaux et un niveau de 3,8 millions de passagers, limites qui pourraient être atteintes, avec le scénario de croissance médian, à l'horizon 2019 (en cas de maintien à Nantes Atlantique).

Pour traiter à terme le nombre de passagers prévus (9 millions par an) deux solutions pourraient être envisagées :
- soit ne faire qu'une seule piste initialement, puis une deuxième à terme,

- soit, comme le choix à été fait pour Notre-Dame-des-Landes, de construire deux pistes immédiatement pour des raisons de nuisances sonores et d'aménager la zone des installations ainsi que l'ensemble des infrastructures par phasage afin de répondre aux besoins du trafic.

Or le choix du positionnement des pistes s'est fait en concertation avec les maires des communes riveraines afin d'éviter le survol des bourgs et agglomérations et de limiter l'impact environnemental en matière de nuisances sonores. Ce sont ces préoccupations qui ont conduit à une configuration de pistes légèrement divergentes à l'ouest, exploitées en mode spécialisé. Une configuration avec une seule piste ne permettrait pas de répondre à ces critères, ce qui n'a pas échappé aux maires des communes riveraines qui ont demandé que les deux pistes soient aménagées dès l'ouverture.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments du pétitionnaire sont convaincants, 2 pistes sont nécessaires, il est donc inutile de revenir sur ce choix.

Les maires des communes riveraines ont d'ailleurs demandé que ces 2 pistes soient aménagées dès l'ouverture pour bénéficier d'emblée de trajectoires optimisées du point de vue des nuisances sonores.

2.2 le critère nombre de mouvements est le critère dimensionnant, pas le nombre de passagers

Les observations en cours d'enquête ont fait état du manque de précisions dans l'étude d'impact, le nombre de passagers étant le paramètre essentiellement retenu.

Cependant, pour la population locale survolée, une étude affinée permettrait de disposer de statistiques plus précises sur le nombre de survols et leur fréquence quotidienne et de mieux appréhender les nuisances.

La capacité de transport des gros porteurs est de plus en plus importante, notamment avec l'A 380. Cette évolution est à prendre en compte et pourrait limiter l'impact des survols compte tenu d'emports moyens de plus en plus importants entraînant une diminution des mouvements et faisant donc reculer les prévisions de saturation de la piste de NA.

Certains affirment que les vols les plus économiques et les plus nécessaires (gros porteurs et longs courriers) résisteront mieux aux difficultés qui ne manqueront pas de toucher le transport aérien d'où une réduction plus rapide des mouvements : une seconde piste ne sera donc jamais indispensable.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cet aspect a été développé au point n° 2.1 ci-dessus.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte

2.3. NDDL est un doublet de 2 ½ pistes et non 2 pistes du fait de leur convergence. Sa capacité est équivalente en réalité à une seule piste

Selon les auteurs de cette observation, les pistes étant convergentes, elles doivent être automatiquement spécialisées.

Par exemple l'une pour le décollage, l'autre pour l'atterrissage.

Dans ces conditions, il s'agirait d'un doublet de deux ½ piste.

Le dimensionnement de NDDL n'offre pas une capacité d'accueil sensiblement supérieure à celle de NA.

Réponse du maître d'ouvrage

EN CONFORMITE AVEC LES RECOMMANDATIONS DE L'OACI (ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE), LA REGLEMENTATION FRANÇAISE CONSIDERE QUE LES PISTES PRESENTANT UN ANGLE DE CONVERGENCE DE 10° SONT QUASI PARALLELES ET LES TRAITE COMME DES PISTES PARALLELES.

L'exploitation du système de pistes retenu pour Notre-Dame-des-Landes se fera en mode spécialisé : les deux pistes sont utilisées simultanément, l'une est dédiée aux atterrissages, soit la première piste rencontrée, l'autre est dédiée aux décollages. Ainsi :

- en exploitation face à l'ouest : les atterrissages se feront sur la piste sud et les décollages sur la piste nord,
- en exploitation face à l'est : les atterrissages se feront sur la piste nord et les décollages sur la piste sud.

En fonction des équipements de navigation aérienne mis en place pour l'approche et l'atterrissage, la capacité maximale d'une piste à l'atterrissage est de 30 mouvements à l'heure tandis que la capacité d'une piste au décollage est de 40 mouvements à l'heure. Notre-Dame-des-Landes aura donc une capacité de 70 mouvements à l'heure avec ses deux pistes, ceci avec un minimum de nuisances sonores.

En fait, un tel système de pistes permet de s'affranchir du temps d'attente nécessaire, en conformité avec la réglementation française, pour que la piste soit libérée, avant d'autoriser un autre aéronef à se présenter en phase d'approche finale pour un atterrissage ou à s'aligner sur la piste pour un avion au décollage. Ces dispositions répondent aux critères de sécurité requis. Ajoutées aux dispositions des pistes retenues pour Notre-Dame-des-Landes, aérogare entre les pistes, elles permettent d'éviter les risques d'intrusion accidentelle sur les pistes et des temps de roulage minimum.

Commentaire de la commission d'enquête :

L'argument des opposants ne prospère pas. Les deux pistes sont considérées comme parallèles au titre de la réglementation.

Elles permettront d'optimiser l'exploitation de l'aéroport tout en limitant les risques et les nuisances sonores.

Ce choix n'est donc pas à remettre en cause.

2.4 si l'A380 doit être retenu pour le calibrage de la longueur de piste, la piste NDDL est insuffisante

Des observations portées dans différents registres signalent que si l'A 380 doit être retenu pour le calibrage de la longueur de piste, la piste NDDL serait insuffisante en longueur.

Tout nouvel aéroport à vocation internationale doit être conçu pour accueillir les avions existants les plus contraignants B 747-400 ou futur A 380. En respectant les règles de dimensionnement, la longueur des pistes prévue à NDDL serait insuffisante.

En effet, selon ces règles, la longueur des pistes devrait être au minimum de 3 850 mètres, à laquelle il faut ajouter les dispositifs réglementaires de sécurité qui porte la longueur de chaque piste à 4 000 mètres (idem à Lyon). Le projet ne prévoit une longueur que de 3 650 m.

Qu'en est il du dimensionnement réel des pistes et des contraintes des gros porteurs ? Ces remarques sont elles justifiées ? Les surfaces retenues sont elles suffisantes ?

La convergence des pistes limite-elle les mouvements ?

Réponse du maître d'ouvrage :

LES LONGUEURS DE PISTE RETENUES POUR LE PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES SONT SUFFISANTES POUR ACCUEILLIR LES AERONEFS GROS PORTEURS DE TYPE BOEING B747 OU AIRBUS A380. LES LONGUEURS DE PISTE NECESSAIRES POUR CES DEUX APPAREILS SONT SENSIBLEMENT IDENTIQUES, LA DIFFERENCE D'AMENAGEMENT ET DU DIMENSIONNEMENT DES INFRASTRUCTURES INTERVIENT AU NIVEAU DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVERGURE DE L'APPAREIL ET DE LA LARGEUR HORS TOUT DU TRAIN PRINCIPAL.

C'EST AINSI QUE L'OACI (ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE) A DEFINI UN CODE DE REFERENCE D'AERODROME PRENANT EN COMPTE LA LONGUEUR DE PISTE NECESSAIRE, IDENTIFIEE PAR UN CHIFFRE, ET LES PARAMETRES ENVERGURE ET LARGEUR HORS TOUT DU TRAIN PRINCIPAL, IDENTIFIES PAR UNE LETTE. AINSI LE BOEING B747 EST REFERENCE 4E ET L'AIRBUS A380 EST REFERENCE 4F. UN CODE 4F VA NECESSITER DES LARGEURS DE PISTES ET VOIES DE CIRCULATION TRAITEES PLUS IMPORTANTES DE MEME QUE L'ENTRAXE ENTRE PISTES ET VOIES DE CIRCULATION SERA PLUS IMPORTANT.

LES LONGUEURS MAXIMALES DE PISTE DE 3600 METRES RETENUES POUR NOTRE-DAME-DES-LANDES PERMETTRONT D'ACCUEILLIR TOUS LES APPAREILS DE CODE 4E ET 4F.

CES ELEMENTS ONT ETE EXPOSES A L'ASSOCIATION BVV (BIEN VIVRE A VIGNEUX) LORS D'UNE RENCONTRE AVEC LES SERVICES DE LA DAC OUEST LE 18 OCTOBRE 2004 ET CONFIRMES PAR COURRIER DU DIRECTEUR DU SERVICE TECHNIQUE DES BASES AERIENNES EN DATE DU 17 FEVRIER 2005.

S'agissant de la capacité du système de pistes, elle a été évoquée au point n° 2.3 ci-dessus, de même qu'il a été précisé que les pistes de Notre-Dame-des-Landes, présentant une convergence de 10 degrés, étaient considérées comme des pistes parallèles au vu de la réglementation française et internationale.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage est convaincante.

Le code utilisé est 4F. Il correspond bien à l'A 380.

2.5 les couloirs aériens ne sont pas définis. Les simulations PEB sont en conséquence sans fondement

Certains ont relevé que le dossier technique n'était pas très abouti.

En particulier, l'étude des trajectoires n'est pas encore faite.

La simulation de PEB qui figure au dossier est donc très approximative.

Cette simulation sert à évaluer les zones de bruit et leur impact sur les populations.

Elle est beaucoup trop approximative pour servir de référence dans l'évaluation de l'impact et dans la définition des mesures compensatoires.

Réponse du maître d'ouvrage :

La problématique du bruit aérien est développée à la pièce E (cf. chapitre E.4.11) du dossier d'utilité publique. Les études menées en vue de la constitution de ce dossier ont conduit à l'élaboration d'un projet de plan d'exposition au bruit qui est également représenté à la page 11 de cette pièce E.

Ce projet prend parfaitement en compte les nuisances sonores en s'appuyant sur les recommandations de l'ACNUSA avec les indices Lden les plus protecteurs. Il a été plus particulièrement tenu compte des trajectoires finales, entraînant des nuisances conséquentes en terme de bruit. **A noter que l'ACNUSA a fait procéder à une contre expertise de ce projet par un cabinet indépendant et a conclu à une similitude très satisfaisante entre les courbes calculées par la direction générale de l'aviation civile et celles recalculées de manière indépendante par le bureau d'études** (voir point n° 8.5 ci-après).

En fait, en conformité avec les engagements du Maître d'Ouvrage figurant au dossier d'utilité publique, suite à la parution du décret portant sur la création de l'aérodrome et sa classification en catégorie A, décret qui sera pris après la déclaration d'utilité publique, il sera procédé à une étude de modification des procédures de circulation aérienne qui sera conduite suivant les modalités du décret 2004-558 du 15 juin 2004 pris pour l'application de l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile.

Ces travaux donneront lieu à une concertation, avec avis de la CCE informelle, qui aura été crée avant l'ouverture de l'aérodrome, et de l'ACNUSA, procédures qui seront suivies par une enquête publique spécifique. Au cours de cette concertation, il pourrait être retenu des dispositions conduisant à amender les contours du projet de PEB aujourd'hui présenté sans entraîner de modifications importantes. Ceci se ferait à l'identique du processus suivi pour le positionnement des pistes durant lequel la concertation avec les maires des communes riveraines a conduit à revoir le positionnement de ces pistes.

Le Plan d'Exposition au Bruit lui-même fera l'objet de concertation, avec avis de la CCE informelle et de l'ACNUSA, procédures qui seront suivies par une enquête publique spécifique.

Ces travaux seront menés avant la mise en service de l'aéroport.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les simulations réalisées par le pétitionnaire et ses contradicteurs (experts indépendants nommés par l'ACNUSA) aboutissent à des résultats sensiblement équivalents.

La sincérité de la simulation de PEB proposée à l'enquête n'est donc pas à remettre en question.

Le PEB fera l'objet d'une concertation comme l'a rappelé le pétitionnaire ci-dessus.

THEME N° 3

Les alternatives n'ont pas été correctement étudiées

T3 : les alternatives n'ont pas été correctement étudiées
* l'alternative SE : à N.A., une nouvelle piste perpendiculaire à celle existante (cette variante n'est pas "tardive" - elle a été produite dans le cadre du DP et elle aurait du être imaginée par le porteur du projet
* la mise en réseau des aéroports du Grand Ouest
* le réaménagement des aéroports de proximité avec mise en réseau (NA, ANCENIS, ST NAZAIRE, ANGERS)
* le développement du TGV vers les principales métropoles européennes
* le report sur ROISSY via le TGV

Ce thème est relativement développé dans les observations défavorables. Il arrive en 3ème position et il représente 12,8 % des idées exprimées.

Il est décliné avec plusieurs arguments. Les principaux sont présentés ici.

3.1 l'alternative SE à NA, une nouvelle piste perpendiculaire à celle existante (cette variante n'est pas « tardive » - elle a été produite dans le cadre du DUP et elle aurait du être imaginée par le porteur du projet)

De nombreuses observations sont venues réclamer une étude sérieuse de la variante nouvelle piste Est Ouest à NA.

Cette variante semble avoir de sérieux atouts :

- On évite ainsi de survoler une partie de l'agglomération, le lac de grand lieu, Bouguenais, Rezé… ;
- La Possibilité de raccordements à moindre coût de NA avec le ferroviaire actuel et le Tram ;
- Le PEB toucherait beaucoup moins de monde que dans la situation actuelle ;
- La substitution de la nouvelle piste Est Ouest amènerait la libération de la piste actuelle dont l'emprise permettrait des extensions, d'une part de l'aérogare, vers l'Ouest et d'autre part des parkings pour avions.

Les opposants au projet NDDL soulignent qu'il n'y a aucune urgence à se précipiter sur le transfert. La piste actuelle à NA pourrait accepter 90 000 à 100 000 mouvements, donc 3 à 4 millions de passagers, (Genève, 1 seule piste pour 9 millions de passagers, Stansted au nord de Londres 21.2 millions, Gatwick, Barcelone, Manchester …). Il faut prendre le temps d'examiner l'amélioration de NA (amélioration de la situation actuelle

par des mesures d'exploitation, possibilité d'extension des capacités d'accueil par une piste Est Ouest pour le moyen terme si l'évolution du trafic le justifie…) ;

Il y aurait rétention d'information, le Conseil. Général ayant fait réaliser une étude qu'il n'a pas reproduite dans le dossier d'enquête (prescription de la loi d'orientation du 30.12.1982).

Les partisans de cette variante soulignent qu'elle n'a jamais été prise en compte sérieusement tant au cours du débat publique que dans la phase de mise au point du projet pour l'enquête publique. Elle a été jugée tardive ce que réfute ses partisans en soulignant que c'était au concepteur du projet d'y penser et de l'intégrer dans ses études préalables avec tout le sérieux qui s'impose.

En cours d'enquête, le Conseil Général a diffusé et annexé son étude de la variante d'une nouvelle piste Est Ouest à NA. Le public manifeste la même opinion. La comparaison n'est pas sérieusement établie. Il s'agirait selon eux d'un travail sommaire et partial. La variante n'est toujours pas sérieusement prise en compte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Au premier abord, la variante proposée par l'association Solidarités Ecologie paraît séduisante du fait qu'elle permet d'éviter les survols de la ville de Nantes lors des atterrissages face au sud/ouest laissant penser qu'une réponse serait apportée en matière de risques et de nuisances sonores.

L'hypothèse consistant à construire une nouvelle piste à Nantes Atlantique avait fait l'objet d'une évaluation lors de l'expertise complémentaire demandée par la Commission particulière du débat public

Dans le rapport de cette expertise complémentaire (Chapitre II, Saturation physique de la piste, Paragraphe 2 Alinéa d), il était dit :

> *Pour finir, il convient d'écarter, eu égard à l'exiguïté du terrain et à l'urbanisation alentours, toute possibilité de construire une 2ème piste à Nantes-Atlantique (**et il est plus impossible encore** de construire une 2ème piste suffisamment éloignée de la 1ère pour qu'elle puisse apporter un important supplément de capacité). Il ne semble pas non plus possible, pour les mêmes raisons, de prolonger la piste actuelle.*

Par ailleurs la question n° 2.3.1 posée par la Commission particulière du débat public reprenait cette thématique et dans la réponse du maître d'Ouvrage, il était alors précisé :

> *La création d'une deuxième piste nécessiterait d'augmenter l'emprise foncière de l'aéroport (330 hectares actuellement) et ne peut être envisagée du fait des contraintes qui seraient imposées aux communes environnantes.*

Ce qui est repris ci-dessus, en tant que conclusions du débat public, suffit à transcrire le caractère tardif de la proposition de Solidarités Ecologie en ce que l'exiguïté du terrain et l'urbanisation aux alentours ne permettent pas de concrétiser aujourd'hui un projet de nouvelle piste transversale à Nantes Atlantique. Cette alternative aurait dû être examinée il y a plusieurs dizaines d'années, avant que l'urbanisation ne se développe autour de la plate-forme actuelle dans la perspective du transfert à Notre-Dame-des-Landes.

En effet l'extension d'emprise nécessaire pour créer cette nouvelle piste, avec les voies de circulation et les installations appropriées, entraînerait l'expropriation d'un grand nombre

d'habitations et d'entreprises. Il y aurait un impact fort sur des zones urbanisées où il n'a jamais été fait état d'un tel équipement aéroportuaire.

S'agissant des nuisances sonores, de telles dispositions entraîneraient un plan d'exposition au bruit incluant plus de 10 000 personnes avec des établissements scolaires et également des établissements de santé impactés, ceci étant valable qu'il y ait une ou deux pistes. Ces chiffres s'appuient sur les populations actuelles et ne tiennent pas compte des zones en cours d'urbanisation dans des communes qui disposent aujourd'hui de PLU établis en fonction du PEB en vigueur pour Nantes Atlantique avec la piste actuelle. Cette dynamique d'urbanisation dans des communes relativement proches de l'agglomération nantaise laisse présager d'un nombre très supérieur à 10 000 personnes impactées par le PEB d'une piste transversale qui serait mise en œuvre à terme à Nantes Atlantique.

Il est rappelé que pour Notre-Dame-des-Landes le décompte des populations impactées dans le projet de PEB (A+B+C+D) est de 2 700 et aucun établissement scolaire ou de santé n'y est inclus, ceci pour un plan d'exposition au bruit correspondant à un trafic de 9 millions de passagers à l'horizon 2050. Et les dispositifs en vigueur, sursis à statuer, droit de délaissement, dispositif du Conseil Général, contribuent à éviter un accroissement de la population dans les zones susceptibles d'être impactées par le PEB.

Le porteur du projet, au vu des nuisances, des difficultés de réalisation, de l'impact sur les populations et entreprises environnantes, du coût, a donc éliminé dès le départ cette éventualité. L'étude conduite sous l'égide du conseil général de la Loire-Atlantique confirme le bien fondé de cette décision.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments avancés par le maître d'ouvrage paraissent recevables.

Si l'on tient compte des normes françaises, 2 pistes sont nécessaires pour un objectif à terme de 4 M de passagers et plus.

2 pistes à NA, qui plus est, pouvant recevoir l'A 380, nécessiteraient une emprise foncière non programmée dans les PLU des communes environnantes avec toutes les conséquences et contestations légitimes que cela entraînerait.

Par ailleurs, la construction d'une ou deux pistes dans le sens Est Ouest aurait des impacts considérables sur les populations.

Le site plus ouvert de NDDL semble offrir des potentialités d'évolution en terme de marché.

L'évaluation des nuisances sonores pour le nombre d'habitants concernés est nettement en faveur du site de NDDL

3.2 la mise en réseau des aéroports du Grand Ouest

En raison de leur nombre, les aéroports de l'ouest sont « sous chargés » et disponibles. Tout ou partie des vols charters pourraient être dirigés sur ces plates-formes, ce qui améliorerait leur rentabilité tout en déchargeant NA.

Les passagers de vol charter acceptent, sans problème, des pré acheminements de 1 à 1h30.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette idée de mise en réseau des aéroports du grand ouest avait déjà été évoquée lors du débat public et avait fait l'objet de la question n° 2.4.1 de la Commission particulière du débat public.

La réponse alors formulée par le Maître d'Ouvrage est reprise ci-dessous :

> *En 2001, près de 350.000 Bretons ont pris l'avion au départ de Nantes, dont la moitié sur des vols charters. Ceci résulte principalement du positionnement de l'aéroport de Nantes en tant que grande plate-forme de l'Ouest, offrant ainsi une grande diversité de destinations associée à une offre tarifaire attractive et des facilités d'accès routiers et de stationnement.*
> *Les autres aéroports du grand Ouest, de part leur situation géographique, leur zone de chalandise, les caractéristiques de leurs infrastructures (longueur de piste, aérogares, …) ont des missions très différenciées, et un transfert d'une partie du trafic de Nantes sur ces aéroports ne serait pas viable :*
> *- Rennes a principalement un trafic affaire et petit fret, sa longueur de piste ne permet pas de recevoir tout type de vol, et son extension est limitée de part son environnement immédiat.*
> *- Brest possède une piste suffisamment longue, mais son aérogare actuelle est saturée, et sa position géographique est très excentrée.*
> *- Angers a une piste permettant d'accueillir des avions d'une capacité d'environ cent places. L'accueil d'avions plus importants nécessiterait des travaux conséquents en terme d'infrastructure (extension piste et aires de stationnement, aérogare).*
>
> *Quant à **Saint-Nazaire**, s'il bénéficie d'une piste longue, il ne dispose d'aucune des infrastructures (tour de contrôle, aérogare, parkings,…) nécessaires à l'accueil de passagers et d'avions en nombre important. L'ensemble des infrastructures serait donc à créer, à l'exception de la piste et ce développement se heurterait à des contraintes fortes :*
>
> - *les axes d'atterrissage passent directement au-dessus de zones urbanisées : Donges et Savenay à l'Est ; agglomération de Saint-Nazaire et Pornichet à l'Ouest.*
> - *la présence d'obstacles grevant fortement les servitudes aéronautiques (grues, pont de Saint-Nazaire) et de sites industriels sensibles, qui ne permet pas un développement sensible du nombre de mouvements d'avions.*
>
> *De plus, la répartition d'un trafic de 4 millions de passagers entre les deux plate-formes de Nantes et Saint-Nazaire serait beaucoup plus coûteuse, tant pour le gestionnaire que pour les compagnies aériennes, que le fonctionnement d'un seul aéroport, et dissuaderait les compagnies aériennes de se développer sur le site.*
>
> ***En conclusion,** un transfert d'une partie du trafic de Nantes-Atlantique sur les autres aéroports de l'Ouest aurait de très lourds impacts financiers sans pour autant garantir une pérennité des liaisons ainsi transférées.*
>
> *En effet, les compagnies aériennes ne peuvent offrir une offre attractive en termes de fréquences que si elles sont assurées de pouvoir remplir correctement leurs avions : elles cherchent donc à concentrer leur offre sur des aéroports qui s'appuient sur un marché local important que seule une grande métropole peut assurer.*

Les éléments exprimés sont toujours d'actualité à l'exclusion de Brest qui finalise une nouvelle aérogare qui va augmenter sa capacité, ce qui va lui permettre de renforcer son rôle de désenclavement de la péninsule armoricaine mais cette plate-forme reste pénalisée par son excentrement géographique et une zone de chalandise restreinte.

Ces éléments sont repris à la pièce F (cf. chapitres F.6.2.3 et F.6.2.4) du dossier d'utilité publique.

Commentaire de la commission d'enquête :

NDDL, par ses dimensions, ses équipements et sa situation géographique, devrait accroître régulièrement son trafic et renforcer l'engouement des compagnies aériennes pour des liaisons avec les hubs européens.

En effet, l'organisation adoptée par les compagnies aériennes mise sur l'utilisation de ROISSY et ORLY en hub pour l'international, de LYON ST EXUPERY en hub pour les vols européens ou directement par des aéroports régionaux lorsque leur taille et leurs installations le permettent.

3.3 le réaménagement des aéroports de proximité avec mise en réseau (NA, ANCENIS, ST NAZAIRE, ANGERS)

Les opposants au projet ont souligné que le réaménagement des aéroports de proximité avec une mise en réseau représente une alternative crédible qui n'a pas été sérieusement étudiée.

Ils réclament le réexamen de cette solution.

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en réseau des aéroports de proximité a été examinée lors du débat public et lors de l'élaboration du dossier d'utilité publique. Les éléments de réponse figurent au point n° 3.2 ci-dessus.

Ces éléments sont repris à la pièce F (cf. chapitres F.6.2.3 et F.6.2.4) du dossier d'utilité publique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

3.4 le développement du TGV vers les principales métropoles européennes

Le report d'une partie du trafic sur le TGV, moins polluant et desservant les centres ville, sera privilégié dès lors que le temps de transport ne dépassera pas 3 à 4 heures.

Les mesures de sécurité pénalisent chaque jour un peu plus le trafic aérien vis à vis du TGV.

La concurrence du TGV ne laisse aucune chance à l'avion sur ces trajets.

Le transfert de clientèle vers le TGV va se poursuivre.

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce F fait largement référence au TGV et à son impact sur le trafic aérien en général et celui de l'aéroport de Nantes en particulier. L'une des neuf variables clés retenues pour l'évaluation des prévisions de trafic est intitulée « Concurrence du TGV ». Ce mode de transport et son effet de concurrence sur le transport aérien ont donc bien été intégrés dans les études menées pour l'élaboration du dossier d'utilité publique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Bien que mentionné dans les 9 variables clés, il est difficile de mesurer l'impact de la concurrence TGV dont le développement sera lui aussi lié au coût du carburant et aux mesures internationales de lutte contre la pollution.

Par ailleurs, le coût d'investissement pour une ligne de TGV est sans commune mesure avec celui d'un aéroport comme NDDL.

3.5 report Roissy via TGV

Certains demandent que le report de trafic pour les vols internationaux via le TGV vers ROISSY soit organisé.

Cela permettrait de limiter l'évolution du trafic et de maintenir NA.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'une des neuf variables clés retenues pour l'évaluation des prévisions de trafic figurant à la pièce F est intitulée « Concurrence du TGV ».

Les effets de report de trafic sur les aéroports parisiens de Roissy et d'Orly ont donc bien été pris en compte avec différentes options : Barreau sud avec construction d'une ligne nouvelle desservant Orly, nette amélioration de la desserte ferroviaire de Roissy (fréquence et accords tarifaires), barreau sud avec aménagement des lignes existantes, offre minimale et sans desserte d'Orly.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

3.6 aéroport à mi-distance de Nantes et de Rennes

Il serait plus judicieux d'implanter le nouvel aéroport à la limite administrative entre la Bretagne et les Pays de Loire, à mi distance des deux plus grandes agglomérations de l'Ouest, pour un développement durable.

On ne peut penser que Rennes se laisserait déposséder de son aéroport sans réagir et sans le défendre.

Réponse du maître d'ouvrage :

De nombreuses études ont été menées pour le choix du site de cet aéroport du Grand Ouest avant et pendant le débat public. Celles-ci ont conclu à l'opportunité du site de Notre-Dame-des-Landes aux dépends des autres emplacements étudiés, notamment celui de Guémené-Penfao qui présentait la caractéristique d'être situé à mi-chemin entre Nantes et Rennes (voir réponses du maître d'ouvrage au Débat Public n° 3.1.1 et 3.1.2.

L'objectif de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'est pas de se substituer à l'aéroport de Rennes. Ce dernier, qui a vu son trafic croître de 14 % en 2006 avec 465 000 passagers, restera attractif pour les vols de courte durée s'adressant à une clientèle intéressée par la proximité de l'aéroport.

Cette notion de distance est également évoquée au point n° 6.6 ci-après.

La distance de 22 km entre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et le centre ville de Nantes constitue un bon équilibre pour une plate-forme ayant vocation à desservir le Grand Ouest tout en restant l'aéroport de Nantes.

Cet emplacement permet une zone de chalandise très étendue plus particulièrement pour les vols moyens/longs courriers permettant une offre intéressante à une clientèle pour laquelle le temps d'accès à la plate-forme sera attractif comparé à la durée totale du voyage.

Parallèlement la plate-forme va conserver tout son attrait pour l'accès aux vols courts/moyens courriers s'adressant à une clientèle « de proximité », essentiellement d'affaires, pour qui le transport aérien constitue une alternative intéressante par rapport au TGV.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

A noter que le Maire de Guéméné Penfao n'est pas favorable au choix du site sur sa commune : mauvaise desserte… il n'est ni raccordé ni raccordable… le site n'est pas plat …

La zone de chalandise de NDDL est évaluée à 80% en provenance du Nord de la Loire et 20% pour le Sud.

THEME N° 4

L'avenir des autres aéroport si NDDL : des déficits assurés

T4 : l'avenir des autres aéroport si NDDL : des déficits assurés
* avenir de NA si NDDL, impact si départ aéroclub, si réorganisation AIRBUS
* avenir des autres plates-formes, notamment RENNES

Ce thème est peu développé dans les observations défavorables. Il représente 1,0 % des idées exprimées.

Il est décliné avec plusieurs arguments. Les principaux sont présentés ici.

4.1 l'avenir de NA si NDDL, impact si départ aéroclub, si réorganisation AIRBUS

L'aviation légère et un aéroclub auront-ils leur place à NDDL ?

La restructuration d'AIRBUS n'aura-t-elle pas des répercussions sur le trafic NA ?

La fermeture du site d'AIRBUS Nantes est évoquée par la presse.

Dans ce contexte, il est probable que NA périclitera et sera à terme un gouffre financier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le devenir de plate-forme de Nantes Atlantique est explicité au chapitre C.1.4.6.4 de la pièce C du dossier d'utilité publique. L'objectif est d'y disposer d'une plate-forme redimensionnée pour les besoins du pôle industriel aéronautique. L'aviation légère et de loisirs étant répartie entre les autres aéroports dont celui de Notre-Dame-des-Landes, elle aura sa place sur ce nouvel aéroport.

Les vols liés aux activités d'Airbus sur cette plate-forme seront restreints, de l'ordre de 80 vols de Beluga actuellement par an.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

4.2 L'avenir des autres plates-formes, notamment RENNES

Les plates-formes du Grand-Ouest seraient déjà en difficultés financières.

Le trafic est trop éparpillé.

Une optimisation de la situation actuelle est demandée plutôt qu'un projet de plus qui risque d'être un gouffre tant en investissement qu'en exploitation.

Quant aux autres plates-formes de la zone, elles sont en déficit (ANCENIS, ANGERS, ST NAZAIRE…). NDDL va probablement aggraver leurs difficultés.

Les perspectives économiques ne sont pas encourageantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces problématiques ont été traitées lors du débat public au cours duquel des questions identiques avaient été posées. Ainsi la question n° 6.3.3 de la Commission particulière du débat public portait sur les même items : les conséquences pour les autres aéroports et notamment Rennes.

Indépendamment de la croissance du trafic liée à l'offre et à la demande, le report de trafic n'était véritablement sensible que depuis les aéroports parisiens du fait de l'attractivité de Notre-Dame-des-Landes par rapport à ceux-ci, les autres aéroports régionaux tels que Rennes et Brest, étant peu touchés.

La spécificité de Rennes, avec un trafic affaire de proximité, et l'importance de son activité fret n'était pas remise en cause.

Ces éléments du Débat Public restent pleinement d'actualité.

De même la capacité des plates-formes existantes a été rappelée à la pièce F (cf. chapitre F.6.2.4) en mettant en évidence leur situation géographique, leur zone de chalandise, les caractéristiques de leurs infrastructures, etc.

Commentaire de la commission d'enquête :

La prépondérance de NDDL en ce qui concerne les vols internationaux n'affectera pas, semble-t-il, la clientèle de Rennes plus ciblée sur le national et le fret.

THEME N° 5

Le volet communications (fer, routes…) et rétablissement des voiries locales est incomplet

T5 : le volet communications (fer, routes…) et rétablissement des voiries locales est incomplet
* le TRAM-train, le TGV… non programmés, non évalués en terme d'impact et en terme de coût
* le contournement à l'Ouest de NANTES hors périphérique est indispensable comte tenu de sa sa saturation actuelle
* l'amélioration des liaisons vers LA BAULE (route et fer) doit permettre une optimisation
* non au super périphérique dont le barreau routier NDDL et le franchissement Ouest de la LOIRE seraient les premiers maillons
* l'amélioration des accès routiers à partir de l'Est pour accéder directement à NDDL non prévue
* l'amélioration des accès routiers à partir du Sud pour accéder directement à NDDL non prévue
* le rétablissement des communications locales n'est pas sérieusement étudié hormis la VC 3 (et encore, la traversée de NDDL pas réglée)

Ce thème est relativement développé dans les observations défavorables. Il arrive en 4ème position et il représente 11,3 % des idées exprimées.

Il est décliné avec plusieurs arguments. Les principaux sont présentés ici.

5.1 Le tram-train, le TGV, non programmés, non évalués en terme d'impact et de coût

Une association a ressorti le tracé envisagé du tram-train.

Ce tracé est absent du dossier car si l'on en parle beaucoup, il n'y est pas prévu.

Le public s'étonne à cet égard car pour raccorder NA il aurait suffi de construire 2 km de voie qui n'ont jamais vu le jour, alors qu'ici il en faut peut-être dix fois plus et que l'emprise a en partie disparu.

Ces compléments apparaissent indispensables à certains dans la mesure où le dossier envisage l'aéroport dans son format maximum.

Cela est encore plus vrai pour le TGV, dont l'Etat a l'initiative, mais qui risque de se trouver retardé par l'incidence financière de la construction de l'aérodrome.

Ces projets apparaissent plutôt comme concurrents à ce niveau que complémentaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'EPDUP indique au chapitre C.1.3 (pièce ABCD, page 27) que « le projet d 'aéroport donne lieu à d'autres réflexions portées par les collectivités locales » et que « plusieurs projets ressortent ainsi à l'horizon de l'ouverture de l'aéroport » dont le projet de tram-train, et à l'horizon 2025 une liaison Nantes-Rennes via l'aéroport en moins d'une heure. Il est précisé à la suite que « ces différents projets feront l'objet de procédures de DUP spécifiques conduites par leur maître d'ouvrage respectif ».

Ces projets ne conditionnent pas la mise en service de l'aéroport, raison pour laquelle ils ne figurent pas dans le dossier soumis à EPDUP. Ils relèvent réglementairement de maîtrise d'ouvrage différente, et ne sont pas prévus à la même échéance.

En revanche, on peut noter que le projet soumis à EPDUP « réserve la possibilité d'accueillir une desserte en tram-train depuis l'agglomération nantaise et d'implanter à terme une gare inter-régionale attenante à l'aérogare passagers dans la perspective d'une nouvelle liaison entre Nantes et Rennes. ». Le dossier précise au chapitre C.3.3.2.3 repris dans la pièce E chapitre E.3.6.4.3 que « le parti d'aménagement retenu pour la zone des installations a consisté à privilégier son développement sur la partie Ouest de la plate-forme aéroportuaire pour (...une) connexion directe aux infrastructures de transport desservant la zone par le Sud (desserte routière et tram-train) (...).

Il est précisé que l'analyse comparative des différents scénarios et variantes du projet de tram-train n'étant pas réalisée, les modalités du projet retenu ne sont donc pas arrêtées. En conséquence, il est impossible d'insérer dans le présent dossier de DUP une évaluation tant en terme d'impacts, qu'en terme de coût.

Commentaire de la commission d'enquête :

On retiendra néanmoins que ces raccordements hypothétiques ne peuvent pas être présentés comme des atouts du futur aéroport, ou encore aurait-il fallu préciser les engagements pris par les maîtres d'ouvrage respectifs.

5.2 Le contournement Ouest de Nantes hors périphérique est indispensable

Pour beaucoup, la réalisation de NDDL ne peut se passer sans que les problèmes de circulation sur le périphérique Nantais soient réglés.

La saturation du périphérique aux heures de pointe est constante. Elle a même des répercussions sur les RN 137 et 165.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'accès routier à la future plate-forme est évoqué au paragraphe F.4.4.3, page 65. Il est précisé que des problèmes de congestion existent sur les deux axes desservant le site (RN 137, route de Rennes et RN 165, route de Vannes)autour de la jonction avec le périphérique nantais, où le trafic avoisine les 80 000 véhicules par jour.

Le contrat Etat-Région programme la réalisation d'un système de gestion du périphérique, qui contribuera à un meilleur écoulement du trafic. L'information permettra également d'orienter les déplacements urbains vers les transports en commun.

De plus, il faut noter que le trafic destiné à l'aéroport restera marginal par rapport au trafic total du périphérique et des voies d'accès.

La réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de l'agglomération fait l'objet d'études, sous maîtrise d'ouvrage du département. Les études en cours confirment à l'heure actuelle que le trafic d'un tel ouvrage resterait limité (de l'ordre de 10.000 véh/j à horizon 2020). La réalisation d'un nouveau contournement de l'agglomération ne figure pas dans les priorités de l'Etat inscrites dans la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire.

Commentaire de la commission d'enquête :

On soulignera que les difficultés de l'accès routier, seul accès envisagé de façon certaine aujourd'hui, peuvent nuire à l'attractivité de la plate-forme. Le maître d'ouvrage, en l'occurrence l'Etat, a donc tout intérêt à améliorer la situation.

Pour l'Etat, le déplacement de la plate-forme aéroportuaire du Sud de l'agglomération au Nord devrait se traduire par une légère baisse de trafic sur le périphérique Nantais. Cela devrait être le cas puisque la clientèle de NA provient déjà aujourd'hui pour une grande part du Nord.

5.3 L'amélioration des liaisons avec La Baule doit permettre une optimisation

Cet argument tombe sous le sens, mais quelle est la programmation de ces aménagements ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les projets routiers sur le réseau national sont décrits pièce F, chapitre F.4.3.2.

Sont notamment programmés : la mise à 2x3 voies de la RN 165 entre Nantes et Savenay, et l'aménagement de l'échangeur de Certé (Saint-Nazaire) qui constitue le point le plus sérieux de retenue du trafic entre La Baule et Malville (origine de la bifurcation vers l'aéroport)

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte

5.4 Non au super périphérique dont le barreau routier de NDDL et le pont sur la Loire seraient les premiers maillons

Ces infrastructures deviendront sans doute indispensables si on favorise, notamment avec la construction de NDDL, le développement du Nord de l'agglomération.

Elles sont combattues par ceux qui sont hostiles à cette orientation urbanistique qui semble bien faire partie de la planification spatiale actuelle ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce F du dossier d'EPDUP, chapitre F.4.3.1 page 60 répond à cette question. Les deux cartes tirées du Schéma Routier du département de Loire-Atlantique montrent clairement que le grand contournement de l'agglomération nantaise récemment évoqué dans la presse (encore appelé super périphérique) est une liaison structurante du réseau majeur du département qui

reprend le tracé de la RD 16 entre Bouvron et Nort sur Erdre. Ce tracé passe au nord du projet d'aéroport et ne correspond pas au barreau routier de l'aéroport.

Commentaire de la commission d'enquête :

Il y a donc une confusion courante pour le public entre ces deux tracés Est Ouest.

Les défenseurs de l'environnement regretteront sans doute l'impact d'une nouvelle infrastructure dans le secteur.

5.5 L'amélioration des accès routiers à partir de l'Est pour accéder directement à NDDL non prévue

Sans doute s'agit-il des programmes routiers non inclus dans le dossier. Il serait intéressant de connaître le programme routier départemental sur cet axe avec planning de réalisation et l'estimation de son coût.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'accès à Notre Dame des Landes à partir de l'est se fait par l'autoroute A11, et la RN 137 (Nantes-Rennes).

Le chapitre F.4.3.1 page 60 détaille les projets d'aménagement du réseau départemental ., tels qu'ils résultent du schéma d'aménagement routier à horizon 20-25 ans adopté par le Conseil général.

Ce schéma prévoit une liaison structurante au nord du département, d'Ancenis à Nort sur Erdre, qui pourrait constituer au terme de sa réalisation un accès à l'aéroport à partir de l'est.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

5.6 L'amélioration des accès routiers à partir du sud pour accéder directement à NDDL non prévue

Un autre investissement lourd est très largement évoqué, en particulier par les habitants du sud de la Loire. Il s'agit de la desserte du site NDDL à partir du Sud Loire avec un nouveau franchissement du fleuve.

De nombreux avis défavorables ont été émis par les habitants ou les élus du Sud Loire. Ces habitants sont en faveur du projet mais, en l'absence d'un projet routier permettant une desserte facile en provenance du Sud Loire, ils ont délivré un avis réservé ou défavorable au projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

La zone de chalandise de l'aéroport de Nantes Atlantique fait apparaître que la clientèle originaire du Sud-Loire est de l'ordre de 20 %, alors que près de 80% vient du Nord-Loire. Si la

localisation du projet au nord Loire éloigne le bassin d'emploi vendéen, l'allongement du temps de parcours reste limité et compatible avec la durée des vols empruntés.

La réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire ne conditionne pas la réalisation de l'aéroport : il ne figure donc pas en tant que tel au dossier d'EPDUP. En revanche, le principe d'un tel franchissement figure sur la carte du réseau majeur du Département (chapitre F.4.3.1 page 60).

Par ailleurs, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire (approuvée et publique au moment de l'enquête) indique (pièce H, chapitre H4, page 12) que « l'amélioration du niveau de service des franchissements de Loire compensera l'allongement de la distance de raccordement à l'aéroport pour les usagers en provenance du Sud de la Loire ». Cette amélioration vise les travaux en cours d'achèvement sur le pont de Bellevue, et le système de gestion du périphérique intégrant notamment des régulations de vitesse, évoqué à la question 5.2.

La demande par les responsables des collectivités vendéennes et du sud-Loire d'un nouveau franchissement de la Loire, en lien avec Notre Dame des Landes, était déjà évoquée dans le compte-rendu de la commission particulière du débat public (encadré 20 page 83).

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

5.7 Le rétablissement des communications locales n'est pas sérieusement étudié hormis la VC 3 (et encore, la traversée de NDDL n'est pas réglée)

On ne peut pas rester au niveau des bonnes intentions à ce sujet.

Tous ces rétablissements et contournements doivent être clairement définis dans leurs emprises, au même titre que le barreau 2X2 voies, et chiffrés.

Sous peine de prêter le flanc à l'accusation de saucissonnage plusieurs fois exprimée.

Il reste que certains voudraient que toute la voirie locale fasse l'objet d'un examen en vue de sa remise à niveau pour le trafic futur.

Les promesses faites concernant le contournement de l'agglomération et le recalibrage de la route allant du bourg vers les Ardillières et le Temple ne figurent pas dans le document soumis à l'enquête.

Quelles routes vont rester ? faire 20 km de plus par jour pour les habitants au Nord du projet, pour se rendre à leur travail au Sud n'est pas acceptable ; il faut prévoir des dédommagements : baisse des impôts, bons d'essence, chèques vacances …

Quelques interrogations sont faites :

· RD 42 : estimation du trafic, poids lourds autorisés à circuler ? si oui vont-ils traverser le bourg de la Pâquelais?
· Largeur précise de la future de la RD 42 pour absorber le trafic?
· Avenir de la route communale C14 la Pâquelais ?

Au niveau du rétablissement des circulations, il faut aussi citer les demandes exprimer par la commune de NDDL, le SIVU et la CCEG, avec en particulier :

- la réalisation d'une déviation de NDDL ;
- l'aménagement des VC1 et VC2 ;
- l'aménagement de l'entrée de Ville pour la VC3 et son classement en RD ;
- le raccordement du bourg de NDDL à la RN165 via la RD15 et un giratoire à créer aux abords des Ardillières.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le rétablissement des communications locales a fait l'objet d'échanges lors du Débat Public et a donné lieu à une réponse spécifique (réponse à la question n° 4.2.2) du maître d'ouvrage à la commission particulière du débat public.

Il a également été abordé lors de la concertation routière menée au printemps 2006 et reprise dans la pièce H, chapitre H5. La VC3 a été largement évoquée (chapitre H.5.2), notamment pour le trafic agricole (chapitre H.5.1.3).

Le bilan de la concertation (chapitre H.5.2) est explicite sur le « souhait des maires des communes concernées d'obtenir un appui des partenaires pour différents aménagements de voiries à proximité du site ».Ce bilan précise qu' »une somme de 10 millions d'euros est inscrite dans le projet pour accompagner ces démarches ».

Ce montant de 10 M d'€ est clairement identifié dans le tableau de l'appréciation sommaire des dépenses au chapitre C.5.2. Page 78 de la pièce ABCD.

Conformément à ce qui figure dans le bilan de la concertation (chapitre H.5.2), « ces réflexions se poursuivent de manière concertée avec les gestionnaires des ouvrages et des équipements concernés (...) ». Validé par le comité de pilotage du projet le 3 juillet 2006, un groupe de travail spécifique s'est réuni à trois reprises à l'automne 2006 sous la présidence du préfet, et chacune des communes concernées a été rencontrée individuellement en janvier 2007 pour convenir des aménagements à prendre en compte.

Commentaire de la commission d'enquête

Il reste néanmoins à déterminer les solutions techniques, voire financières, des rétablissements des liaisons nord-sud qui n'existent qu'à l'état de promesses.

La commission d'enquête estime que le projet n'est pas assez avancé sur la question du rétablissement des communications locales.

THEME N° 6

L'aménagement du territoire, Notre Dame des Landes porte de l'Ouest.

T6 : l'aménagement du territoire, NDDL porte de l'Ouest?
* NDDL porte de l'Ouest? Une vue de l'esprit vu l'éloignement de Rennes?
* NDDL un recentrage indispensable du fait du déplacement à l'Est du barycentre de l'UE?
* L'expérience montre que ce n'est pas l'aéroport qui crée le dynamisme économique mais l'inverse
* NDDL ne serait-il pas le 3 ème aéroport parisien?
* NDDL prévu au schéma de développement du transporta aérien au niveau national. Est-ce pertinents ?
* site NDDL trop éloigné de NANTES pour être efficace
* site NDDL trop proche de NANTES pour être attractif pour le Grand Ouest
* NDDL une consommation dramatique d'espace naturel qui va générer un étalement contraire à l'esprit de la loi SRU
* L'UE prône l'aménagement des équipements existants. NDDL non conforme aux exigences UE.

Le thème de l'aménagement du territoire est fréquemment abordé qu'il vienne en appui au nécessaire déplacement de Nantes Atlantique ou en opposition à la création de Notre dame des Landes . Il représente 1,9% des remarques du public.

Il est décliné à travers les interventions ou les interrogations présentées ci-dessous.

6.1 NDDL porte de l'Ouest ? Une vue de l'esprit vu l'éloignement de Rennes?

La définition de l'Ouest est à géométrie variable : doit-on considérer l'Ouest de l' Europe, c'est-à-dire toute la façade atlantique ou la pointe Ouest de la France composée de la région Bretagne et Les Pays de la Loire ? Le terme « Grand Ouest » accolé au nouvel aéroport est-il pertinent ou seulement un effet marketing ? L'éloignement, ou la proximité de Rennes avec l'aéroport Rennes Saint Jacques dont Rennes Métropole souhaite le maintien et le développement n'est-il pas contradictoire avec les possibilités de développement annoncé pour NDDL ?

Parmi les avis favorables il est souvent avancé que le Grand Ouest a besoin de construire et d'affirmer une image interrégionale visible et lisible au plan national, européen, international pour renforcer la compétitivité de ses territoires et de ses entreprises. L'aménagement de Nantes Atlantique ne pourrait-il pas jouer ce rôle avec une extension de l'aérogare et la création d'une nouvelle piste Est-Ouest ?

L'utilisation des liaisons ferroviaires (Rennes – Paris, Nantes – Paris) concurrencent sérieusement l'avion sur ces mêmes destinations, ne faudrait-il pas donner la préférence au fer pour rejoindre les hubs parisiens ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation économique et sociale (cf. chapitre F,3.3.8) analyse la zone de chalandise d'un aéroport du Grand Ouest :

1. le projet est localisé au cœur entre Nantes et Rennes qui sont en termes d'emploi les deux zones les plus importantes du Grand Ouest,
2. le dynamisme économique de cette zone est un facteur de réussite pour le projet
3. les perspectives touristiques peuvent également l'alimenter.

Une étude détaillée de la zone de chalandise (cf. chapitre F.5.2) confirme l'intérêt du positionnement de la plate forme entre Nantes et Rennes. Les projections de trafic tiennent compte du maintien de l'aérodrome de Rennes-Saint Jacques.

Il est rappelé que le projet est porté par les grandes collectivités de l'Ouest, et notamment le Conseil Régional de Bretagne, le Conseil Général d'Ile et Vilaine et Rennes Métropole, membres du Syndicat Mixte d'Etudes de l'aéroport, à côté des collectivités des Pays de la Loire, et réunies au sein du Comité de Pilotage du projet.

Commentaire de la commission d'enquête :

La composition du grand Ouest donnée dans le dossier de présentation (p.44 dossier ABCD) : c'est l'ensemble Pays de la Loire, Bretagne , une partie de la Basse Normandie et de Poitou Charente.

Les aéroports situés dans cette zone ont des missions très différenciées exposées p.41 du même document. Les conditions qui permettraient de réaliser les investissements nécessaires sur ces équipements ne sont pas réunies.

Cela implique la construction d'un nouvel aéroport pour faire face à l'évolution du trafic prévue et l'accueil des passagers dans de bonnes conditions de sécurité.

Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage rappelle que le projet est porté par les grandes collectivités locales de l'Ouest de la France réunies au sein du Comité de Pilotage et qu'il a été tenu compte, dans les évaluations de fréquentation, des populations chiffrées en zones concentriques incluant les départements bretons.

6.2 NDDL, un recentrage indispensable du fait du déplacement à l'Est du barycentre de l' UE.

Que l'aéroport soit placé à Nantes Atlantique ou NDDL, apporte, au regard des distances parcourues vers le centre de l'Europe, peu d'amélioration.

Certains intervenants affirment que ce choix a été fait au bénéfice de la seule Loire Atlantique et non pas de tout l'Ouest de la France.

Ces mêmes intervenants regrettent que le projet n'ait pas été étudié en concordance avec la création de LGV Paris- Rennes et proposent une implantation plus au Nord (Abbaretz).

Réponse du maître d'ouvrage :

La question de la localisation de la plate forme a été traitée au niveau du débat public (voir compte rendu du président de la commission du débat public, et études complémentaires réalisées au cours du débat).

Commentaire de la commission d'enquête :

Le site de Notre Dame des Landes a été identifié comme étant le plus susceptible d'accueillir le nouvel équipement aéroportuaire depuis de nombreuses années et confirmé lors des travaux de la commission du Débat Public.

Les liaisons routières et ferroviaires (tram – train et LGV) ont été des éléments déterminants dans le choix. Elles sont évoquées dans le dossier de DUP soumis au public lors de l'enquête.

6.3 L'expérience montre que ce n'est pas l'aéroport qui crée le dynamisme économique mais l'inverse.

Comparant les ratios chômeurs / actifs à l'aide des statistiques INSEE en 1999, un document montre que le pourcentage pour les 30 agglomérations autour de NDDL est de 9.18% alors qu'il est de 13.24 % pour les 60 agglomérations autour de Lyon St Exupéry (doc. N°5 ESG Infra). Peut-on considérer que l'aéroport est facteur de dynamisme économique ?

Des intervenants ont attiré l'attention de la commission d'enquête sur les emplois qui seraient perdus autour de NDDL après l'implantation de l'aéroport.

Certaines remarques fournissent un relevé du nombre de structures économiques touchées par le projet : CUMA, Coopérative laitière…

Prenant l'exemple de Lyon St. Exupéry, ils signalent que les emplois créés sont de faible niveau technique, qu'un grand nombre est le fruit de transfert (personnel de l'aéroport) et que pour les travaux, rien ne garantit que la main d'œuvre soit locale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Un aéroport ne suffit certainement pas à créer le dynamisme économique, mais ce dynamisme étant confirmé par toutes les études (cf. chapitre F.3 page 12), il s'agit de répondre à la demande de déplacement qui est constatée ou prévue.

La présentation des impacts, directs et indirects de la construction d'un aéroport figure dans l'étude d'impact (cf. chapitre E.4.10.1.3 page 218).

En ce qui concerne les activités agricoles, la population dont l'activité est liée à l'agriculture sera bien entendu concernée par la réalisation de l'aéroport : 11 exploitations agricoles dont le siège est situé dans l'emprise sont concernées (cf. chapitre E.4.15.3.1 page 248), vraisemblablement aussi les 6 exploitations déstabilisées (cf. chapitre E.4.15.3.2 page 250), quelques emplois des CUMA liées directement à l'activité agricole impactée et plus particulièrement la CUMA de NDDL (cf. chapitre E.4.15.2.4 page 246), ainsi que, dans une moindre mesure les coopératives laitières qui collectent sur la zone (cf. chapitre E.4.15.2.4 page 246).

Les réinstallations prévues et les reconversions d'activités devraient cependant atténuer dans le temps l'impact sur l'emploi lié à l'activité agricole.

Une fois l'acte de DUP prononcé, une expertise complémentaire évaluera l'incidence du projet sur l'activité agricole et sur les effets induits, au niveau de l'emploi direct, en intégrant une estimation financière du coût des réinstallations, des reconversions et détaillant les montants des indemnités destinées à réparer les préjudices subis par les exploitations agricoles impactées : le choix d'un traitement au cas par cas des différentes situations permettra de prendre en compte de façon fine ces incidences sur l'emploi (cf. « accompagnement des exploitants lors de la relocalisation de leur activité » chapitre E.4.15.3.1 page 248).

Les procédures d'aménagement foncier (cf. chapitre E.4.15.5 page 255) qui vont pouvoir être développées sur l'ensemble de la zone impactée doivent aboutir à un confortement des exploitations agricoles réinstallées et/ou relocalisées, et contribuer à la stabilisation des emplois directs et associés (coopératives, Cuma,…) ; un travail, là encore individualisé, permettra de traiter cette question de l'emploi au mieux.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le poids économique de l'aéroport NA a été évalué à 1750 emplois en 2003. ces emplois ne comprennent que ceux des entreprises et services implantés sur la plate-forme auxquels il faut ajouter les emplois qui correspondent aux activités hors site mais qui sont au service des usagers.

Il est indéniable que la création du nouvel aéroport entraînera le transfert de la majeure partie des emplois implantés sur la plate forme qui suivront les compagnies ou services dont ils dépendent.

Les différentes collectivités ont prévu dans leurs Plans Locaux d'Urbanisme des espaces dédiés à l'accueil d'entreprises auprès de l'aéroport et des échangeurs pariant sur le développement économique induit par un tel équipement.

En ce qui concerne les emplois agricoles, l'effet de l'installation de l'aéroport devrait être atténué, selon le maître d'ouvrage, par les réinstallations et les reconversions.

Dans la réponse du maître d'ouvrage on ne trouve pas de référence sur les emplois créés par les travaux . Les entreprises ayant leur propre personnel se déplaçant sur de tels chantiers, rien ne garantit la création d'emploi, et on ne peut l'exiger que la main d'œuvre soit locale. Les seules obligations sont celles du code du travail dont la légalité peut être à tout moment vérifiée sur le chantier par les services compétents.

6.4 NDDL ne serait-il pas le 3ème aéroport parisien ?

Les arguments de proximité Paris - Nantes ou Paris - Rennes par le TGV peuvent être utilisés d'une deuxième manière.

Face à la difficulté d'installer un troisième aéroport près de Paris, cette proximité relative du projet NDDL pourrait-elle être un bon moyen pour régler le problème du 3 ème aéroport parisien, le nouvel aéroport pouvant couvrir la façade Ouest ?

L'installation des 2 pistes de type Orly ne permettrait--elle pas de rivaliser ou de compléter l'aéroport parisien et de cadencer un trafic plus important que celui annoncé ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'éventualité de voir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se substituer au projet de 3ème aéroport parisien avait été évoquée lors du débat public et avait fait l'objet de la question n° 2.1.4 de la Commission particulière du débat public. Cette question a été clairement tranchée lors de ce débat public.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera dimensionné pour accueillir un maximum de 9 millions de passagers à un horizon ultime qui avait alors été estimé à 2050, pour répondre aux besoins du Grand Ouest.

Le développement des aéroports de province a pour vocation d'éviter aux habitants des régions concernées de transiter par Paris, et non de répartir la clientèle francilienne sur ces aéroports.

Ce point était repris au rapport de la CPDP (page 80) :

« Si l'on définit un aéroport de la Région parisienne comme un aéroport où les habitants de cette région viennent prendre l'avion, Notre-Dame-des-Landes ne peut répondre, à vue humaine, à cette définition. Il est, en effet, peu probable que de nombreux passagers prennent le train à Paris, puis une correspondance par bus ou tram à Nantes, pour aller prendre l'avion à Notre-Dame-des-Landes» .

Il n'apparaît ni possible ni souhaitable de concentrer le trafic aérien sur la région parisienne en limitant le développement des aéroports de province. Le projet de Notre-Dame-des-Landes est de nature totalement différente dans son objectif et dans son dimensionnement de celle de la troisième plate-forme parisienne

Commentaire de la commission d'enquête :

Lors du dernier colloque « Ville-Aéroport », les responsables d'Air France ont, face à la difficulté d'implanter un troisième aéroport et aux contraintes de ceux existants, réaffirmé la volonté de faire des aéroports parisiens des hubs internationaux.

Il est peu vraisemblable qu'ils souhaitent diriger une partie du trafic vers Nantes. Les documents en notre disposition actuellement ne permettent pas d'assigner au futur aéroport de Notre Dame des Landes le rôle du 3ème aéroport parisien. Les installations prévues sont annoncées pour une capacité de 9 millions de passagers en 2050, chiffre devant être atteint avec la zone de chalandise du Grand Ouest.

6.5 NDDL prévu au schéma de développement du transport aérien au niveau national. Est-ce pertinent ?

Les remarques sur le suréquipement en aéroports de l'Ouest de la France sont fréquentes.

De nombreuses interventions proposent, face à la crise annoncée de l'énergie, du manque de lisibilité du financement et de la consommation trop importante de territoire

naturel, de rationaliser l'existant et de mettre en synergie les aéroports de Nantes, Rennes et Angers (sous utilisés et maintenus sous perfusion à coup de subventions publiques).

Les distances entre chacun de ces aéroports sont relativement courtes.

Pour la majorité des passagers, vols vacances par exemple, le point de départ importe moins.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes fait partie des grands projets d'aménagement du territoire du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire du 18 décembre 2003. Il vient en complément d'autres dispositions visant à améliorer la desserte des aéroports, à préserver les conditions d'un développement durable des aéroports régionaux et à favoriser la complémentarité des grands aéroports avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

La question de la mise en synergie des aéroports de la région, notamment Nantes, Rennes et Angers a été examinée lors du débat public et a fait l'objet de la question n° 2.4.1 de la Commission particulière du débat public.

Cette problématique fait également l'objet des questions reprises aux points n° 3.2 et 3.3 du présent document

Commentaire de la commission d'enquête :

Les aéroports de l'ouest de la France ont chacun leur spécificité et leur activité n'est pas interchangeable. Les modifications nécessaires pour transformer une partie d'entre eux en aéroport à vocation nationale et internationale pour les vols vacances comme c'est le cas du projet, auraient un coût très important sans pour autant garantir la pérennité des activités proposées.

6.6 NDDL trop éloigné de Nantes pour être efficace

Les auteurs de ce thème remarquent que le projet éloigne les populations de l'aéroport.

Près de 22 km sépareraient le futur aéroport du centre ville de NANTES.

Le transport aérien va perdre de son attractivité pour beaucoup d'usagers.

Réponse du maître d'ouvrage :

La notion de distance de l'aéroport avec l'agglomération nantaise avait déjà été évoquée lors du débat public et avait notamment fait l'objet de la question n° 3.1.3 de la Commission particulière du débat public.

La réponse n° 3.1.3 du maître d'ouvrage aux questions de la CPDP détaillait la distance au centre-ville des principaux aéroports français :

Nice	5 km

Lyon Saint-Exupéry	25 km
Marseille Provence	25 km
Toulouse Blagnac	8 km
Bordeaux Mérignac	17 km
Strasbourg	16 km
Nantes Atlantique	10 km

La distance de 22 km entre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et le centre ville de Nantes constitue un bon équilibre pour une plate-forme ayant vocation à desservir le Grand Ouest tout en restant l'aéroport de l'agglomération nantaise.

Cet emplacement permet une zone de chalandise très étendue plus particulièrement pour les vols moyens/longs courriers permettant une offre intéressante à une clientèle pour laquelle le temps d'accès à la plate-forme sera attractif comparé à la durée totale du voyage.

Parallèlement la plate-forme va conserver tout son attrait pour l'accès aux vols courts/moyens courriers s'adressant à une clientèle « de proximité », essentiellement d'affaires, pour qui le transport aérien constitue une alternative intéressante par rapport au TGV.

Commentaire de la commission d'enquête :

La distance ville - aéroport dans le projet se situe dans la moyenne pour des équipements identiques. Il situe le nouvel aéroport à distance raisonnable pour desservir l'agglomération nantaise mais aussi le Grand Ouest.

Les habitants du sud de la Loire, les activités économiques et collectivités vendéennes ont, dans leur grande majorité, fait état des difficultés du franchissement de la Loire et des transports sur le périphérique. La carte DTA p.24 fait figurer des principes de franchissements de la Loire mais dans le texte qui l'accompagne seule la desserte routière « assurée par des connexions raccordées à l'Est sur la route Nantes/Rennes et à l'Ouest sur la route Nantes/Vannes » est annoncée. Il sera nécessaire de préciser un échéancier pour ces travaux dans les directives suivantes.

6.7 NDDL trop proche de Nantes pour être attractif pour le Grand Ouest

A l'inverse, d'autres auteurs d'observation considèrent que le projet est trop Nantais et qu'il ne saura pas intéresser les usagers du « Grand Ouest ».

Réponse du maître d'ouvrage :

La notion de distance par rapport à Nantes avait déjà été évoquée lors du débat public et avait fait l'objet de la question n° 3.1.2 de la Commission particulière du débat public. Il avait alors été répondu par le Maître d'ouvrage :

« Les schémas de services collectifs adoptés par décret du 18 avril 2002 et en particulier celui des transports, prévoient ***le transfert de l'aéroport de Nantes sur le site de Notre Dame des Landes en remplacement de Nantes Atlantique.*** *Les arguments qui justifient ce choix de localisation peuvent être résumés comme suit : il s'agit bien de créer un nouvel aéroport pour la métropole de NANTES. C'est ce qui justifie sa situation à proximité de cette agglomération en sachant que ce site se trouve à 22 km de l'hyper centre de NANTES (15 km du périphérique alors que le site actuel ne se trouve qu'à 2 km de ce même périphérique).*

Un aéroport de la taille de celui de NDDL (9 millions de passagers à long terme) doit être adossé à une agglomération importante. C'est le cas de la « métropole NANTES-SAINT NAZAIRE » qui représente prés de 900 000 habitants et qui est de loin la principale agglomération du Grand Ouest.

De plus, comme le montre le dossier, il a un bassin de clientèle « affaires » (à une heure de l'aéroport) de 2,1 millions d'habitants, et de clientèle « vacances » (à deux heures au plus de l'aéroport) de près de 6 millions d'habitants incluant les villes de NANTES, SAINT NAZAIRE, CHATEAUBRIANT, ANGERS, CHOLET, SAUMUR, LA ROCHE SUR YON, LES SABLES D'OLONNE, LE MANS, LAVAL, RENNES, VANNES, LORIENT, SAINT MALO, SAINT BRIEUC, AVRANCHES, BRESSUIRE, NIORT et LA ROCHELLE.

Le site de NDDL se trouve, en poids de population, au centre de gravité d'un ensemble de villes (situées à une heure ou moins de l'aéroport) parmi les plus importantes du Grand Ouest.

Le Conseil Général d'Ille et Vilaine et la Communauté d'agglomération de RENNES comptent conserver RENNES-SAINT JACQUES comme aéroport de proximité. Ils ont affirmé cette position lors de la réunion du Débat Public qui s'est tenue à RENNES en janvier 2003.

De fait, si le site du nouvel aéroport était situé à mi-distance des deux villes, voire à POUANCE, il viendrait directement concurrencer Rennes-Saint Jacques. En éloignant l'aéroport de Nantes (et de NDDL), il sera difficile de trouver un site qui bénéficie d'une desserte routière et ferroviaire de qualité équivalente tant avec RENNES et sa région qu'avec le sud/ouest de la Bretagne et SAINT-NAZAIRE. On s'éloignera aussi d'ANGERS, troisième pôle urbain concerné par cet aéroport. C'est un des constats qui ont conduit à ne pas retenir le site de Guéméné-Penfao. »
Cette notion de distance par rapport à Nantes a également été développée au point n° 6.6 ci-dessus.

A l'échelle du Grand Ouest, les principaux foyers de population se situent sur les rives ou au nord de la Loire : Saint-Nazaire, Rennes, Vannes, Angers, Laval ainsi que Brest, Quimper, ... L'attractivité du site par rapport à la zone de chalandise est caractérisée par les facilités d'accès à l'aéroport depuis cette zone de chalandise, notion qui a été développée dans la pièce F.

Commentaire de la commission d'enquête :

Voir réponse 6.6.

Pour que les habitants de la zone de chalandise annoncée soient en mesure d'utiliser le nouvel équipement, il est nécessaire que les infrastructures routières, tram - train et ferroviaires soient suffisantes et se mettent en place rapidement.

La gare TGV n'est annoncée qu'à l'horizon 2025, ce qui semble tard pour un tel projet.

6.8 NDDL, une consommation dramatique d'espace naturel qui va générer un étalement contraire à l'esprit de la Loi SRU

Le nouvel article L 121-1 issu de la loi Solidarité et renouvellements urbains réunit l'ensemble des principes fondamentaux qui s'imposent aux documents d'urbanisme :

- Principe d'équilibre : assurer l'équilibre entre le développement urbain et le développement rural, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières ainsi que la protection des espaces naturels et des paysages.

- Principe de respect de l'environnement, veiller à l'utilisation économe de l'espace, à la sauvegarde du patrimoine naturel et bâti, maîtriser l'expansion urbaine et la circulation automobile et prendre en compte les risques de toute nature.

De nombreuses remarques faisant référence à ces principes demandent en quoi le projet d'aéroport à NDDL respecte ces principes.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de l'aéroport « consommera » environ 1000 ha d'espace rural, inclus pour l'essentiel dans la Zone d'aménagement différée (ZAD) créée à cet effet.

Les procédures réglementaires, enquête parcellaire, enquêtes complémentaires pour les divers aménagements éventuellement mis en oeuvre et les outils liés d'accompagnement (aménagement foncier, Zonage d'Agriculture Protégée,..) seront mises en œuvre avec le souci du respect des principes de la loi SRU.

L'équilibre entre les développements rural et urbain sera garanti par les documents d'urbanisme élaborés par les collectivités locales concernées, et le respect de l'environnement, au sens large, est désormais largement intégré dans les études d'aménagement foncier et les travaux connexes de cette procédure. Il est affirmé dans le projet de SCOT, qui reprend les orientations arrêtées dans la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire (cf. chapitres E.4.9.2.4 et E.4.9.2.5 page 213).

L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (cf. chapitre H.7 page 32) témoigne du souci de l'intégration environnementale et de concertation du projet manifesté par le maître d'ouvrage. Il détaille notamment le traitement des impacts sur la faune et la flore et des enjeux « eau », et le traitement paysager.

L'étude d'impact (pièce E) explique en détail en quoi le projet répond aux principes d'équilibre et de respect de l'environnement.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet d'équipement mis en enquête est situé sur un site qui lui est dévolu depuis 1965 date à laquelle le Préfet décide d'entamer la recherche d'un nouveau site aéronautique pour les régions Pays de la Loire et Bretagne.

En 1974, les pouvoirs publics décident de créer la ZAD de 1225 ha.

Les espaces naturels, protégés par cette mesure, sont aujourd'hui emblématiques du bocage et le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes avec sa desserte routière bouleverse cet environnement naturel et atteint profondément l'espace affecté aux activités agricoles.

Mais des mesures compensatoires sont annoncées dans le dossier mis à l'enquête.

Elles sont rappelées dans la réponse du maître d'ouvrage.

Celui-ci déléguera la concession de l'installation et la gestion de cet équipement lourd. Il devra s'assurer que les mesures compensatoires annoncées dans le présent dossier seront effectivement reprises par le concessionnaire. Les modifications éventuelles ne

pourront en aucun cas avoir pour effet de réduire l'efficacité de ces mesures compensatoires.

6.9 L' UE prône l'aménagement des équipements existants. NDDL n'est pas conforme aux exigences de l' UE

Dans l'avant-propos de son Livre Blanc sur les transports adopté en septembre 2001, la Communauté Européenne exprime sa volonté de rééquilibrer le partage entre modes de transport, de développer l'intermodalité et de contribuer à l'utilisation de moyens de transport moins polluants.

La Commission Européenne souhaite transformer la concurrence rail - avion en les rendant complémentaires.

Elle affirme notamment qu'il n'est plus pensable que certaines liaisons aériennes soient maintenues là où existe une alternative ferroviaire.

N'est-ce pas un moyen de libérer des capacités sur Nantes – Atlantique ?

Comment peut-on considérer que le projet Notre Dame des Landes va dans le sens des recommandations européennes ?

Par ailleurs, NDDL se développant comme aéroport majeur sur l'Ouest avec possibilité de hub ne serait-il pas dans la situation de mettre en péril les autres aéroports existants en concentrant le trafic ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Effectivement dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, la Commission des Communautés européennes précise un certain nombre d'orientations afin de faire face à la demande de transport toujours croissante avec un système de transport qui soit durable à la fois d'un point de vue économique, social et environnemental.

La croissance du transport aérien y est largement soulignée. Il y est également précisé que le maintien d'un tel niveau de croissance suppose une réforme de la gestion du ciel et une disponibilité suffisante en terme de capacité aéroportuaire dans une Union européenne élargie.

Il y est bien précisé qu'une utilisation plus efficace et rationnelle des aéroports ne permettra pas de s'affranchir d'une augmentation des capacités. Et si les projets de nouveaux aéroports sont limités, il est clair que les décideurs publics ne pourront pas faire l'impasse sur la construction de nouvelles pistes ou de nouveaux aéroports, investissements de long terme qui exigent une véritable planification dans les deux décennies à venir au niveau européen.

Ces aspects généraux sont évoqués à la pièce C (cf. chapitre C.1.4.5.3) du dossier d'utilité publique.

S'agissant de l'inter modalité entre le transport aérien et le transport ferroviaire, et de l'influence du trafic TGV sur le trafic aérien, ces aspects sont traités dans la pièce F (cf. chapitres F.4.1.3 et F.5.4) et ont également été abordés aux points n° 3.4 et 3.5 du présent document.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dans sa réponse, le maître d'œuvre affirme être en accord avec les directives européennes sur les transports qui soulignent la croissance du transport aérien.

La réforme de la gestion du ciel est consécutive au besoin de maintien d'un tel niveau de croissance.

Dont acte.

En ce qui concerne la diversification des transports, Voir commentaire 6.7

THEME N° 7

L'agriculture est négligée dans le dossier d'enquête

T7 : l'agriculture est négligée dans le dossier d'enquête

* le projet est incomplet : Tram-train, TGV, zones d'activités, le rétablissement des voiries locales… qui devront accompagner le nouvel aéroport sont absents - l'impact de ces compléments indispensables n'est pas apprécié
* l'impact de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores sur la chaîne alimentaire n'est pas évalué (syndrome ESB)
* la pression foncière bloque les terrains (les propriétaires préfèrent se libérer en fin de bail)
* l'évaluation économique de la filière agricole perturbée n'est pas faite
* de ce fait, l'estimation du projet ne définit pas les mesures de compensation et ne les chiffrent pas : reconstruction des sièges, indemnisation des allongements de temps de transport…
* les DPU : une nouveauté bien difficile à prendre en compte sans une étude d'impact détaillée, étude qui n'a pas été faite
* le montant affecté aux compensations est largement insuffisant
* malgré une anticipation de plus de 30 ans, aucune mesure d'accompagnement n'a été mise en œuvre pour permettre aux exploitants de se déplacer
* le projet sort de la ZAD. Certaines exploitations se trouvent impactées alors que cela n'était pas prévu jusqu'ici

Le thème de l'agriculture a été fréquemment abordé. Il représente 7 ,6% des remarques du public ce qui le place en 6ème position.

Lors de l'enquête, les exploitants agricoles concernés par le projet se sont largement manifestés.

Le jour de l'ouverture, des barrages filtrants ont été mis en place pour l'accès à NDDL. De même, la journée de clôture a été marquée par une manifestation à la Préfecture de Nantes et le dépôt d'une contribution de l'ADECA, association de défense des exploitants des communes de NDDL, Vigneux de Bretagne, Grandchamps des Fontaines, Héric, Treillières et communes limitrophes.

Pendant la durée de l'enquête publique, de nombreuses observations ont été portées dans les registres des communes sièges de l'enquête, à titre personnel, professionnel, associatif ou syndical.

De même les observations de particuliers ont émis de fortes réserves sur l'avenir de l'économie agricole sur le secteur de la ZAD.

Les contributions de l'ADECA ont été largement relayées par le syndicalisme professionnel à travers la Confédération Paysanne et les organismes professionnels agricoles : Chambre d'Agriculture, Contrôle Laitier…

Leurs observations ont été étayées par des remarques de professionnels dont l'activité dépend de l'agriculture locale : CUMA, associations de remplacement, laiteries, coopératives…

L'agriculture étant l'activité la plus impactée par le projet d'aéroport, la commission d'enquête a fait le choix de recevoir une délégation représentative de la profession lors de sa réunion en date du 11 janvier 2006.

Cette réunion a eu lieu dans les locaux annexes de la Préfecture mis à disposition de la Commission pour ses réunions de travail.

Y assistaient :

- les 7 membres de la commission d'enquête,
- Monsieur CIVEL, exploitant en GAEC à Grandchamps des Fontaines, membre de l'ADECA,
- Monsieur FRESNEAU, exploitant en GAEC à NDDL, président de l'ADECA,
- Mme THEBAULT, exploitante à Liminbout NDDL, dont l'exploitation est désormais intégrée dans le périmètre d'études, membre de l'ADECA et représentante locale de la Confédération Paysanne,
- Monsieur LANDAIS, exploitant à Vigneux de Bretagne, membre de l'ADECA,
- Monsieur BRETECHER, exploitant à La Paquelais, au sud des pistes, impacté par le projet avec le risque de l'être plus encore avec des infrastructures telles que le projet tram train,
- Mme PILARD de la Chambre d'Agriculture, chargée d'études ayant suivi plus particulièrement le projet,
- M LEBRETON, exploitant proche de Blain, vice président de la Chambre d'Agriculture.

Afin de rendre efficace cette réunion, les points évoqués dans la contribution de l'ADECA ont été repris et commentés.

La délégation présente a souhaité rappeler l'objet de l'association créée en 1974 pour s'opposer à ce projet dévoreur d'espace.

Elle a aussi rappelé que, contrairement à Lyon St Exupéry, NDDL se situait dans un bassin d'élevage laitier et non dans une région céréalière.

Les observations émises par la branche professionnelle que ce soit les associations, les professionnels, les exploitants agricoles particuliers, leurs élus… reprennent les mêmes arguments (voir le document émis par la Commission intitulé « les contributions remarquables » qui reprend en autre les contributions de l'ADECA et la confédération Paysanne).

Sont présentés ici, les principaux thèmes abordés dans ces contributions et dans celles du public.

Réponse du maître d'ouvrage :

La problématique agricole a été prise en compte dès l'origine du projet : le rôle des agriculteurs dans la gestion de l'espace rural l'imposait. Le dossier du Débat Public comporte donc un chapitre spécifique sur cette activité.

Cette prise en compte s'est traduite par l'association à la réflexion, d'une part des collectivités locales directement concernées, et d'autre part de l'ensemble de la profession agricole. Les exploitants directement concernés par le projet se sont fortement impliqués, regroupés au sein de l'ADECA. Ils ont en particulier apportés leur contribution aux différents groupes de travail.

Il a été constitué un groupe de réflexion spécifique à ces exploitants, animé par le directeur départemental de l'agriculture et de la forêt ; ce groupe a permis d'associer, outre les autres services de l'Etat, la Chambre d'Agriculture, la SAFER et le Conseil Général. Il a d'abord eu pour objectif d'expliquer la nature du projet et ses conséquences ; il a également permis la mise en oeuvre d'une méthode pour trouver des solutions pour chacune des situations rencontrées. Un examen individuel de chacune des exploitations les plus concernées a été engagé.

Le plan agri-environnemental, validé par le comité de pilotage du projet le 3 juillet dernier, a intégré la méthode de travail et les principales propositions formulées. Ces éléments seront repris dans le dossier des engagements de l'Etat, qui prévoit plus de 8 millions d'euros d'aides aux agriculteurs.

Un accompagnement de chacune des exploitations impactées, sous forme d'un appui technique et d'un soutien logistique et administratif, est prévu par convention avec la Chambre d'Agriculture, sur une durée de 6 années. Cet accompagnement facilitera l'utilisation des outils susceptibles d'être mobilisés pour aider la profession.

D'ores et déjà, ces agriculteurs sont considérés comme prioritaires dans l'attribution des droits d'exploiter ; un dispositif spécifique de préservation de leurs droits à produire est en cours d'élaboration, de même qu'un schéma de maintien ou de transfert de leur siège ou de leurs bâtiments d'exploitations.

Commentaire de la Commission d'enquête :

Cette démarche générale convient à la commission.

Son efficacité reste à démontrer lors de sa mise en œuvre sur le terrain.

7.1 le projet est incomplet : tram-train, TGV, zones d'activités…qui accompagneraient le nouvel aéroport sont absents, l'impact de ces compléments n'est pas correctement apprécié

l'emprise territoriale du projet : la ZAD portait sur 1 200 ha. Aujourd'hui le projet concerne 1 560 ha.

Les auteurs de ce thème pensent que demain, pour des zones d'intérêt économiques, pour une liaison tram train entre agglomération nantaise et projet, pour une LGV Nantes Rennes, cette surface sera étendue à 2 000 voire 2 500 ha. Le risque de grignotage est permanent. Ils font référence au témoignage des exploitants riverains de Lyon St Exupéry, mais précisent que le contexte agricole est différent puisque Lyon est dans une zone de production végétale alors que NDDL est un bassin d'élevage.

Qu'en est-il de la surface réelle du projet et des infrastructures connexes ?

Le tracé des pistes sort-il de la ZAD ?

Quid des réserves foncières futures destinées aux activités économiques autres qu'agricoles ?

Quid des emprises foncières nécessaires aux liaisons tram train , LGV, (On ne peut imaginer une structure aéroportuaire de cette ampleur sans lien autre que le barreau routier situé au Sud) ?

Le tracé de l'ancienne voie ferrée sera t'il repris ? Qui en est propriétaire aujourd'hui ?

La Chambre d'Agriculture a demandé une expertise complémentaire intégrant l'évaluation de l'ensemble des impacts du projet et des équipements induits sur l'ensemble des activités agricoles et agro-alimentaires du secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet d'aéroport et de sa desserte routière porte sur 1000 ha environ, le périmètre d'étude étant de 1500 ha.

Les éventuels projets complémentaires feront l'objet de procédures qui leurs sont propres : ces aménagements dégageront les emprises foncières qui leurs seront nécessaires et les maîtres d'ouvrages concernés seront également tenus de résorber les dommages engendrés, notamment aux activités agricoles (cf.chapitre C.1.3 page 27).

Les outils qui peuvent être utilisés pour réduire les impacts de ces aménagements seront également l'indemnisation des préjudices subis et l'aménagement foncier.

L'expertise complémentaire sollicitée par les représentants de la Chambre d'Agriculture intégrera, dès l'acte déclaratif d'utilité publique prononcé, notamment une évaluation financière précise des impacts du projet aéroportuaire sur l'ensemble des activités agricoles du périmètre perturbé (réinstallations, reconversions, indemnisations diverses prévues dans l'étude d'impact mise à l'enquête).

Concernant spécifiquement le tram-train, une réunion spécifique a été organisée par la DDAF, à l'attention de l'ADECA : elle s'est tenue à la Chambre d'Agriculture le 12 décembre 2006 en présence du Conseil Général. Un état de lieu précis des réflexions des collectivités locales et du degré d'avancement des avants-projets, a été présenté aux quelques 15 représentants des agriculteurs présents.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse du pétitionnaire est sans ambiguïté, les projets connexes feront l'objet de procédures qui leur sont propres. Cependant les inquiétudes des exploitants restent fortes et probablement fondées puisque de nouvelles infrastructures vont venir se greffer, et ce, toujours au détriment des surfaces destinées aux activités agricoles.

Même si le pétitionnaire ne peut prendre en charge l'ensemble (les infrastructures complémentaires n'étant pas directement de son ressort), il demeure nécessaire d'intégrer dans les discussions à venir l'ensemble des projets afin de prévoir un réaménagement foncier cohérent.

Les indemnisations aussi conséquentes soient elles ne pourront se substituer aux structures d'exploitations existantes qui seront rognées au fur et à mesure des procédures.

Si le projet se poursuit, la commission demande la mise en relation des projets d'aménagement afin de réorganiser l'activité agricole pour la mettre en cohésion avec les espaces qui lui resteront dédiés.

De même, les documents d'urbanisme devront intégrer des espaces agricoles prioritaires afin de limiter le grignotage et de permettre à tout un chacun de vivre en harmonie sur un même territoire.

7.2 l'impact de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores sur la chaîne alimentaire n'est pas évalué sur un cheptel laitier (syndrome ESB)

A ce stade, la méconnaissance des effets d'une activité aéroportuaire sur les élevages est anormale. L'étude d'impact devrait développer ce point.

Les exploitants ont regretté l'absence de références. La seule comparaison connue à ce jour est celle de l'aéroport de Lyon St Exupéry, mais le contexte agricole y est complètement différent car il se situe dans une zone de productions céréalières.

Quels sont les risques sanitaires directs encourus du fait de la proximité de l'aéroport vis à vis d'une zone d'élevage? (syndrome de la grippe aviaire, de la fièvre aphteuse..)

Si le projet est déclaré d'utilité publique, les exploitants demandent la mise en place d'un protocole d'observation conduit par une autorité scientifique indépendante pendant la durée d'exploitation de la plate-forme.

La Chambre d'Agriculture demande également une synthèse bibliographique des éléments scientifiques existants sur les conséquences du bruit sur la santé des différentes espèces animales et des retombées de résidus du transport aérien sur les produits animaux et végétaux.

Elle demande également la programmation de compensations en fonction des impacts constatés à la lumière des résultats de l'observatoire mis en place.

Quels engagements pour demain ?

Quels moyens peut on mettre en œuvre pour répondre à ces attentes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les effets induits par l'activité aéroportuaire sur les élevages : s'il existe peu d'études abouties sur ce sujet, une bibliographie des travaux d'analyses et d'enquêtes conduites existe et a été mise à disposition des représentants des agriculteurs.

Dans le cadre de l'observatoire Santé, un suivi sur deux à trois élevages sera réalisé afin d'estimer les impacts potentiels du projet induits sur les animaux. Un point " zéro " sera réalisé auparavant et avant le démarrage des travaux (cf. chapitre E.4.15.4.2 page 254).

Le Plan de gestion agri-environnemental, validé par le Comité de Pilotage du projet le 3 juillet 2006, cible ces impacts et prévoit le financement des mesures appropriées (cf. chapitre C.1.4.6.6 page 48).

Les risques sanitaires éventuels liés à la proximité de l'aéroport sont décrits au chapitre E.5.2 page 271 : les dispositifs habituels de surveillance s'appliqueront, comme autour de tous les aéroports et activités connexes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

7.3 la pression foncière bloque les terrains destinés aux activités agricoles (les propriétaires préfèrent se libérer en fin de bail)

Les exploitants sont aujourd'hui confrontés à une période d'incertitudes notamment pour les investissements à faire et la transmission de leurs exploitations.

Malgré une anticipation de plus de 30 ans, aucune mesure d'accompagnement n'a été mise en œuvre pour permettre aux exploitants de se déplacer.

Pour les questions foncières et les réserves à des fins agricoles, aujourd'hui, rien n'est prévu. Les exploitants demandent la mise en place d'un observatoire foncier afin d'éviter une dérive spéculative. Ils observent déjà un phénomène de rétention foncière de la part des propriétaires.

Si la DUP était prononcée, ils demandent également la mise en œuvre d'un aménagement foncier à titre de compensation.

Si la DUP n'était pas prononcée, ils demandent le retour des acquisitions foncières à leur usage agricole initial.

Quels sont les outils à mettre en place pour un réaménagement foncier ?

Comment retrouver sur le périmètre d'études les surfaces nécessaires au réaménagement alors qu'aucune disposition de réserves foncières destinées à l'agriculture n'a été prise ?

Quelles solutions mettre en place pour consolider les zones agricoles durables à travers le SCOT ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Conseil Général de la Loire-Atlantique a, depuis 1974, acquis 80% des terres agricoles localisées dans le périmètre de l'ancienne ZAD (cf. chapitre E.4.15.1 page 241).

La Safer par le biais des conventions passées avec les principaux intervenants dans le projet, s'est déjà rendue propriétaire de quelques dizaines d'hectares.

L'aménagement foncier est un outil en soi qui permet de compenser les dommages générés par l'ouvrage, pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, les effets de coupure et de déstructuration (cf. chapitre E.4.15.5 page 255).

Depuis le 1er janvier 2006, la compétence en matière d'aménagement foncier à été transférée aux Conseils Généraux.

La décision de mettre en œuvre cette possibilité reste du ressort des commissions communales d'aménagement foncier (CCAF).

Postérieurement à la DUP, il conviendra d'engager les pré études d'aménagement foncier dont l'issue se peut se traduire par la réalisation d'un ou de plusieurs remembrements avec inclusion ou exclusion des emprises aéroportuaires (cf. chapitres E.4.15.2.5 page 246 et E.4.15.5.3 page 255).

Enfin, il est à noter que le schéma départemental des structures agricoles a été modifié pour fournir le cadre juridique permettant de traiter prioritairement les agriculteurs concernés par le projet. Leur demande d'installation sur des exploitations ou des parcelles disponibles, sur l'ensemble du département sera ainsi traitée au même titre que ceux des jeunes agriculteurs.

Commentaire de la commission d'enquête :

Toutes les mesures alternatives possibles devront être étudiées, ainsi, l'aménagement foncier doit être utilisé au mieux et mis en place dès que possible.

Selon la DRAF, des contacts ont été pris avec les départements voisins.

Les exploitants agricoles ne peuvent se contenter de reprises de terres de part et d'autre de l'emprise du projet. L'allongement des temps de parcours, la perte des réseaux d'entraide, la réduction des surfaces cultivées… peuvent mettre en péril la viabilité économique de leurs exploitations.

La réflexion à engager doit être globale.

La commission a pris note du caractère prioritaire qui sera donné aux exploitants concernés par le projet afin de favoriser leur réinstallation ou des ré-attributions de terre.

7.4 et 7.5 l'évaluation économique de la filière agricole perturbée n'est pas faite et, de ce fait, l'estimation du projet est incomplète

De nombreuses observations soulignent que l'étude du volet agricole n'est pas assez détaillée.

De ce fait, l'impact du projet est mal apprécié et son estimation est sous-évaluée. Le projet ne définit pas les mesures de compensation qui s'imposent et ne les chiffrent pas : reconstruction des sièges, indemnisation des temps supplémentaires de parcours, DPU…

Les transferts de sièges ne sont pas chiffrés.

L'impact sur les CUMA et autres structures communes n'est pas examiné.

Le montant affecté aux compensations est largement insuffisant puisque le budget prévisionnel fait état de 6,5 millions € pour l'activité agricole. Ce chiffre apparaît bien faible si on le compare aux mesures prises pour l'environnement.

Quelles ont été les bases de calcul ? La branche agricole souhaite qu'une étude affinée soit faite.

Compte tenu de l'âge moyen des exploitants, la Chambre d'agriculture pose le principe global du maintien du potentiel de production des 11 exploitations et 13 sièges dont l'avenir est mis en cause à terme en dehors de tout contexte individuel.

De même, sous quelle forme l'accompagnement se fera t'il pour l'ensemble des exploitations ?

La Chambre d'Agriculture et l'ADECA demandent la réalisation d'une étude complémentaire sur les activités amont et aval des exploitations afin de chiffrer au mieux le préjudice encouru par les activités para-agricoles et les mesures de compensation compte tenu de la réorganisation nécessaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Après la DUP, les emprises foncières du projet seront établies.

L'expertise complémentaire sollicitée par les représentants de la Chambre d'Agriculture intégrera, dès l'acte déclaratif d'utilité publique prononcé, notamment une évaluation financière précise des impacts du projet aéroportuaire sur l'ensemble des activités agricoles du périmètre perturbé (réinstallations, reconversions, indemnisations diverses prévues dans l'étude d'impact mise à l'enquête).

Son objet sera étendu aux activités para agricoles et agroalimentaires.

Les mesures proposées face aux trois situations qui ont été répertoriées concernant l'impact sur les exploitations (cf. chapitre E.4.15.3 page 248) :

- Cas 1 : remise en cause de la pérennité de l'exploitation du fait du projet d'aéroport. Sont concernées 11 exploitations représentant 1 090 ha de SAU (715 dans l'emprise du projet)

- Cas 2 : exploitations subissant une perturbation forte et dont le devenir sera à étudier en concertation avec la profession agricole. Cela concerne 6 exploitations représentant 635 ha de SAU (dont 240 dans l'emprise du projet)

- Cas 3 : exploitations subissant un impact plus modéré du fait d'un effet d'emprise réduit. Sont concernées 30 exploitations pour 2 130 ha de SAU (dont 273 se trouvent dans l'emprise du projet)

- Indemnisation pour les cas de cessation d'activité (cas 1)
- Constitution de réserves foncières de 1 000 à 1 200 ha (SAFER/CG44)
- Aide individuelle et accompagnement (aspect administratif, technique et fiscal) à la relocalisation
- GAEC : étude de la possibilité de maintien d'un seul associé, accompagnement pour la restructuration de l'activité

- Pour le cas 2, la perturbation est forte à très forte. Leur devenir est à étudier en concertation avec la profession agricole (possibilité d'accompagnement au cas par cas par la Chambre d'agriculture).
- Pour le cas 3, la desserte routière a été optimisée. Un réaménagement foncier sera effectué et les indemnisations dues versées.

Un accompagnement de chaque exploitant concerné sera effectué par la Chambre d'Agriculture sur une durée de 6 ans (cf. chapitre E.4.15.3 et plan agri-environnemental)

Un aménagement foncier en tant que mesure réductrice d'impacts (pour les « cas 2 » et « cas 3 »)

- nécessité de compenser les pertes de surface: de l'ordre de 400 ha
- exclusion de la zone d'emprise aéroportuaire mais prise en compte de la bande de 300 m de la desserte routière. Solution préférentielle : réaménagement foncier avec inclusion d'emprise
- proposition d'un périmètre de 3 000 ha s'appuyant sur des limites naturelles
- réorganisation du parcellaire de part et d'autre de la desserte routière, positionnement précis des rétablissements de circulation de part et d'autre de la desserte
- rétablissement des cheminements agricoles et des accès aux parcelles
- eau : rétablissement des écoulements (travaux connexes)
- air: maintien des haies et replantation (travaux connexes)

(cf. chapitres E.4.15.2 page 244 et E.4.15.4 page 254)

- Effets induits et indirects et mesures proposées

  Réseaux d'entraide et des CUMA : ils seront revus dans le cadre des études d'aménagement foncier ; il pourra être envisagé la réorganisation et/ou le transfert de sièges de CUMA (cf. chapitre E.4.15.2 page 244)

  Impacts indirects du projet sur les exploitations agricoles et mesures proposées : afin de maintenir les zones agricoles, les services de l'Etat concernés veilleront à ce que des zones agricoles protégées soient définies dans le cadre des révisions des documents d'urbanisme (cf. chapitre E.4.15.4.3 page 254)

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission prend acte du dispositif prévu.

7.6 les DPU : une nouveauté bien difficile à prendre en compte sans une étude d'impact détaillée, étude qui n'a pas été réalisée.

Quid des droits à produire et de leurs transferts?

Des demandes sont à faire auprès de la DDAF : état des droits à produire, état des contrats de type CTE ou CAD… labels et DPU détenus par les exploitants pour se rendre compte de la vitalité du secteur. Cette demande est appuyée par la Chambre d'Agriculture qui demande également à la DDAF de dresser un état exhaustif des droits à produire et DPU des 47 exploitations concernées dès la mise en œuvre de la DUP.

Un état des lieux plus précis est demandé car les transferts éventuels de sièges d'exploitation ne sont pas dénombrés ni évalués. Ils regrettent que le ministère de l'Agriculture soit resté muet.

Le protocole d'éviction en vigueur dans le département n'est pas actualisé car il ne tient pas compte de ces DPU.

Qui se chargera de le mettre en place ?

Le cas de NDDL est un cas particulier, en tiendra t'on compte dans ce futur protocole ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La DDAF dressera un état exhaustif des droits à produire et DPU des 47 exploitations concernées .

Il sera intégré au document d'expertise complémentaire sollicité par la Chambre d'Agriculture (cf. chapitres E.4.15.1.3 page 242 et E.4.15.1.5 page 244).

En première approximation, sur la base des trois situations qui ont été répertoriées concernant l'impact sur les exploitations (cf. chapitre E.4.15.3 page 248) :

- Cas 1 : remise en cause de la pérennité de l'exploitation du fait du projet d'aéroport . Sont concernées 11 exploitations représentant 1 090 ha de SAU (715 dans l'emprise du projet). Montant estimatif des DPU associés aux surfaces dans les emprises : 170 000 € annuels

- Cas 2 : exploitations subissant une perturbation forte et dont le devenir sera à étudier en concertation avec la profession agricole. Cela concerne 6 exploitations représentant 635 ha de SAU (dont 240 dans l'emprise du projet). Montant estimatif des DPU associés aux surfaces dans les emprises : 56 000 € annuels

  – Cas 3 : exploitations subissant un impact plus modéré du fait d'un effet d'emprise réduit. Sont concernées 30 exploitations pour 2 130 ha de SAU (dont 273 se trouvent dans l'emprise du projet). Montant estimatif des DPU associés aux surfaces dans les emprises : 64 000 € annuels

Plusieurs hypothèses peuvent être formulées, en fonction de l'évolution des exploitations :

- l'exploitant cesse l'exploitation de ses terres, et conserve les DPU existants en vue de les réaffecter immédiatement (un délai de 3 ans est possible) sur une surface au moins équivalente ;
- l'exploitant ne dispose pas au moment de la mise en place des emprises, de surfaces suffisantes (hors de la zone concernée par le projet) pour activer la totalité de ses DPU. Il sera dans ce cas sollicité pour verser les DPU qu'il ne peut activer à la réserve nationale en contre-partie d'une garantie d'attribution de nouveaux droits par cette même réserve lorsqu'il sera en mesure de récupérer de nouvelles terres. Il sera traité prioritairement dans la recherche des surfaces correspondantes.

Le cadre juridique complet permettant ces diverses mutations n'est pas encore complètement arrêté ; un programme spécifique national de gestion des DPU traitant de la situation des agriculteurs subissant les conséquences de grands travaux dont la portée est supra-nationale sera mis en place.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

7.7 le risque encouru par un développement mal maîtrisé de communes rurales

De nombreuses incertitudes restent en suspens sur le devenir de la ceinture verte actuellement située entre l'agglomération nantaise et le futur aéroport.

La Chambre d'Agriculture demande la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles identifié à la parcelle et intégré dans les documents d'urbanisme dans le cadre d'une Zone Agricole Protégée (ZAP).

Quel devenir pour ces zones agricoles péri urbaines ?

Comment les communes parviendront elles à maîtriser une urbanisation galopante ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Favoriser la création de ZAP (Zones Agricoles Protégées) dans le SCOT et les PLU des collectivités locales permet de contenir la propagation des espaces urbanisés et contrarie également le mitage des espaces agricoles.

Cet outil semble bien adapté à la zone située entre l'emprise aéroportuaire et l'agglomération nantaise.

Afin de maintenir les zones agricoles, les services de l'Etat concernés veilleront à ce que des zones agricoles protégées soient définies dans le cadre des révisions des documents d'urbanisme (cf. chapitres E.4.15.4.3 page 254 et H4 page 12).

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

7.8 malgré une anticipation de plus de 30 ans, aucune mesure d'accompagnement n'a été mise en œuvre pour permettre aux exploitants de se déplacer

Les auteurs de ce thème s'étonnent que le porteur du projet n'ait pas engagé l'achat de foncier agricole pour constituer un stock permettant d'organiser des mesures de compensation et d'assurer la poursuite des exploitations amputées de leurs terres par le projet.

Sans constitution d'une réserve importante pour restituer les 2 000 ha qui vont être occupés par le projet et ses aménagements connexes, l'économie agricole du secteur est en danger.

Aucun outil n'a été mis en œuvre pour permettre aux agriculteurs d'anticiper. Un déplacement d'exploitation coûte. Il faut un financement…financement qui ne peut intervenir en l'état des procédures en cours qu'à l'expropriation. Les exploitants sont totalement paralysés par un tel dispositif.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cf points n° 7.3, 7.4 et 7.5 ci-dessus : aménagement foncier

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte

7.9 le projet sort de la ZAD, certaines exploitations se trouvent impactées alors que cela n'était pas prévu jusqu'ici

La ZAD était censée permettre de ménager l'avenir et d'indiquer les limites du projet.

Le projet sort des limites de la ZAD. Il va impacter des terres qui n'auraient pas du être concernée par le projet

Réponse du maître d'ouvrage :

La sortie du projet aéroportuaire du périmètre de l'ancienne ZAD, côté Nord-Ouest, reste faible en terme de surface (de l'ordre de 120 ha). Elle résulte de la volonté de limiter les nuisances de bruit et les impacts sur l'environnement. Elle ne remet pas en cause le nombre d'exploitations agricoles touchées par le projet. L'analyse agricole a porté non pas sur le strict périmètre de l'ancienne ZAD, mais bien sur le périmètre élargi illustré en noir sur la carte page 21 et confirmé sur les cartes des cas 1, 2 et 3 des pages 249, 251 et 253.

Le périmètre du projet empiète davantage sur les terres agricoles (que le périmètre de l'ancienne ZAD) pour les exploitations de St-Jean du Tertre, du Chantier Frais, de Bellevue, du Liminbout et des Domaines. Mais ces 5 exploitations sont bien classées dans le cas 1 de l'analyse agricole (cf. chapitre E.4.15.3.1 page 248 et carte du cas 1 page 249).

Commentaire de la commission d'enquête :

La sortie de ZAD a été confirmée par l'arrêté ministériel du 25/09/2006.

A l'échelle du projet, elle ne modifie pas ou peu les équilibres.

Pour les 5 exploitations agricoles concernées par cette récente modification, l'impact sera fort. Ces exploitations sont classées dans la catégorie 1. Elles bénéficieront du soutien maximum prévu dans le dispositif d'accompagnement proposé par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, la ZAD a été décidée à l'engagement de l'opération, à une époque où les études n'étaient pas encore menées. Il n'est pas surprenant que sa limite ne coïncide pas parfaitement avec la limite du projet.

7.10 NDDL : c'est la perte irréversible en capacité d'alimentation pour 10 000 personnes

Les 2 000 ha qui vont être aménagés (aéroport, zones d'activité, projet de transports terrestres…) vont amputer gravement la capacité de production.

C'est la satisfaction des besoins en alimentation de 10 000 habitants qui est en jeu.

Réponse du maître d'ouvrage

Ce ratio relève plutôt d'une économie vivrière, ce qui n'est pas le cas ici …

Globalement, la production française n'est pas déficitaire, notamment en lait et produits laitiers.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage a sans doute raison, mais il ne faut pas oublier le grand nombre de projets impactant toujours un peu plus les surfaces destinées à la production agricole.

Les exploitants, dont les surfaces jouxtent des agglomérations, peuvent douter de la pérennité de leur outil économique.

La problématique agricole a été prise en compte dès l'origine du projet : le rôle des agriculteurs dans la gestion de l'espace rural l'imposait.

Néanmoins, les exploitants sont toujours en demande pour être associés à la réflexion et à la mise en œuvre du plan agro-environnemental.

L'agriculture demeure l'activité qui paie le plus lourd tribut au projet.

THEME N°8

l'environnement est insuffisamment pris en compte

T8 : l'environnement est insuffisamment pris en compte
* le patrimoine naturel incomplètement détaillé (déclaration ZNIEFF et NATURA 2000 en cours)
* l'impact sur l'eau sera fort (création d'un site polluant en tête de bassin). Le renvoi à une enquête ultérieure ne saurait suffire
* la pollution de l'air est minimisée
* les nuisances sonores sont minimisées (PEB faux : comparaison avec LYON, scenario A3 pris en compte…)
* L'ACNUSA doit produire une analyse complémentaire compte tenu des remarques formulées sur le PEB présenté. La population touchée serait sous-évaluée. Elle serait de 50 000 habitants.

Le thème de l'environnement a été fréquemment abordé tant par les associations que par des personnes seules . Il représente 10,5% des remarques du public ce qui le place en 5ème position.

Il a été principalement décliné à travers les arguments présentés ici.

Les auteurs d'observations ont reproché au dossier d'analyser l'impact sur l'environnement sans réels éléments de connaissance.

Pourtant, le projet aura des graves conséquences pour l'environnement : imperméabilisation des sols, destruction de l'espace naturel, avec un recul de la biodiversité (deux zones d'intérêt écologique sont concernées par le projet)…

Les conséquences du dégazage sont à peine examinées. Quelles conséquences au-dessus d'une forêt domanial ? Quid des zones de largages du kérosène en cas de problème ?

L'impact du survol de l'estuaire de Loire (zone protégée) par les avions, l'impact du largage du kérosène au-dessus de la mer comme si celle-ci était une poubelle, quel avenir pour les marais salants ? Autant de questions que le public aurait voulu voir étudié en détail.

Ce projet datant de plus de 30 ans n'a pas autorisé de remembrement et a préservé ainsi des prairies bocagères, une agriculture respectueuse de l'environnement. Il a permis la protection et le développement d'une flore variée, patrimoine génétique irremplaçable, d'une faune tout aussi diverse: mammifères, oiseaux, insectes pollinisateurs et un maillage de mares dans ce bocage humide, tout a fait exceptionnel.

Le secteur où serait implanté ce projet, s'il se réalisait, est une zone de bocage humide comme il n'en reste plus dans l'Ouest de la France, ceci grâce à l'effet conservatoire de sa mise en réserve pendant des décennies, et à la proximité de trois sites d'intérêt international : la Loire, les marais de l'Erdre et la Grande Brière qui seraient inévitablement touchés par ce projet. Il faut être bien conscient de l'effet domino des dommages environnementaux. On détruit ici 2 000 hectares de bocage, la nature est déstabilisée, et on provoque un désordre écologique ailleurs.

La mise en réserve de milliers d'hectares pour ce projet a eu un effet de préservation unique sur ce site bocager devenu un prodigieux réservoir de biodiversité.

Pour preuve, la liste des espèces protégées observées sur le site (cf. pièce E - Etude d'impact. du dossier d'enquête - Annexe relative au patrimoine naturel, pages 318-319-320).

Par sa multi-fonctionalité, LE BOCAGE EST D'UN INTERET PUBLIC CAPITAL :

· conservation des sols,
· régulation et épuration des eaux,
· protection des cours d'eau,
· protection des cultures (augmentation des rendements) et des animaux,
· production de bois (déchiqueté pour l'alimentation des chaudières à bois, bois bûches, bois d'œuvre) et de fruits,
· conservation de la faune sauvage,
· lutte contre l'effet de serre,
· amélioration du cadre de vie,
· développement des activités d'accueil en milieu rural ...

Le dossier ne semble pas prendre la mesure de ce patrimoine.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le maître d'ouvrage a produit sa réponse sous-thème par sous-thème ci-dessous.

Pour le largage de kérosène, il a fourni une réponse circonstanciée au 12.5.

Commentaire de la commission d'Enquête :

Sur le contenu du volet environnemental, la commission ne peut que constater la qualité du travail effectué par le Maître d'Ouvrage dans l'inventaire de l'état initial.

Au niveau de l'impact, l'avis de la commission est plus réservé.

Le porteur du projet énonce clairement dans le document mis à l'enquête que des incertitudes existent sur certains impacts biologiques, et que par ailleurs, certains risques ne sont pas quantifiés (Cf. tableaux au E.4.6.8.)

Ces lacunes ne permettent pas d'assurer, à ce stade du projet, que les mesures compensatoires prévues par le demandeur soient réellement adaptées à l'impact et au préjudice subi.

Nonobstant cette remarque, on peut supposer que la mise en place du plan de gestion environnemental (Cf. chapitre E.4.6.13.2), permettra d'affiner la nature et la forme des mesures compensatoires, pour répondre au plus près à la nature du préjudice subit par le biotope et la biodiversité sur l'emprise du projet.

Sur le point concernant le largage du kérosène, la commission n'a aucun commentaire particulier.

8.1 le patrimoine naturel incomplètement détaillé (déclaration ZNIEFF et NATURA 2000 en cours)

La disparition d'espèces animales et végétales protégées ainsi que celle de leur écosystème est inscrite par ce projet sur près de 2 000 ha.

Le secteur retenu se situe en zone de bocage très préservée qui est, en outre, l'une des dernières du département présentant des milieux sensibles.

Le site et ses abords possèdent une qualité de flore et de faune exceptionnelle.

I1 n'y a pas de doute possible: la réalisation d'une telle plate-forme aéroportuaire détruirait totalement ces richesses naturelles.

Cet ensemble constitue une trame verte qui représente aujourd'hui un fabuleux potentiel au Nord immédiat de l'agglomération nantaise. Il s'insère dans un magnifique espace écologique reliant la vallée de l'Erdre, la Brière et l'estuaire de la Loire.

Le dossier, dans sa présentation de l'état initial, est très critiqué :

- Aucune carte ne représente la localisation de l'avifaune alors que l'inventaire a bien eu lieu en 2002 (extrait du document pièce E d'Enquête Publique: «Le site héberge une avifaune riche, variée et patrimoniale. les observations menées en 2005 montrent par rapport à celles réalisées en 2002 le grand intérêt de l'avifaune présente sur le site tant au niveau local que français, mais également européen ») voir page 54.
- Aucune carte ne représente la localisation des amphibiens alors que l'inventaire a bien eu lieu en 2002 (ne sont représentées que les réseaux de mares les hébergeant)
- Le tableau présente les amphibiens en protection nationale (Pièce E page 62) alors que celui de 2002 montre que le triton crêté présent sur le site est d'intérêt communautaire et inscrit à l'Annexe II et IV (information confirmée page 192).
- Le triton marbré, l'alyte accoucheur, la rainette arboricole, la grenouille agile, la grenouille verte de Lessona sont aussi inscrits à l 'Annexe IV (source Biotope 2002).
- Le document présenté à l'Enquête Publique indique que toutes les espèces de chauve-souris répertoriées sont protégées aux niveaux européen et national, que la barbastelle est inscrite en annexe II de la directive « Habitats/Faune/Flore »(page 56), mais leur protection ne devient plus que nationale sur le tableau récapitulatif (page 62) .

- Aucune carte ne superpose les pistes et installations aéroportuaires avec toute la faune et la flore recensée. Seul le barreau routier est mis en relation avec l'environnement (cartes de la page 155 à 159).
- Le ruisseau du Gesvres est le seul cours d'eau du département où se maintient une population de truites fario de souche indigène (Biotope 2002). Cette information ne figure pas dans le document d'Enquête Publique.
- La gentiane pneumonanthe considérée comme rare dans la liste rouge (1993) et très rare dans l'Atlas floristique de la Loire-Atlantique et de la Vendée (biotope 2002), est présente dans le secteur des « Fosses noires », mais n'apparaît pas sur la carte page 53 bien que citée page 52.
- C'est un non-sens de construire des corridors pour le passage des différentes espèces animales alors que par ailleurs, l'Enquête Publique prévoit une procédure de demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées (page 191).
- Extraits de la conclusion de l'étude Biotope 2002 à la page 93: « Le secteur d'étude se situe en zone de bocage très préservée (qui est, en outre, une des dernières du département) présentant des milieux de qualité, en mosaïque, favorables à la présence d'une faune diversifiée»; «L'enjeu de conservation de ces milieux est donc lié au maintien du fonctionnement du réseau hydrographique ».

En résumé, les tableaux et cartes minimisent les valeurs patrimoniales des espèces recensées sur le site. Le dossier veut faire croire à une prise en compte des aspects environnementaux dans la réutilisation de l'espace aménagé pour l'aéroport alors que ce serait une véritable catastrophe écologique programmée.

Ce projet datant de plus de trente ans a fait que le « gel » de terres pendant plusieurs décennies et l'absence d'urbanisation et de remembrement, n'a pas favorisé une agriculture intensive et a permis de préserver de petites prairies bocagères qui autorise aujourd'hui une agriculture plus actuelle, respectueuse de l'environnement. Cette situation a contribué à conserver et préserver un paysage et un environnement naturel sensiblement égal à celui qu'il était immédiatement après guerre.

Dans ce contexte, le périmètre du projet d'aéroport à Notre Dame des landes touche quatre zones d'intérêt écologique reconnu, dont les Landes de Rohanne et les zones bocagères les mieux préservées de notre département : Notre Dame des Landes d'une part et Malville d'autre part.

Un cinquième site d'intérêt est à proximité directe: la vallée du Gesvres.

De plus, la morphologie du site correspondant à un haut plateau entouré d'un chevelu de vallées et de leurs ruisseaux aui doit être préservée de toute agression. Il est en de même pour les 3 sites d'intérêt international : la Loire aval, les marais de l'Erdre et la Grande Brière qui seront sans aucun doute inévitablement touchés par ce projet de développement urbain et par la création de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires.

Au niveau hydrologique, le réseau est constitué par la convergence de 2 bassins principaux versants. Le maillage bocager est associé à un maillage de mares structurant, les 2 systèmes fonctionnant en réseau. La fragilisation de l'un ou l'autre, et qui plus est les deux, entraînera la disparition d'espèces et la rupture des écosystèmes.

Les facteurs de l'environnement (air, eau, température) agissent en synergie, influencent et conditionnent la répartition des êtres vivants et influent sur le cycle de l'eau (couverture végétale, nature du sol…). Cet agro-écosystème couple donc les fonctions du bocage et les fonctions écologiques des zones humides. C'est un système en équilibre associant cultures, pâturages extensifs et milieux naturels en mosaïque.

Déjà, l'Etat a reconnu une ZNIEFF de type 1 et trois autres dossiers sont en cours d'instruction auprès de la DIREN Pays de Loire. Le bilan des inventaires écologiques a permis de mettre en évidence des sites identifiés comme sensibles. Ces sites au nombre de onze. Ils ont fait l'objet d'inventaires approfondis : évaluation globale du site, son évolution prévisible, son intérêt patrimonial du point de vue des habitats, de la flore, des insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux…

Les 200 mares et les zones humides présentent un bon état de conservation avec une végétation développée, au cortège bien typé. Il est à noter que sur 3 sites, la lande atlantique se développe. Elle est dominée par les ajoncs et bruyères. On y trouve également des prairies caractérisées par des milieux tourbeux et un massif boisé mature (arbres très âgés).

Les auteurs du dossier ont observé une diversité intéressante sous la forme de 3 strates verticales, non pas par la présence d'espèces rares mais plutôt par un cortège floristique (ensemble de végétaux), dont la variété est source d'équilibre et d'abondance de nourriture. De plus, ces espèces rustiques sont garantes d'un patrimoine génétique inestimable. Le Flûteau nageant, la Gentiane pneumonanthe, la Pédiculaire des marais, la Scirpe cespiteux, le Piment royal…

Est associé au bocage, un certain nombre de mammifères et de macromammifères, de nombreux oiseaux, insectes et autres êtres vivants. Les haies bocagères leur servent de logis et de couverts, et leur offre un site de reproduction et de circulation à l'abri des prédateurs.

La présence de nombreux insectes permettent la pollinisation des cultures ce qui favorise l'émergence d'un grand nombre de prédateurs de parasites de ces cultures.

La haie génère un microclimat favorable à l'abri des animaux d'élevage. Elle permet de drainer les excès d'eau en période de pluies abondantes, de restituer de l'eau en période de sécheresse. Elle lutte par ailleurs contre l'effet desséchant des vents dominants ainsi que sur l'érosion. Elle participe au bon fonctionnement du cycle de l'eau.

Dans ce projet pharaonique, il ne faut pas oublier la proximité de trois sites d'intérêt international. La Loire, les marais de l'Erdre, la grande Brière sont en effet des Zones d'Intérêt Communautaires pour les Oiseaux (ZICO). Ce sont également des sites du dispositif Natura 2000 impliquant tous les acteurs locaux. La Grande Brière est également un site RAMSAR (convention internationale pour la préservation des zones humides de valeur patrimoniale internationale).

Le bocage humide couple ces fonctions écologiques et agronomiques. Quelles modélisations réalistes permettent de dire aujourd'hui les risques liés à la destruction de 1220 ha minimum de ce bocage typique de la Loire Atlantique et unique en France ?

Quelle étude intègre tous ces risques ?

Quelles sont les chances de préserver durablement les trois sites internationaux majeurs si l'aéroport NDDL se faisait?

Quel sera également l'impact de la destruction des corridors écologiques qui assurent la continuité entre ces différents sites ?

Quels seront les projets routiers, ferroviaires et quelle sera la pression d'urbanisation aux portes de la Vallée de la Loire, de la grande Brière et des plaines de Mazerolles ?

On parle notamment d'un second franchissement de la Loire, en aval de Cheviré. Il serait situé au cœur d'un site Natura 2000.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les ZNIEFF « nouvelle génération » ont été prises en considération tout comme les modifications prévisibles du réseau NATURA 2000. Ces ZNIEFF et les compléments apportés au réseau NATURA 2000 ont été officialisés au cours de l'année 2006, et ont été pris en compte dans les études environnementales (cf. chapitre E.2.7.2.1 page 46).

Au contraire de ce qui est écrit en titre du paragraphe 8-1, les études sur la faune, la flore et les milieux naturels ont très largement complété les connaissances du patrimoine naturel sur le site du projet et sont nettement plus exhaustives que celles menées pour les ZNIEFF et les zones NATURA 2000.

La localisation des observations de l'avifaune, réalisées tant en 2002 qu'en 2006, ne présente pas un grand intérêt. En revanche, la localisation et la caractérisation des milieux favorables aux oiseaux sont beaucoup plus pertinentes pour évaluer l'impact du projet sur ces milieux de vie, et par voie de conséquence sur les espèces (E. 2.7.5.1 page 54)

Concernant les amphibiens, la carte de la page 55 représente bien la localisation des observations des amphibiens. Les corridors préférentiels de déplacement ont été ajoutés sur cette carte dans la même logique que pour l'avifaune, afin de démontrer les inter-relations entre les réseaux de mares en lien avec les espaces périphériques.

L'observation de l'avifaune comme des batraciens a permis de caractériser les populations présentes sur le site (chapitres E.2.7.5.1 et E.2.7.5.2)

Le tableau du chapitre E.2.7.6.2 page 62 est un résumé des éléments forts de chacune des zones à enjeux. L'annexe E.8.1 page 318 reprend la liste des espèces protégées recensées sur l'aire d'étude : le triton crêté (batracien) figure bien en tant qu'espèce protégée au niveau communautaire, de même que la Barbastelle (chauve-souris) (voir page 319).

Les cartes des pages 155 à 159 ont pour objet de montrer les zones à enjeux en fonction des dessertes routières possibles,. En revanche, elles ne font pas apparaître les pistes et les zones des installations en tant que telles, mais globalisent les enjeux environnementaux à l'ensemble du périmètre des études de projet dans un souci de plus grande exhaustivité.

La gentiane pneumonanthe est citée dans le texte page 52 parce qu'elle figure dans la bibliographie, mais elle n'a pas été observée en 2005, d'où son absence sur la carte page 53.

La construction de corridors écologiques et la procédure de demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées (page 191) sont des dispositions différentes avec des objectifs différents, même si elles sont complémentaires. La première vise à compenser les impacts du projet, la seconde est réglementaire.

Ecrire que « les tableaux et cartes minimisent les valeurs patrimoniales des espèces recensées sur le site » reste du registre de la simple affirmation. Elle n'est étayée par aucune démonstration. Elle est au demeurant contre-dite par la démarche conduite par le maître d'ouvrage, avec la réalisation d'un état des lieux précis et complet dans l'étude d'impact.

En réponse à la demande de « modélisations réalistes pour évaluer les risques liés à la destruction de 1220 ha de bocage », les mesures compensatoires, qui restent à déterminer dans le cadre des études des plans de gestion environnemental (expliqués page 189, chapitres E.4.6.13.1 et E.4.6.13.2), sont destinés à garantir une restitution de la biodiversité impactée.

Il n'y a pas de remise en cause de la conservation des 3 sites NATURA 2000 (Loire aval, marais de l'Erdre, Grande Brière) : les avions survolent déjà largement ces sites. NDDL ne changera rien à la situation actuelle. Ce point a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du Débat Public (voir question n° 5.5.1)

L'aéroport ne détruit pas les corridors écologiques qui assurent la continuité entre ces différents sites, ni les échanges entre eux. Ces éléments sont en dehors du périmètre du projet et n'a donc pas justifié d'approfondissement dans les études.

La maîtrise de l'aménagement du territoire est un enjeu essentiel autour du projet aéroportuaire dont les objectifs sont expliqués au chapitre E.2.13.6 page 92.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

8.2 l'impact sur l'eau sera fort (création d'un site polluant en tête de bassin), le renvoi à une enquête ultérieure ne saurait suffire

Une observation mentionne le ruisseau du Plongeon qui se jette dans le canal de Nantes à Brest, et demande l'entretien sérieux de ce canal (dragage, consolidation des berges, et des chemins de halage, …), qui dans son état actuel sur Blain ne peut recevoir un tel volume d'eau.

Certains reprochent au dossier de ne pas aborder l'impact de la future plate-forme aéroportuaire sur le bassin versant de l'Isac.

Les cartes topographiques, géologiques et celle des réseaux hydrographiques ainsi que les textes explicatifs qui les accompagnent donnent des informations alarmantes à propos de la zone aéroportuaire.

Elles soulignent la fragilité du site de ce point de vue :

- La zone est située sur un plateau qui domine au nord les bassins versants de la Madeleine, de la Goujonnière, du Plongeon, de la Remauda; à l'est du Hocmard et au sud du Gesvres.
- Elle constitue la ligne de partage des eaux entre ces différends bassins.

- Elle est constituée majoritairement de sédiments à forte teneur argileuse reposant sur un socle de type granitique.

La zone d'implantation du projet d'aéroport est le « château d'eau » de tous les ruisseaux ou rivières qui vont alimenter la Vilaine par l'intermédiaire de l'lsac au Nord et l'Erdre par l'intermédiaire de l'Hocmard à l'est et du Gesvres au sud.

Tous ceux qui vivent dans cette zone et notamment les agriculteurs savent qu'ici la terre est « lourde », lorsqu'elle est sèche, l'eau ruisselle plus facilement qu'elle ne s'infiltre et il faut atteindre un certain taux d'humidité pour qu'elle devienne perméable. Lorsque qu'elle est gorgée d'eau sa composante argileuse la rend complètement imperméable, on se trouve dans cette situation tous les ans entre Décembre et Avril.

- Sur le plateau, au sud de Notre Dame des Landes, l'accès aux parcelles cultivées peut devenir rapidement problématique.
- Sur les bassins versants du nord, notamment ceux du Plongeon, de la Goujonnière et de la Remauda vers le cours du Canal de Nantes à Brest et celui de L'lsac, les inondations sont fréquentes. Il n'est pas rare que certaines routes soient coupées et que les agriculteurs ne puissent plus accéder à leurs terres. Les zones inondables sont bien connues et certaines communes sont dotées d'un PPR (plans de prévention des risques naturels prévisibles).
- Au sud et à l'Est les pentes sont plus fortes, les vallées plus encaissées, les conséquences des périodes de forte pluviométrie se manifestent plus loin au sud-est à la frontière entre La Chapelle sur Erdre et Nantes par des inondations du périphérique nord entre la Baujoire et la porte de Gesvres. Il y a également eu une inondation en 1995 dans le lotissement du Port aux Cerises à La Chapelle sur Erdre (ou il n'y a pas de PPR), suite à une crue de l'Hocmard, la montée des eaux s'est heureusement arrêtée à quelques centimètres sous le seuil d'une dizaine de maisons.

Dans les deux cas l'inondation est aggravée par la montée simultanée du niveau de l'Erdre qui bloque l'évacuation des crues du Gesvres et de l'Hocmard. Ce problème pourrait être résolu en évacuant plus rapidement les eaux de l'Erdre dans la Loire par l'intermédiaire de l'écluse St Félix, mais on provoquerait alors une accélération du courant, ceci pourrait causer des dommages sur les rives de l'Erdre et il faudrait évacuer tous les bateaux ancrés à Nantes qui pourraient rompre leurs amarres.

L'implantation des bâtiments, des pistes, des voies d'accès ou de contournement de l'aéroport ainsi que des zones d'activité aboutiront à une imperméabilisation totale et définitive des sols où ces équipements seront implantés. Après une étude attentive de la topographie des lieux et de la localisation des différends bassins versants il est évident que du fait de cette imperméabilisation des sols il y aura augmentation du débit du Plongeon, de l'Hocmard, du Gesvres, de la Remauda et dans une moindre mesure de la Goujonnière. Les risques d'inondation en aval seront donc augmentés.

Le creusement de quelques bassins de rétention sur le site est succinctement évoqué et repéré sur une carte dans le dossier sans faire allusion à des données chiffrées comme s'il s'agissait d'un problème annexe mineur, alors que des dizaines de milliers de personnes pourraient être concernées par une aggravation des crues récurrentes. Notamment des agriculteurs qui ne pourront plus accéder à leurs terres pendant

plusieurs mois par an (vallée de l'lsac), des particuliers qui risqueront de voir leurs maisons inondées (vallée de l'lsac, Port aux Cerises à La Chapelle sur Erdre) et tous ceux qui subiront les coupures du périphérique et seront contraints à de longs détours vers des déviations encombrées pour leurs trajets quotidiens entre leur domicile et leur travail.

Si par malheur ces crues se combinent avec des insuffisances ou des incidents de fonctionnement des installations d'assainissement ou de dépollution de l'aéroport, ce sont des centaines d'hectares qui seront pollués.

Des travaux sont prévus pour libérer le périphérique des menaces d'inondation actuelles.

Ils ne sont pas encore programmés.

D'après les réponses données par les services publics qui ont en charge ces équipements (D.D.E., S.V.R. et C.l.G.T.), il ne semble pas que les conséquences possibles de l'implantation du projet de Notre Dame des Landes aient été prises en compte.

La qualité des études faites à ce sujet consultables dans le dossier n'est pas en cause. La faute reviendrait plutôt à ceux qui en ont fixé des zones d'étude trop restreintes. Le périmètre de cette étude n'apparaît d'ailleurs pas clairement dans le dossier, il ne doit pas être confondu avec le périmètre de l'enquête telle qu'il figure au paragraphe A.3.2.

Les élus, les services urbanismes et les services techniques des communes de Fégrésc, Guenrouet, La Chevallerais, Plessé, Saffré, Séverac et Théhillac (56) qui sont riveraines du canal de Nantes à Brest et de l'lsac n'ont pas été consultés. C'est d'autant plus étrange que cette zone de grands risques hydrologiques, parallèle à la zone d'implantation du projet d'aéroport, n'en est séparée que par environ 8 km. Des organismes comme le Syndicat de l'lsac (Mairie de Saffré) ou l'lnstitut de la Vilaine (La Roche Bernard) n'ont pas non plus été contactés. S'agit-il d'une négligence ou d'une fuite en avant pour masquer un problème grave, difficile à résoudre et générateur de coûts d'équipement importants ?

Le public a aussi souligné que le projet d'aéroport serait en contradiction avec les directives Européennes sur la gestion de l'eau.

En effet, ce projet aéroportuaire impacterait trois bassins versants (I'Hocmard, le Plongeon, le Gesvres) ainsi que, dans une moindre mesure, ceux de l'Erdre et la Loire. Le canal de Nantes à Brest serait aussi concerné. Il est en relation avec la Vilaine et par conséquent avec la prise d'eau d'Arzal qui alimente en eau potable : le Morbiban, I'Ille et Vilaine, et le nord de la Loire-Atlantique. Cela pose problème car outre les principaux polluants liés à une plate-forme aéroportuaire: hydrocarbures, métaux lourds (arsenic, sélénium, cuivre, zinc, chrome, nickel, cadmium, plomb, étain, mercure) qui pourraient porter atteinte au bon état écologique de l'eau, le glycol, utilisé comme anti-gel, est aussi un fort polluant pour lequel il n'existe aucun traitement permettant de l'éliminer, ce qui empêche toute potabilisation de l'eau ! Le risque d'un lourd tribu à payer au niveau de la ressource en eau pour toute la région existe (dont la Bretagne qui manque déjà si cruellement d'eau potable).

Les rôles des zones humides du site ne sont pas à négliger : épuration des sols et des eaux de ruissellement, rétention des crues ... L'assèchement de celles-ci pour implanter un aéroport bouleverserait la faune et la flore spécifiques à ce milieu et augmenterait les risques d'inondation.

Pour beaucoup, les besoins en eau pour ce projet pharaonique, les risques liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants sont trop importants pour laisser faire ce projet.

La mise en place d'un observatoire de la qualité des eaux est une mesure de compensation jugée lamentable : on détruit, on pollue et on observe après!

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué à l'article A.2.2.4 page 11 de la pièce ABCD, le projet fera réglementairement l'objet de procédures et d'études complémentaires, sur la thématique EAU. En conséquence, le dossier de DUP ne peut inclure par définition les études ultérieures.

La création de la plate forme aéroportuaire fait l'objet de deux procédures successives (dans le domaine de l'eau) : une procédure de DUP en cours et une procédure au titre des articles L. 214-1 et suivant du code de l'environnement (loi sur l'eau).
Au stade du dossier de DUP, les grands principes du projet concernant l'eau sont décrits :

- milieux aquatiques avec le fonctionnement hydraulique – cf. chapitres E.2.4.1 à E.2.4.3 - et hydrogéologique – cf. chapitre E.2.6 - général de la zone,
- géologie – cf. chapitre E.2.5 -,
- gestion des eaux pluviales, avec un schéma d'assainissement des eaux pluviales – cf. chapitres E.4.2.1 et E.4.2.2 et carte page 181 -,
- gestion des eaux usées – cf. chapitre E.4.2.3 -,
- incidences sur l'écoulement des ruisseaux interceptés par le projet – cf. chapitre E.4.2.4 -,
- alimentation en eau potable – cf. chapitre E.4.2.6 -.

L'ensemble de ces points figure dans le dossier mis à l'enquête.

Ces questions seront réglementairement reprises de façon beaucoup plus détaillées dans le cadre de la procédure au titre de l'article L.214-1, une nouvelle enquête publique sera réalisée et les points clés seront repris dans l'arrêté d'autorisation du Préfet.

Concernant la gestion des eaux pluviales et les risques de crues, leur prise en compte dans le dossier de DUP est détaillée au chapitre E.4.2.1.3 page 173 et suivantes.

Le projet entraîne l'imperméabilisation d'une surface significative, son impact est donc important sur le régime des eaux. Pour autant, il est prévu des mesures compensatoires, en l'espèce la création de bassins de rétentions qui réduisent totalement l'impact quantitatif du projet. Les débits rejetés aux milieux naturels sont toujours plus faibles que les débits naturels même pour une pluie centennale. Ainsi, l'impact du projet sur les crues peut-il être considéré comme nul.

L'analyse de ce volet a été conduite avec la prise en considération des situations d'étiage d'une part (débits modestes des exutoires Gesvres et Hocmard en particulier) et de limite d'exutoire en crue sur ces mêmes rivières mais aussi via le canal de Nantes à Brest en raison de le présence de digues écluses et autres ouvrages anciens qui ne supporteraient de brutales et larges variations de débits.

En conséquence la réponse du projet n'est pas « monolithique » en s'appuyant sur de simples bassins tampons, mais intègre une réduction à l'amont des débits de fuites vers les différents milieux avec la mise en œuvre de solutions telles que chaussées poreuses sous les surfaces aptes à supporter ces techniques (voies pour automobiles parkings..), création de noues et

autres techniques d'infiltration, maintien de la trame bocagère, de la ripisylve le long de cours d'eau, mise en œuvre de solutions de stockage et de recyclage en lien avec la géologie du sous sol qui assurent l'absence de contamination de nappes, en particulier avec celle de Campbon.

Ces solutions visent donc à lisser les débits de fuite du projet en internalisant le plus possible leur gestion dans l'enceinte de ce dernier, incluant leur réduction et leur infiltration dans le sous sol.

L'exutoire vers le canal de Nantes à Brest a été privilégié car le bassin de la Vilaine a été jugé moins sensible que celui de l' Erdre, que ce soit sous l'angle qualitatif ou quantitatif.
Par ailleurs les rejets vers le canal de Nantes à Brest se feront conformément aux préconisations du SAGE Vilaine adopté.

Concernant plus particulièrement la qualité des eaux, le dossier de DUP précise au chapitre E.4.2.2 page 175 les impacts et les mesures prévues.

La pollution générée par les pistes et les taxiways est très faible. La pollution est par contre significative sur les aires de stationnements qui disposeront d'un dispositif spécifique permettant de piéger les hydrocarbures.

Le dégivrage des avions sera réalisé uniquement sur une zone spécifique qui disposera d'un réseau particulier permettant de récupérer tous les liquides. Ces effluents seront ensuite traités par la station d'épuration.

Le chapitre E.5.2.4 page 283, complète la prise en compte des impacts du projet sur la santé publique.

Volontairement le glycol n'est pas évoqué, chapitre E.4.2.2.1 page 176 et chapitre E.5.2.4.1 page 284, car le projet prévoit l'utilisation de produits à base d'acétates et formiates de potassium. Le dossier de DUP indique clairement les difficultés techniques actuelles pour maîtriser ces produits et propose des solutions techniques pour y parvenir qui seront affinées dans le cadre des études et procédures spécifiques ultérieures.

Sur l'éventualité d'une pollution de la prise d'eau d'Arzal en particulier par les produits de dégivrage, il convient de noter que leur utilisation est liée aux temps de gels en hiver, et que durant l'hiver, le débit de la Vilaine est maximal offrant des conditions de dilution très importantes. Par ailleurs l'usine d'Arzal fonctionne à capacité réduite, cette unité fonctionnant à pleine capacité en été pour assurer les besoins des collectivités côtières.
De plus, l'éloignement de la prise d'eau mais surtout les nombreux biefs des canaux avant la retenue permettraient, en cas de pollution accidentelle, une gestion de crise par le cloisonnement des biefs.

Enfin, signalons que l'IAV qui gère l'usine d'eau, est aussi l'opérateur du SAGE Vilaine et assure ainsi la gestion des canaux, assurant ainsi une bonne réactivité en cas de crise.

La plate-forme aéroportuaire sera alimentée par le Feeder Campbon Nantes. Cette hypothèse a déjà été prise en compte par le Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable de Loire-Atlantique mis à jour en 2005. Concernant la satisfaction des besoins en eau du projet, les infrastructures existantes et projetées (renforcement de la liaison entre Nantes et St Nazaire) permettent de répondre très largement aux besoins estimés de la plateforme.

La consommation prévisionnelle de la zone aéroportuaire est relativement modeste, environ 410 000 m3/an (plate-forme comprise et zone des installations pour 9 millions de passagers, soit environ 0,5 % de la consommation annuelle départementale).

La mise en place d'un observatoire de l'Eau a pour objet de vérifier en permanence la non destruction et la non pollution des cours d'eau et des milieux humides. C'est la raison pour laquelle cet observatoire sera activé 1 à 2 ans avant le début des travaux (et pas seulement à l'ouverture de l'aéroport) de façon à disposer d'un état « zéro », correspondant à la situation

d'aujourd'hui, pour ensuite pouvoir mesurer tout écart éventuel par rapport à cette situation, et y remédier en temps réel (cf. chapitre E.4.2.7 page 182).

Commentaire de la commission d'enquête :

« Comme indiqué à l'article A.2.2.4 page 11 de la pièce ABCD, le projet fera réglementairement l'objet de procédures et d'études complémentaires, sur la thématique EAU. En conséquence, le dossier de DUP ne peut inclure par définition les études ultérieures. »

Il s'agit ici d'une vue de l'esprit, puisque le maître d'ouvrage a toute latitude pour introduire les études qu'il souhaite voir figurer dans l'étude d'impact pour que celle-ci réponde au principe de proportionnalité.

Par contre, il est évident que les études ultérieures seront affinées en fonction du stade de maturation du projet.

« En conséquence la réponse du projet n'est pas « monolithique » en s'appuyant sur de simples bassins tampons, mais intègre une réduction à l'amont des débits de fuites vers les différents milieux avec la mise en œuvre de solutions telles que chaussées poreuses sous les surfaces aptes à supporter ces techniques (voies pour automobiles parkings..), création de noues et autres techniques d'infiltration, maintien de la trame bocagère, de la ripisylve le long de cours d'eau, mise en œuvre de solutions de stockage et de recyclage en lien avec la géologie du sous sol qui assurent l'absence de contamination de nappes, en particulier avec celle de Campbon. »

Quid des phénomènes de saturation et de colmatage dans le temps des « techniques d'infiltration » ?

« Volontairement le glycol n'est pas évoqué, chapitre E.4.2.2.1 page 176 et chapitre E.5.2.4.1 page 284, car le projet prévoit l'utilisation de produits à base d'acétates et formiates de potassium. Le dossier de DUP indique clairement les difficultés techniques actuelles pour maîtriser ces produits et propose des solutions techniques pour y parvenir qui seront affinées dans le cadre des études et procédures spécifiques ultérieures. »

Il est stipulé dans les pages précitées que des produits moins polluants que le glycol seront utilisés.

Ces produits très chargés en DCO, et qui sont par conséquent fortement biodégradables peuvent provoquer un risque de désoxygénation et d'eutrophisation (encore que ce terme soit impropre et que celui de distrophisation conviendrait mieux), des milieux récepteurs.

La maîtrise et la réduction de la DCO sont des points parfaitement maîtrisables en station d'épuration.

Leur toxicité est généralement considérée comme faible par les spécialistes, et le principal risque d'un point de vue environnemental et sanitaire est représenté par la présence des additifs (triazoles et éthoxylates d'alkylphénols) dont la toxicité s'exprime à de très faibles concentrations.

Ces substances souvent très mobiles ne se dégradent pas dans l'environnement et persistent ainsi dans les milieux. Considérées au niveau européen comme substances

dangereuses elles sont vraisemblablement appelées à être substituées à terme dans les produits de viabilité hivernale.

Tant qu'elles seront présentes, il est indispensable d'envisager leur récupération et leur élimination.

Le premier point important consiste à maîtriser la production d'effluents nécessaire au déverglaçage, selon les principes édictés par le rapport d'étude de décembre 2006, sur les impacts environnementaux et sanitaires des dégivrants, des déverglaçants et de leurs additifs utilisés sur les plates-formes aéroportuaires, produit par le CETE et le STAC.

Puis de confiner l'effluent pour le traiter par des techniques de destruction (évapo-incinération, ou similaire), in situ, ou à l'extérieur de l'établissement.

En conclusion, le Maître d'Ouvrage doit impérativement envisager dans le futur dossier concernant la Loi sur l'Eau, des méthodologies et/ou des procédés de traitement des effluents de déverglaçage entraînant une toxicité zéro pour le milieu naturel et le genre humain.

Par ailleurs, sous-entendre que le débit de la Vilaine en période hivernale favorisera la dilution des polluants est totalement inacceptable pour un projet qui prétend s'inscrire dans le développement durable !

8.3 la pollution de l'air est minimisée

On sait que l'avion est un des gros pollueurs par l'émission des gaz à effet de serre qui réchauffent la planète et par la destruction de la couche d'ozone qu'il aggrave.

Les autorités continuent pourtant à envisager l'augmentation du trafic aérien sans se poser de questions.

- Destruction potentielle de la couche d'ozone et augmentation de l'effet de serre

Voir page 233 pièce 031006 partie 3.

Le constat est alarmant. Mais l'auteur du projet n'en prend pas la mesure puisque la croissance du trafic aérien n'en est pas affectée.

- Qualité de l'air :

L'infrastructure est génératrice de polluants.

On ne dispose pas à ce jour de données très précises concernant l'influence de ces polluants sur les cultures végétales, les productions animales et la santé humaine via la chaîne alimentaire. La phase chantier est génératrice d'une pollution importante par les poussières, qui ne sont pas favorables aux cultures. E4. 15.4.1.

Le dioxyde de carbone n'est pas pris en compte dans l'optique de la dispersion. Ce n'est pas un traceur représentatif de la pollution au niveau de la santé des personnes. Il est déjà présent dans l'atmosphère en quantité non négligeable. (cf. dossier). Cela veut il dire que l'on peut rajouter à volonté du dioxyde de carbone ?

Le transport aérien contribue très fortement aux émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. 31 députés français de bord politiques différents ont travaillé pendant 6 mois dans le cadre de la Mission d'lnformation sur l'Effet de Serre. Ils partagent une même conviction : «le changement climatique constitue la plus grande menace du XXIème siècle » (rapport N° 3021 - Président: Monsieur Jean-Yves Le Déaut - Rapporteur: Madame Nathalie Kosciusko-Morizet). Leur rapport, présenté à l'Assemblée Nationale en avril 2006, est un cri d'alarme. Extraits: «Le climat est en train de changer. Cela est du aux activités humaines. C'est, sans alarmisme excessif, le devenir de l'humanité qui est mis en cause. Nous avons une responsabilité majeure vis-à-vis des générations futures. La France et l'Europe doivent montrer l'exemple. Objectif de réduction de 25 % à 1'horizon 2020. Ce n'est pas acquis, mais le combat vaut la peine d'être livré. Nous tirons donc le signal d'alarme. Notre destin commun est en jeu. N'attendons pas ».

Pour eux : «le changement climatique est le défi majeur à relever au cours de ce siècle. Défi global qui met en cause tous nos modes de production et de consommation et nous oblige à évoluer sans tarder vers des économies plus sobres en énergie. lls ont proposé, entre autres :

- de développer les projets ferroviaires, les voies d'eau navigables, les transports collectifs urbains ;
- de promouvoir les « filières courtes » d'approvisionnement au plan local ;
- de lancer un plan de développement de la filière bois énergie ;
- d'intégrer le climat comme un thème central des prochains « contrats de projet »; les projets d'une région, pris globalement, ne doivent pas aggraver le bilan C02 ;
- de supprimer les incitations fiscales à polluer : pour le transport aérien, I'exonération de TVA pour le kérosène et les billets internationaux, de la TVA fixée à 5,5 % pour les billets nationaux, suppression des subventions fiscales aux compagnies et aux aéroports low-cost…

Cette prise de conscience parlementaire est l'occasion de stopper ce projet d'aéroport.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'impact des gaz à effet de serre étant global, le contrôle de ses émissions doit être géré à un échelon spatial large. C'est pourquoi, le protocole de Kyoto a fixé des objectifs contraignants de réduction des émissions au niveau des pays développés entre 2008/2012 et 1990. La France, du fait qu'une part majoritaire de son électricité est d'origine nucléaire, processus qui n'émet pas de CO2 à l'inverse des centrales thermiques, s'est vu attribuer un objectif de 0 %.

Dans ce cadre, le Ministère de l'Ecologie a publié un Plan National d'Affectation des Quotas (PNAQ) pour les entreprises qui doivent contenir le niveau global annuel de leur émissions en CO2 à une valeur spécifiée dans le Plan. Toutefois, ce Plan ne concerne actuellement que les entreprises du secteur de l'industrie et de l'énergie.

Le CO2 émis par une plate-forme aéroportuaire provient des aéronefs mais également des sources fixes ou mobiles à l'intérieur de la plate-forme (avitaillement des avions, par exemple)

ou à l'extérieur (trafic de desserte, par exemple). La centrale d'énergie de la plate-forme peut donc être concernée par une allocation de quota.

En ce qui concerne les aéronefs, les vols nationaux sont comptabilisés dans les objectifs du protocole de Kyoto à l'inverse des vols internationaux. Les émissions de CO2 des vos domestiques sont en baisse depuis 2001 (concurrence des TGV). En revanche, les émissions de CO2 dues à l'aviation internationale ont augmenté de 85 % entre 1990 et 2005.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le problème de la détaxation du kérosène, et des éventuels avantages accordés aux compagnies low-cost, dépasse très largement le contexte du projet (réglementation internationale sur le transport aérien, libre concurrence ….), et l'absence de réponse du maître d'ouvrage sur ce point particulier, n'interpelle pas la commission.

8.4 les nuisances sonores sont minimisées (PEB faux : comparaison avec LYON, scénario A3 pris en compte…)

De la même façon, l'inefficacité du dispositif d'indemnisation lié aux Plans de Gêne sonore des aéroports existants et notamment de Nantes-Atlantique fait peser, sur les habitants des communes qui seront impactés par le bruit aérien, des doutes que l'imprécision du dossier d'enquête publique ne lève pas. Il est inacceptable et non concevable que les habitants de Notre-Dame-des-Landes subissent non seulement la gêne du bruit aérien mais aussi l'impécuniosité de l'Etat.

Pour beaucoup, le projet de zone d'exposition aux bruits présenté au dossier n'est pas correct. Le site choisi il y a 30 ans s'est transformé avec l'accroissement de la population. De ce fait, le PEB serait sous-dimensionné, ne tiendrait pas compte de l'expansion démographique des communes Nord Loire, comme par exemple La Chapelle sur Erdre 2878 habitants en 1968, plus de 17000 habitants en 2006 (sources INSEE). Il en est de même pour toutes communes de la zone.

Par ailleurs, dans l'étude, le trafic fret ne serait pas correctement apprécié.

Une personne indique qu'elle ne comprend pas la mesure de préservation contre le bruit, par la mise en place de murs…. Considérant qu'il s'agit d'avions, volant dans le ciel, et qu'il fait du bruit en haut et non sur route, pense qu'il serait nécessaire de prévoir plutôt des plafonds anti-bruit, sachant qu'aucun décideur n'aura l'intelligence de penser à cela ?

Quid des zones d'away dans le PEB ?

Le public considère que le projet est incohérent :

- décollage et atterrissage sur des zones habitées ;
- dégagement aérien sur des zones naturelles protégées, habitées, et au-dessus de structures à risques (Cordemais), à proximité de structures médicales (PEB non respecté).

En ce qui concerne les « projets » de PEB, des questions sont posées :

- Comptez-vous informer d'une manière directe les personnes concernées ?
- Ces plans tiennent-ils compte des changements d'orientation des vents ?
- Ces plans prennent-ils en compte les bruits amenés par le réseau routier en bordure de l'aéroport qui en l'occurrence se trouvera derrière la Gare de la Paquelais ?
- Quid des couloirs aériens dont on sait qu'ils seront contournés en cas d'intempéries, de trafic intense, d'incidents de toutes sortes !
- Pourquoi mesure-on l'impact du bruit APRES l'ouverture de l'aéroport?

La zone de bruit figurant sur les plans est très limitée, une personne souhaite que cette zone soit portée à un rayon de 10 à 15 km tout autour du futur aéroport.

Réponse du maître d'ouvrage

Les habitants situés à proximité de l'aéroport de Nantes Atlantique et inclus dans le PGS (Plan de Gêne Sonore) sont à juste raison extrêmement sensibilisés aux problèmes de bruit et d'insonorisation de leurs logements. En effet, en plus de la gêne due au bruit, l'insuffisance de la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes) ne permet pas actuellement de leur verser l'indemnisation à laquelle ils peuvent prétendre pour insonoriser leur logement.

Dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, il y aura prise en compte, avant la mise en service de l'aéroport, de l'insonorisation des logements situés dans ce qui serait un PGS à l'ouverture. Cet engagement du maître d'ouvrage est formalisé dans le dossier d'utilité publique à la pièce E (cf. chapitre E..4.11.4.2) et sera imposé au concessionnaire retenu pour la mise en oeuvre de l'aéroport.

A titre indicatif, il est précisé que le PGS en vigueur actuellement à Nantes Atlantique concerne de l'ordre de 4 000 personnes et 1 500 logements, auxquels il convient d'ajouter 2 établissements scolaires. En comparaison un PGS à 3 millions de passagers pour Notre-Dame-des-Landes concernerait seulement 140 personnes ; aucun établissement scolaire n'est par ailleurs situé dans la zone.

Le projet de plan d'exposition au bruit figurant à la page 11 de la pièce E du dossier d'utilité publique a été élaboré suivant le mode décrit au chapitre E.4.1.2 de cette pièce E. Il prend en compte les indices Lden les plus protecteurs tels que recommandé par l'ACNUSA. Dans un souci d'une protection maximale, il a été établi sur la base d'un trafic de 9 millions de passagers estimé à l'horizon ultime de 2050 avec un trafic de 150 000 mouvements annuels, incluant 5 000 mouvements correspondant à du trafic fret, et auxquels s'ajoutent 10 000 mouvements d'aviation d'affaire.

Pour l'élaboration de ce PEB et pour tenir compte de la nature des vents résultant de l'étude météorologique, il a été considéré que 70 % du temps l'exploitation se ferait face à l'ouest et 30 % du temps l'exploitation se ferait face à l'est.

Les résultats ont été vérifiés par l'ACNUSA, tel que précisé au point n° 8.5 ci-dessous.

Le décompte des populations inscrites dans ce tracé de PEB a été effectué sur la base des données INSEE 1999 actualisées en 2004, il a été vérifié par les communes directement concernées. Il y a donc bien prise en compte de l'actualisation de l'urbanisation et de l'accroissement des populations. Et effectivement des communes, telle que la Chapelle-sur-Erdre, ne sont pas concernées par le plan d'exposition au bruit du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Le décompte de population fait apparaître un total de 2 700 personnes pour l'ensemble du PEB, dont 590 pour les zones A + B + C correspondant aux bruits fort et modéré.

Ces résultats, sont la conséquence du choix du site et du positionnement des pistes, ce dernier ayant été retenu après concertation avec les maires des communes concernées afin d'éviter le survol des bourgs et agglomérations. Il en est de même pour les établissements scolaires ou de santé dont aucun n'est situé dans le PEB.

S'agissant des murs anti-bruit, il doit s'agir des dispositions envisagées pour la desserte routière.

Par ailleurs au titre des engagements du Maître d'Ouvrage repris à la pièce E, il est prévu la mise en place d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs destiné à l'information des riverains. Ce dispositif sera élaboré avant l'ouverture de l'aéroport afin de disposer de la situation initiale.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

8.5 L'ACNUSA doit produire une analyse complémentaire compte tenu des remarques formulées sur le PEB présenté

Le projet de PEB ne correspond pas aux normes fixées par l'ACNUSA.

Cette dernière a été saisie. Elle a diligenté une étude par un expert indépendant.

Le Public et la Commission doivent connaître les résultats de cette étude avant la poursuite de la procédure de DUP.

Réponse du maître d'ouvrage

La simulation du PEB de Notre-Dame-des-Landes s'appuyant sur le scénario de piste dit A3 amélioré, tel que validé par le Comité de pilotage du 7 mars 2005 et confirmé le 27 juin 2005, a fait l'objet de critiques. La DAC Ouest a reçu à plusieurs reprises les associations afin d'expliquer les modalités de réalisation d'un PEB.

Les éléments concernant cette simulation de PEB figurent à la pièce E du dossier d'utilité publique (cf. chapitre E.4.11).

Ayant été sollicitée par les associations contestant ces résultats, l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) a souhaité vérifier le projet de PEB présenté par le Maître d'Ouvrage.

Cette autorité a fait procéder à une contre expertise par un cabinet indépendant. Suivant l'ACNUSA « Les conclusions du rapport montre une similitude très satisfaisante entre les courbes calculées par la direction générale de l'aviation civile et celles recalculées de manière indépendante par le bureau d'études BeSC. »

Le rapport de cette contre-expertise est disponible à l'adresse ci-après :

Vérification du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes Notre-Dame-des-Landes (bureau d'études Serge Cornet / Belgique 2007) :
http://www.acnusa.fr/rapports/etudes.asp

Commentaire de la commission d'enquête :

Le public attendait beaucoup des résultats de l'expertise diligenté par l'ACNUSA.

Il espérait une remise en cause du projet de PEB présenté lors de l'enquête par le maître d'ouvrage.

Les experts indépendants choisis par l'ACNUSA ont au contraire validé l'approche du PEB simulé par le porteur du projet.

La commission d'enquête a pris connaissance du document complet rédigé par l'ACNUSA et ses experts. Elle a pris acte de ses conclusions.

THEME N° 9

Le volet économique n'est pas convaincant

T9 : le volet économique n'est pas convaincant
* le coût de l'investissement est excessif pour les finances publiques
* le coût de l'investissement paraît largement sous-estimé : programme incomplet (desserte fer, mesures de compensation insuffisantes, coût de la remise en état…)
* les comptes d'exploitation prévisionnels ne sont pas connus : déficits chroniques?
* le calcul de TRI à 5% paraît irréaliste
* les retombées économiques indirectes escomptées ne sont pas démontrées
* aucune réserve foncière pour accueillir des zones d'activité n'a été fait
* les modalités de financement de l'investissement ne sont pas clairement énoncées

Le thème de l'économie du projet a été abordé tant par les associations que par des personnes seules . Il arrive en 6 ème position et il représente 7,6% des remarques du public.

Il a été principalement décliné à travers les arguments présentés ici.

9.1 Le coût de l'investissement est excessif pour les finances publiques

Cette opinion est très souvent exprimée.

Les collectivités locales devront supporte une part importante de l'investissement initial (la Région et le Département) et des dépenses induites (pour les communes).

En effet, on ne doit pas espérer de participation de l'Europe, et pas grand-chose de l'Etat très endetté et déjà engagé dans les grandes infrastructures ferrées.

La capacité d'endettement de ces collectivités n'est pas connue. ACIPA situe les budgets de la Région et du département respectivement à 997 M€ dont 165 M€ d'emprunt, et 965 M€ dont 150 M€ d'emprunt.

L'augmentation de la pression fiscale paraît inéluctable mais de combien ? D'autant plus que le projet évoque de très importants investissements en infrastructures routières et ferroviaires pour l'avenir, auxquelles les grandes collectivités devront inévitablement participer.

Certains surcoûts étaient pourtant évitables :

- L'absence de prise en compte, dans les documents d'urbanisme, notamment les PLU, de l'arrivée de cet équipement, va alourdir les acquisitions

foncières ou va imposer des modifications du projet. Il faut désormais envisager deux ½ pistes pour le trafic d'une afin de limiter la casse ;

- Un projet avec deux pistes parallèles éloignées aurait permis un phasage de l'opération. En effet, la capacité d'une vraie piste est très importante et elle aurait permis de différer pendant longtemps l'investissement de la 2ème piste ;
- L'absence de prévision de l'emprise d'une ligne ferroviaire, qui obligera soit à mettre la gare en dehors de la ZAD, soit à la réaliser en souterrain avec des ouvrages en tranchée sous au moins une des pistes ;

Réponse du maître d'ouvrage :

L'Etat a indiqué que le projet de nouvel aéroport ferait l'objet d'une délégation de service public à la suite d'un appel à la concurrence. Dans ce schéma, c'est au délégataire qu'il appartient de faire face au coût de l'investissement et aux charges d'exploitation et de fonctionnement de l'aéroport, dans les conditions prévues au cahier des charges passé avec l'Etat.

La conséquence de l'investissement pour les finances publiques sera donc limitée à la réalisation de la voirie d'accès (barreau sud), ainsi que le cas échéant à la subvention qui serait nécessaire pour équilibrer éventuellement l'investissement initial.

Il convient de rappeler qu'il est prévu de valoriser au profit du projet du nouvel aéroport l'essentiel de la plate forme actuelle de Nantes Atlantique.

Le volet navigation aérienne du projet (tour de contrôle, systèmes radioélectriques d'atterrissage) sera pour sa part pris en charge par l'État car il relève de ses responsabilités propres. Les coûts, ainsi que l'ensemble des charges d'exploitation correspondantes, seront répercutés aux compagnies aériennes sous forme de redevances suivant les modalités en vigueur.

Par ailleurs l'ancienne ZAD est inscrite dans les documents d'urbanisme (PLU) des communes concernées (avant leur mise en compatibilité), en zone NA ou NAa, et autour de celle-ci, l'essentiel du territoire est en zone NC (cf. chapitre E.2.13.6.3 page 94 et dossier de mise en compatibilité des PLU).

En revanche, le dossier de DUP ne comprend pas la desserte ferroviaire, qui sera prise en charge par un autre maître d'ouvrage.

Commentaire de la commission d'enquête :

La première réponse faite le 12/03/2007 s'en tenait au contenu du dossier alors que la commission avait souhaité avoir un aperçu de l'impact de ce grand équipement sur les finances publics.

Lors de la réunion du 15/02/2007, cette question a été renouvelée. Le maître d'ouvrage a complété sa réponse par oral puis par ses envois du 30/03 et du 3/04/2007.

Compte tenu de l'appel d'offres qui va être lancé pour attribuer la concession, le maître d'ouvrage a transmis ces nouveaux éléments à titre confidentiel. Ils n'ont pu être annexés au présent rapport.

Le maître d'ouvrage dans sa réponse détaille son approche économique.

Il réaffirme, chiffres à l'appui, que l'excédent d'exploitation permettra au futur concessionnaire de financer l'investissement, de l'amortir et d'assurer la rémunération du travail fourni.

Pour l'Etat, le coût se limiterait au barreau routier (63 M€ HT) et aux équipements de navigation aérienne (34 M€ HT).

Sa participation via une subvention d'investissement dans le financement de l'aéroport serait compensée par les recettes réalisées lors de la vente des terrains libérés du fait de la réduction d'activité de NA.

La commission prend acte de ces déclarations.

9.2 Le coût de l'investissement paraît largement sous estimé

Le public aurait souhaité avoir une estimation détaillée du coût direct du projet de NDDL incluant les achats réalisés et à venir ainsi que la remise en état nécessaire de NA, des plus values attendues sur les hypothétiques ventes de terrains à NA (on se demande lesquelles puisque NA reste en service).

Le dossier donne certes des chiffres, mais ceux-ci sont invérifiables, faute de détails.

C'est encore plus flagrant quand il s'agit du coût d'entretien de ces structures.

Pas étonnant dans ces condition que le public procède à des comparaisons avec d'autres aéroports récents, dont le coût est toujours plusieurs fois supérieurs.

Pourtant, dans l'étude du Conseil général sur le réaménagement de NA, on donne un luxe de détails…

C'est bien un investissement a minima qui est prévu, avec une desserte exclusivement routière et sans transports collectifs. Il est bien évident qu'on ne peut pas fonctionner comme cela longtemps si la croissance est au rendez-vous.

Par contre pourquoi prévoir 2 pistes dans cet investissement d'origine ? Une seule suffirait pour satisfaire les prévisions de trafic à moyen terme ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué plus haut, le projet soumis à enquête publique ne comprend pas dans son périmètre la réalisation d'une desserte ferroviaire.

Le détail des coûts figure dans les avant-projets qui étaient à disposition du public (pièces annexes, décisions d'approbation de l'APS routier et de l'APS aéroportuaire figurant aux chapitres H.8 et H.9).

Le dossier comporte bien le coût de tous les éléments du projet. Pour les raisons indiquées précédemment, la desserte ferroviaire ne fait pas partie du présent projet et son coût ne figure pas dans le dossier (cf. point n° 5.1).

Commentaire de la commission d'enquête :

Le coût du projet a été très critiqué. Les opposants au projet, sur la base de ratios sommairement calculés et sans réelle analyse comparative, ont affirmé que le coût de l'opération avait été minoré.

La commission a examiné avec soin les données fournies au dossier sur ce point.

Elle a relevé que les estimations avaient été élaborées sur un niveau d'étude avant-projet par des services techniques, des bureaux d'étude, des maîtres d'œuvre rompus à ce type d'exercice. A la marge d'incertitude près, qui à ce stade d'étude est probablement de l'ordre de 10%, le travail fourni paraît fiable.

Les principaux postes ont été validés par les services de l'Etat concernés : la DR (Direction des Routes) et la DGAC.

La commission a noté une distorsion entre les chiffres de l'estimation du dossier de DUP et le chiffre retenu par la DR pour le barreau routier.

Ce point a été éclairci par l'une des fiches transmises par le maître d'ouvrage le 30/03/2007.

Il n'y a aucune raison de mettre en doute l'estimation présentée.

9.3 Les comptes d'exploitation sont ignorés

Cette assertion de nombreux intervenants, parmi les plus documentés, n'est pas tout à fait exacte.

Des chiffres globaux sont donnés dans le dossier. Ils sont invérifiables, et douteux quand la quasi-totalité des aéroports est déficitaire et ne vit que grâce aux subventions des collectivités (encore une charge pour celles-ci).

Ce qui est surtout ignoré, c'est l'impact sur les finances locales.

Plusieurs intervenants rappellent qu'il y aura deux aéroports au lieu d'un, faute de connaître les engagements d'Airbus à cet égard, sans compter l'incertitude que présente la présence à long terme de cette entreprise sur le site.

Réponse du maître d'ouvrage

En application du principe de la délégation de service public, le délégataire devra supporter un éventuel déficit de fonctionnement.

La gestion de l'aéroport n'aura donc pas d'incidence sur les finances locales (sauf en ce qui concerne les recettes fiscales générées).

Il n'est bien entendu pas possible de connaître les comptes d'exploitation tant que le contrat de délégation et son cahier des charges ne sont pas arrêtés.

Le projet ne prévoit pas de maintenir deux aéroports, mais de transférer l'ensemble du trafic commercial dès l'ouverture de la plate-forme de NDDL (cf. chapitre C.1.4.6.4 page 47).

Commentaire de la commission d'enquête :

Dans ces conditions il n'est pas possible à une personne étrangère au projet de partager les certitudes du maître d'ouvrage.

La commission a pu obtenir, à titre confidentiel, des compléments qui ont confirmé les chiffres présentés dans le dossier de DUP et emporté sa conviction.

9.4 Le calcul du TRI à 5% paraît irréaliste

5% constitue le bas de la fourchette ! Il eût été décent de faire preuve de moins d'optimisme dans le scénario le moins avantageux.

Du coup celui-ci paraît déjà exagéré.

L'auteur du projet explique que le PIB breton peine à rattraper son retard, mais qu'il progresse bien, avec son aéroport actuel.

L'effet développement d'une nouvelle structure semble donc sur estimé.

Beaucoup d'intervenants renoncent à suivre le raisonnement qui conduit au calcul du TRI.

Du fait que de nombreuses dépenses de premier établissement ne sont pas comptés dans l'estimation et que de nombreuses opérations devront être financées pour « urbaniser » les abords, certains mettent en doute les calculs présentés.

Ils soutiennent qu'il n'est sans doute pas sincère de mettre dans la balance les recettes tirées des nouvelles taxes locales attendues de ce développement sans compter les charges correspondantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier rappelle les spécificités du calcul économique, présenté au chapitre F.7 page 92, en insistant sur l'obligation que fait la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti) au maître d'ouvrage de produire ce calcul ; mais l'absence de référence adaptée au domaine aéroportuaire a conduit à définir une approche spécifique.

Le calcul du TRI a été détaillé, afin de permettre au lecteur de suivre les étapes du raisonnement, et il est indiqué au chapitre F.7 page 92 que la comparaison du TRI avec d'autres modes de transport serait délicate.

Ces remarques faites, l'éventail des résultats pour les 3 scénarios correspond bien aux ordres de grandeur que l'on peut avoir intuitivement.

Commentaire de la commission d'enquête :

Ce qui est évoqué ici, ce n'est pas tant le calcul du TRI, par ailleurs invérifiable pour un profane, mais les hypothèses de base des trois scénarios.

Il aurait semblé plus crédible que le scénario n° 1 soit le scénario médian. Avec un TRI à 5%, il fait apparaître un avantage de 1% sur le taux d'actualisation, ce qui reste acceptable pour une opération de cette envergure.

9.5 Les retombées économiques indirectes escomptées ne sont pas démontrées

Sont-elles démontrables ? plusieurs s'étonnent en effet du développement attendu de la seule présence d'un nouvel aéroport, sans que les références existantes soient très probantes à cet égard, passé l'effet « grand chantier » qui, lui est mesurable, mais n'est pas évoqué dans le dossier, peut-être à tort.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation de l'impact du projet en nombre d'emplois figure au chapitre F.7.1.2.

Elle s'appuie sur une analyse de situation des grands aéroports. A cet effet l'ACI (Airports Coucil International) donne des éléments sur le site :

http://www.airports.org/aci/aci/file/Press%20Releases/PR110406_AirportEmployment.pdf

Commentaire de la Commission :

Dont acte.

La commission recommande l'application de la procédure « grand chantier » si elle existe encore.

9.6 Aucune réserve foncière pour accueillir des zones d'activité n'a été faite.

Il semble s'agir dans l'esprit des intervenants de zones d'activité susceptibles de se développer dans les différents villages aux alentours.

Aucune zone importante ne semblent avoir été prévues tant à l'Est qu'à l'Ouest.

Les PLU des communes concernées n'ont pas prévu de zones spécifiques.

Réponse du maître d'ouvrage :

La constitution de réserves foncières relève des documents d'urbanisme (SCOT et PLU). Le projet permet l'implantation d'activités directement liées au fonctionnement de l'aéroport (loueurs de voitures, hôtels...). S'agissant d'autres activités, deux sites d'implantation de zones d'activité sont prévus dans le cadre du SCOT métropolitain en cours d'élaboration aux intersections entre la desserte de l'aéroport et les RN 165 et 137 (cf. chapitre E. 4.10.2 page 219).

Commentaire de la commission d'enquête :

C'est bien ainsi que la commission d'enquête a compris l'évolution future des zones d'activité en harmonie avec le contenu des PLU et avec le souci général de préservation de l'environnement pour éviter le mitage.

9.7 Les modalités de financement de l'investissement ne sont pas clairement énoncées

Le dossier ne comporte pas de plan de financement.

Comme exposé au 9.1, on craint que l'essentiel de l'investissement de base et du fonctionnement soit supporté par la Région et le Département, l'Etat se bornant à délaisser une partie de NA

C'est ce qu'on croit comprendre dans l'exposé conduisant au TRI (question 9.4).

On ne sait rien de ce que recouvre le recours annoncé à un concessionnaire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités de financement sont clairement énoncées au chapitre C.3.4.1, page 71.

L'estimation sommaire des dépenses (cf. chapitre C.5.2 page 78) s'élève à 581 millions d'euros hors taxes en valeur 2006. Cette estimation apparaît raisonnable au regard de projets comparables.

L'Etat a indiqué que le projet fera l'objet d'une délégation de service public, à la suite d'un appel à la concurrence. Le financement sera donc apporté par le délégataire, et si nécessaire par une subvention d'équilibre apportée par les collectivités publiques. L'Etat a précisé pour sa part qu'il apporterait la valorisation de l'emprise foncière de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette qu'il ne soit pas possible de répondre avec plus de précision au stade actuel de la procédure.

La connaissance des résultats de l'appel d'offres pour le choix du délégataire de service public permettra seule de répondre avec précisions aux différentes questions qui se posent au sujet du financement.

La commission comprend bien que l'appel d'offres ne pourra être engagé qu'à un stade ultérieur de la procédure.

Elle note que le dossier donne les grandes lignes d'équilibre du financement qui annonce qu'une participation limitée des finances publiques à l'opération.

THEME N° 10

L'analyse socio-économique n'est pas convaincante

T10 : l'analyse socio-économique n'est pas convaincante
* en dehors du transfert de l'activité aéronautique, l'impact sur l'emploi reste à démontrer
* le dynamisme économique sera-t-il RDV?
* l'évolution des communes limitrophes : de futures cités dortoirs?
* le développement de l'urbanisme sera-t-il correctement maîtrisé?
* le transfert entraînera un déséquilibre Nord Sud dans l'agglomération nantaise

Le volet socio-économique du projet a été abordé tant par les associations que par des personnes seules. Il représente 2,8% des remarques du public.

Il a été principalement décliné à travers les arguments présentés ici.

10.1 en dehors du transfert de l'activité aéronautique, l'impact sur l'emploi reste à démontrer

Une partie du public ne partage pas la vision très optimiste présentée dans le dossier quant à l'impact du projet sur l'emploi.

Le déménagement générera un coût économique important qui n'apparaît pas dans le budget initial, ainsi que des perturbations sociales (éloignement du lieu de travail, perte de temps et d'argent…).

Les entreprises installées autour de NA, ne pourront pas toutes se déplacer, ce qui occasionnera une perte d'activité qui sera sanctionnée par des dépôts de bilan et des licenciements. Cette remarque est valable pour tout commerce, restaurant et société de services.

L'impact sur l'agriculture et filière agronomique est sous-évalué.

Actuellement :

- 300 actifs travaillent sur 186 exploitations agricoles ;
- 36 exploitations ont tout ou partie de leurs surfaces sur la zone de préemption ;
- 27 sièges de ces 36 exploitations se situent à moins d'un kilomètre du périmètre de la zone dont 8 à l'intérieur de cette zone.

13 sièges vont probablement disparaître.

La production laitière annuelle de 265 000 litres de lait sera menacée.

Si le projet se réalise, tout le secteur agricole et agroalimentaire sera sinistré, ce qui entraînera de nombreux licenciements.

Le projet néglige totalement l'impact du transfert des activités autour du site NDDL.

Réponse du maître d'ouvrage :

Voir chapitre F 7.1.2 page 93.

Il est clairement précisé que du fait de la contrainte liée au développement de Nantes Atlantique, l'effet de génération d'emploi est important surtout à partir de 2015 soit quelques années après la mise en service.

En ce qui concerne l'activité agricole, le dossier détaille (cf. chapitre E 4.15, pages 241 à 255) les conséquences du projet et les mesures proposées pour y remédier. Le groupe de travail constitué avec la profession agricole permettra d'examiner la situation de chaque exploitant dans le souci de rechercher une poursuite d'exploitation.

Observation de forme :

le chiffre de 265 000 litres de lait correspond environ en moyenne à une exploitation laitière ; les 11 exploitations du cas 1 représentent plus vraisemblablement entre 2,8 et 3,5 millions de litres de lait.

Cf point n° 6.3 ci-dessus pour les autres éléments de réponse.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission relève que le projet impactera :

- Le secteur agricole :

13 sièges vont disparaître ce qui va se traduire par des pertes d'emploi si l'impact n'est pas correctement compensé.

- Le secteur agro-alimentaire :

La production laitière annuelle étant de 2.8 à 3.5 millions de litres, il faut prévoir une forte diminution de cette production ce qui va provoquer des difficultés pour les usines agro-alimentaires concernées.

- Le secteur sociétés de service :

Le déménagement des sociétés de service, de restauration et de commerce vers NDDL va créer des difficultés aux sociétés qui ne suivront pas le mouvement, le temps que le tissu d'activité de Nantes Atlantique se réorganise.

Il faudra prendre en compte cet objectif lors de l'aménagement des 240 ha libérés par la réduction de l'activité à NA. Cet aménagement devra créer de l'activité et une nouvelle zone de chalandise pour compenser l'impact du transfert d'activité.

- Dans tous les secteurs d'activités :

De nombreux employés ne pourront pas suivre leurs employeurs si ceux-ci intègrent NDDL, vu le kilométrage important qu'il y a entre les deux sites, minimum 30 km.

Le temps de transport sera très important, le périphérique étant toujours saturé aux heures de prise et d'arrêt de travail.

Des mesures d'accompagnement sont à prévoir pour permettre au tissu industriel situé au pourtour de NA de s'adapter à l'ouverture de NDDL.

Le maître d'ouvrage a prévu de travailler en étroite collaboration avec les communes impactées pour définir l'avenir des terrains libérés par la réduction d'activité à NA. L'aménagement des 240 ha libérés devrait permettre d'apporter des solutions pour compenser le départ d'une partie de l'activité vers NDDL.

Pour ce qui concerne l'activité agricole, le sujet a été traité plus haut (voir thème 7).

10.2 le dynamisme économique sera-t-il au RDV ?

Le développement économique est annoncé comme inéluctable. L'arrivée de l'aéroport serait un catalyseur suffisant. Pourtant, rien n'est prêt.

Aucune solution n'est prévue dans le projet concernant le développement industriel et commercial découlant du projet de l'aéroport à NDDL

A l'inverse, il est vraisemblable que le projet créerait 5 000 emplois à NDDL, mais malheureusement il occasionnerait une perte de 18 500 emplois autour de NA, qui serait due à une délocalisation du site industriel SUD NANTES vers des pays de l'Est et Sud Asiatique où les coûts de production sont de 5 à 10 fois moins élevés qu'en France. De ce fait, EADS pourrait revoir sa stratégie et peut-être elle aussi changer de site.

Ce projet contribue au déséquilibre économique entre le Nord et le Sud Loire.

Les mesures compensatoires envisagées dans le dossier ne sont qu'au stade de déclaration d'intention. Elles paraissent bien théoriques.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet d'aéroport a précisément pour objet d'accompagner le dynamisme économique.
Il accompagne le dynamisme économique et le développement des activités de la région nantaise, et plus globalement du Grand Ouest.

Le projet prévoit le maintien à disposition d'EADS d'une piste à Nantes Atlantique à usage restreint. Il prend donc en compte les contraintes particulières de l'usine de Bouguenais, dont il est exclu de limiter le développement.

Commentaire de la commission d'enquête :

La perte d'emploi chiffrée par certains à 18 500 emplois n'est pas crédible.

L'ouverture de NDDL va générer la création de 5 000 emplois dont une partie sera un transfert en provenance de NA.

La zone de NA va parallèlement subir une profonde mutation. Les 240 ha libérés par la réduction d'emprise de l'aéroport vont lui permettre de se redéployer et de donner une nouvelle impulsion au développement économique du Sud Loire.

La commission a relevé les très nombreuses observations émises par les entreprises du Sud Loire qui sont venues soutenir le transfert.

Manifestement, les entreprises de la zone D2A et des environs de NA directement concernées par le transfert ne partagent pas l'inquiétude exprimée par les auteurs de ce sous-thème.

10.3 L'évolution des communes limitrophes : de futures cités dortoirs ?

Le public pressent de grands changements dans le fonctionnement des communes limitrophes.

Le dossier n'aborde pas le sujet.

Aucune approche des mutations sociales apportées par l'implantation d'une telle infrastructure n'est contenue dans le dossier d'étude.

On passerait des communes rurales à quoi ?

L'arrivée de nouvelles populations liées au projet et à ses développements annexes va générer de la pression foncière et des charges croissantes (équipements et services publics).

Les communes limitrophes ne serviront que de dortoirs avec tous les inconvénients que cela procure.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des collectivités concernées, et notamment la Communauté de communes d'Erdre et Gesvre et les communes situées autour de l'emprise, ont été associées aux réflexions conduites dans le cadre du comité de pilotage du projet (cf. chapitre C.1.2.3 page 26).

La CCEG a connu depuis dix ans un développement important de l'urbanisation. L'arrivée du pôle d'activité économique que constitue un aéroport, devrait pouvoir contribuer rééquilibrer ce secteur par la présence de nouvelles activités.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet n'aborde pas de façon concrète cette question.

Les communes limitrophes du projet ont manifesté leur opposition au projet. Leurs inquiétudes se sont renforcées au vu du dossier soumis à l'enquête publique. Leurs élus n'ont pas trouvé les réponses qu'ils espéraient.

Ils sont particulièrement inquiets pour la phase travaux et pour les aménagements à réaliser parallèlement à l'arrivée de l'aéroport.

La commission comprend leurs inquiétudes.

Elle recommande au maître d'ouvrage de poursuivre la concertation avec les communes concernées pour que l'arrivée de ce grand équipement soit bien anticipée et bien accompagnée.

10.4 Le développement de l'urbanisme sera-t-il correctement maîtrisé ?

Certains ont relevé que le projet n'a pas été intégré dans les projets d'urbanisme du secteur. La seule disposition adoptée est la modification des PLU directement impactés par le projet dans le cadre de l'enquête.

Il s'agit plus de modifications réglementaires imposées (intégration limitée à l'emprise du futur aéroport) que de nouvelles dispositions négociées et intégrées pour accompagner le projet.

L'étude d'impact dans le domaine urbanisme et foncier, omettant le rôle que devra avoir le schéma du secteur de la CCEG en la matière, renvoie aux dispositifs réglementaires (PEB, PGS, SCOT et PLU).

Il est regrettable que l'étude d'impact n'examine pas, sur la base d'une analyse comparative avec les réalisations antérieures d'aéroports, les risques que peut faire peser un tel projet sur l'aménagement d'un territoire si les documents d'urbanisme ne l'intègre pas de façon appropriée (en termes d'habitat, d'équipements, de paysages, de dessertes…)

Le développement de l'urbanisme nécessaire à l'accompagnement du projet n'est pas abordé dans le dossier soumis à l'enquête.

Réponse du maître d'ouvrage :

La DTA prévoit clairement, dans ses orientations générales, une gestion économe de l'espace. Cette notion est reprise dans le SCOT métropolitain.

Le projet est explicitement prévu dans la directive territoriale d'aménagement (DTA), et le SCOT de l'agglomération Nantes- St Nazaire (cf. chapitre E.2.13.6 page 92), qui prévoient bien une optimisation de la gestion des espaces.

La mise en conformité des plans locaux d'urbanisme a été faite conjointement à l'enquête d'utilité publique (cf dossier spécifique).

Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet a été intégré dans les documents supra-communaux tels que la DTA et le projet de SCOT.

Il a aussi été intégré dans les POS des communes via les PAC produits par l'Etat lors des procédures d'élaboration.

Conjointement à la présente enquête, une procédure pour la mise en compatibilité des PLU est engagée. Cette mise en compatibilité prévoit principalement la mise en place d'une zone UF aéro. Cette disposition est possible car elle a été anticipée depuis de nombreuses années.

En revanche, on peut regretter que différentes mesures d'accompagnement ne soient pas d'ores et déjà prévues comme les emplacements réservés pour les équipements publics à prévoir ou comme les futures zones d'activité qui accompagneront à terme le transfert de cette activité.

Le maître d'ouvrage interrogé sur ce point a indiqué que ce travail nécessitait une étroite collaboration avec les communes concernées et un niveau d'étude plus développé que celui qui existe aujourd'hui.

Les études et les concertations devront se poursuivre. Elles déboucheront peut-être sur la nécessité de modifier ou réviser les PLU.

La commission relève que, compte tenu du planning prévu (ouverture en 2012), le maître d'ouvrage et les communes disposent du temps nécessaire pour mener à bien ce travail en étroite collaboration.

THEMES N°11

les irrégularités de procédure

T11 : les irrégularités de procédure
* les conditions de déroulement de l'enquête publique
* la dérive du projet technique par rapport aux critères fixés par l'AM de 2003 : sortie de ZAD, des pistes convergentes, la piste Nord décalée vers l'Ouest…
* le bilan avantages/inconvénients > 0 pas démontré
* la zone de Sursis à Statuer est définie avant que le PEB ne soit arrêté
* PEB ou zone du sursis à statuer sur scénario A3
* le projet est incomplet - cela procède du saucissonnage
* l'enquête publique : loi Bouchardeau ou droit commun?

Le thème des irrégularités de procédure a été abordé principalement par les associations. Il représente 1,8% des remarques du public.

Il a été principalement décliné à travers les arguments présentés ici.

11.1 les conditions de déroulement de l'enquête publique

Les conditions de consultation du public

Le public a souvent dénoncer les mauvaises conditions d'accès au dossier dans les mairies (dossier présenté dans un couloir avec une petite table alors que les dossiers sont volumineux), une présentation illisible des bilans du débat public (pièce H)…

Des erreurs d'échelle semblent s'être glissées dans les plans fournis par les porteurs du projet, peut être de façon volontaire.

Certains ont regretté qu'un commissaire enquêteur (CE) ne soit pas présent en permanence durant la totalité de l'enquête, pour faciliter l'analyse d'un dossier très complexe. Ils ont demandé à rencontrer un CE, si possible un samedi et ont trouvé désolant de ne pas avoir de CE en interlocuteur.

Réponse du maître d'ouvrage :

S'agissant de la lisibilité des bilans du débat public (pièce H), cette pièce est lisible même si la reprographie n'est pas de très bonne qualité. Il est par ailleurs précisé que ce compte-rendu est depuis la fin du débat public (juillet 2003) disponible à la préfecture de la Loire-Atlantique et sur le site Internet de la direction départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique.

La remarque sur les erreurs d'échelle est trop imprécise : on ne peut pas déterminer quels sont les plans qui seraient concernés. L'affirmation qu'une telle erreur pourrait être volontaire ne repose sur aucun fondement.

S'agissant de la disponibilité des commissaires enquêteurs, les membres de la Commission d'enquête ont assuré les permanences dans les communes conformément aux dispositions fixées par l'arrêté préfectoral du 27 septembre 2006 organisant le déroulement de l'enquête. La fréquence des permanences des membres de la Commission a permis semble-t-il à toute personne le souhaitant de rencontrer les commissaires enquêteurs lors de ces permanences sans difficultés particulières.

Commentaire de la commission d'enquête :

D'une manière générale, la nature des dossiers mis à l'enquête offrait une qualité de lecture de satisfaisante.

Les points de consultation (en dehors des communes directement concernées par le projet), ont été notablement élargis, sans oublier un accès direct aux documents via internet et le site de préfecture.

Des permanences de commissaires enquêteurs ont été mises en place des samedi matin, afin de faciliter la rencontre du public par les commissaires enquêteurs.

A quelques exceptions, la fréquentation du public aux différentes permanences a été très élevée.

L'importance de cette fréquentation a parfois nécessité de prolonger les permanences au-delà de l'heure normale de fin permanence, pour que les commissaires enquêteurs puissent recevoir la totalité des personnes présentes.

Le lien entre le débat public et l'enquête publique

Il a été relevé que le bilan du débat public faisait état de jugement politique sur des avis : ceci est très tendancieux et montre la volonté de ne pas tenir compte des remarques.

Le débat public a porté sur la saturation de NA, et la recherche d'un palliatif à cette saturation (aéroports en réseau ou nouvel aéroports à deux pistes ?). Mais le dossier de DUP parle de nécessité de résoudre (paragraphe C 1.4.1.3.) un problème de nuisances sonores et urbanistiques lié au survol de la ville de Nantes.

Il s'agit d'une question différente, qui peut induire des solutions différentes comme l'alternative de la 2ème piste sécante présentée dans le dossier de DUP. Cette alternative n'a jamais été évoquée dans le débat public. Il y a donc incohérence sur la forme et le fond sur ces deux éléments.

Cette absence de 2ème piste a des conséquence dans les solutions du problème présentées dans le dossier de DUP (paragraphe C 1.4.4. page 40 « les populations du secteur ne sont pas préparées à la mise en œuvre d'un tel projet….les expropriations seraient d'autant plus difficiles … »)

Ainsi l'absence dans le dossier du débat public de cette solution alternative serait source de difficulté de réalisation et une cause de refus lors d'une DUP.

Cette alternative n'ayant pas été débattue lors du débat public, on comprend la vive opposition qu'elle suscite aujourd'hui par les populations concernées.

Pour ces raisons, une partie du public a demandé l'annulation de la procédure.

Réponse du maître d'ouvrage :

La démarche conduite démontre une continuité de l'action publique entre le débat public et l'enquête publique.

Le bilan du débat public rappelle les positions exprimées par les différents intervenants (associations, formations politiques, collectivités territoriales...), l'objet du débat public étant précisément de permettre à chacun de s'exprimer sur un projet (article L.121-1 et suivants du code de l'Environnement).

La question de la saturation de Nantes Atlantique, qui a été largement abordée lors du débat public, figure également dans le dossier d'enquête publique (cf. chapitre C.1.4.3.2).

Le maître d'ouvrage n'avait pas présenté lors du débat public de solution comportant une 2° piste sécante à Nantes Atlantique parce qu'il considérait (et considère toujours) cette hypothèse non réaliste. Il est apparu cependant nécessaire de faire figurer dans le dossier d'enquête des éléments de réponse à la question qui avait été posée par des associations.

Commentaire de la commission d'enquête :

Sans commentaire.

Le droit de délaissement

Alors même que l'Etat invoque l'utilité publique d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, et que ce projet est la première occasion de mettre en œuvre la procédure de droit de délaissement, il est inacceptable, du point de vue de l'utilisation des deniers publics et de la crédibilité du maître d'ouvrage, qu'au stade de la fin de l'enquête publique le décret organisant le rachat effectif par l'Etat des habitations concernées par ce dispositif ne soit toujours pas publié.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ce droit est prescrit par le décret n° 2007-69 du 19 janvier 2007 (paru au Journal Officiel n° 17 du 20 janvier 2007).

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

La compatibilité du projet avec les documents de planification urbaine

Le projet entraînera un étalement urbain vers le Nord-Est, en totale contradiction avec les volontés du SCOT.

La multiplicité des enquêtes avec leur poids de dossier qui les accompagne font que les populations n'ont pas le temps de tout étudier, pour apporter leur contribution.

Est-il légal de procéder à autant d'enquêtes en même temps dans un même lieu (aéroport, SCOT, PLU, porcherie, …) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le schéma de cohérence territoriale SCOT de la métropole Nantes/St Nazaire, qui couvre le territoire du projet d'aéroport, a été soumis à enquête publique en fin d'année 2006. Ce SCOT prévoit bien la réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes et est ainsi compatible avec les dispositions de la DTA qui prend également en compte l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

En adéquation avec l'orientation de la DTA de limiter l'étalement urbain, le SCOT fixe les dispositions nécessaires pour limiter l'étalement urbain vers le nord de l'agglomération nantaise.

La pièce A 2 situe l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans l'ensemble des procédures devant conduire à la réalisation de l'aéroport. Le regroupement de plusieurs enquêtes (DUP, mise en compatibilité des PLU) constitue pour le public une simplification.

Aucun texte réglementaire ne limite le nombre d'enquêtes publiques pouvant être menées simultanément.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

11.2 la dérive du projet technique par rapport aux critères fixés par l'AM de 2003 : sortie de ZAD, des pistes convergentes, la piste Nord décalée vers l'Ouest…

Le projet devait être entièrement réalisé dans le périmètre de la ZAD, alors qu'il est maintenant prévu une extension de 150 ha , avec la destruction d'un village comportant deux exploitations agricoles : **est-ce légal ?**

Il ne faut pas accepter la création de la zone U, au motif que cela permet de sortir l'emprise du projet hors des limites de la ZAD.

Une telle disposition est contraire aux conditions de poursuites du projet fixées par le Ministre de l'Equipement dans son arrêté du 9/10/2003.

Pourquoi malgré l'arrêté du ministre du 9/10/2003 stipulant que 1'aérodrome devra être implanté dans l'emprise de la ZAD créée, le projet déborde de cette emprise au Nord-Ouest en intégrant le village du Liminbout.

Le choix de ce site a été entériné par arrêté ministériel à l'issue d'un Débat Public qui aurait du, en tant que première expérience sur ce type de projet, porter sur une comparaison sérieusement argumentée de différentes alternatives. Or ce débat a été faussé par le fait, au regard de la comparaison multicritères conduite par le bureau d'études Cosynergie, le critère de la « disponibilité des terrains » a été pris en compte au même rang que celui des « nuisances sonores et d'urbanisme » pour privilégier le site de Notre-Dame-des-Landes.

C'est donc bien la constitution d'une ZAD par le Département depuis 1974 - donc une décision antérieure au Débat Public prise dans un autre contexte socio-économique et sans l'accord des populations concernées - qui a déterminé ce choix.

Ce choix n'est pas davantage justifié par le dossier d'enquête publique qui se contente d'en prendre acte. Au contraire même, le dossier de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le projet d'aéroport démontre bien que ce choix n'a pas été intégré jusqu'ici.

Son intégration est désormais difficile.

En effet, I'implantation du projet d'aéroport du Grand-Ouest ne peut se faire qu'au prix d'une sortie, par la nouvelle zone UF - Aéro, de l'ex-ZAD dans sa partie Nord-Ouest. Ce débordement constitue une violation des dispositions de l'arrêté ministériel en date du 9 octobre 2003, et il démontre bien que le site de Notre-Dame-des-Landes est trop exigu pour accueillir le projet d'aéroport du Grand-Ouest sans autre choix que de sacrifier des villages ou de faire peser sur d'autres des nuisances sonores intolérables.

Pourquoi les politiques n'ont-il pas pris les mesures nécessaires pour empêcher les constructions aux abords de la ZAD ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le positionnement des pistes a été arrêté par le comité de pilotage du 7 mars 2005 et confirmé par le comité de pilotage du 27 juin 2005. Ce choix permet de limiter les nuisances pour les villages environnants ainsi que les atteintes à l'environnement. Ce positionnement a conduit au choix du scénario A3a.

Par ailleurs, ce positionnement a permis de préserver une zone plus sensible au plan environnemental, ce qui est constaté dans l'avis du ministère de l'écologie et du développement durable (cf. chapitre H.7) qui souligne à cet égard l'amélioration à travers ces démarches de l'intégration environnementale du projet.

Ce positionnement entraîne un léger dépassement du périmètre de la ZAD. Pour en tenir compte, l'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 a été modifié par l'arrêté du 25 septembre 2006 qui prend acte des orientations arrêtées par le comité de pilotage et autorise " un dépassement modéré de la zone considérée ", dans le souci précisément de limiter au maximum le nombre de personnes susceptibles d'être exposées aux nuisances sonores (cf. chapitre C.2.2).

Ce léger dépassement au nord-ouest de la ZAD est largement compensé par la préservation de terrains ayant une plus grande valeur écologique, au nord-est. Pour empêcher les constructions aux abords de la ZAD et plus précisément dans les futures zones de bruit, un périmètre de sursis à statuer a été instauré en 2004 (arrêté préfectoral du 18 février 2004).

Commentaire de la commission d'enquête :

Sans commentaire.

11.3 le bilan avantages/inconvénients > 0 pas démontré

Pour qu'une DUP soit justifiée, il faut que le porteur du projet démontre que le bilan avantages/inconvénients est nettement en faveur du projet.

La satisfaction de cette condition (la théorie du bilan) est indispensable pour justifier la DUP.

Pour beaucoup d'intervenants à l'enquête publique, le bilan apparaît très nettement négatif et, en tous cas, le dossier ne démontre pas qu'il est positif.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier soumis à l'enquête publique présente les avantages du projet au regard de l'intérêt général par rapport à ses impacts. Les différentes pièces du dossier analysent chacun des aspects de l'opération (socio-économique, environnemental, urbanisme…).

Le dossier soumis à l'enquête publique au regard de cette analyse approfondie s'efforce précisément de démontrer que le bilan avantages - inconvénients est favorable et conclut donc à l'intérêt général de cette opération.

Commentaire de la commission d'enquête :

L'objectivité ou subjectivité de ce type de bilan est une éternelle bouteille à l'encre dans ce genre d'enquête : l'importance des impacts ou des préjudices diffère selon que l'on privilégie l'économie, l'écologie, l'humain …

Les intérêts du porteur du projet étant contradictoires avec ceux des opposants, il est donc normal qu'il y est discordance sur la valeur accordée au bilan « avantages-inconvénients ».

11.4 la zone de Sursis à Statuer est définie avant que le PEB ne soit arrêté

Sur la carte du périmètre de sursis à statuer (page 99) qui correspond aussi au périmètre de délaissement, le public s'est interrogé sur les motivations qui ont amené le contournement du village du « Brossais » sur Grandchamp, des villages du « Breil », « Gérauderie », « Ker Marie » et « Loinville » sur Notre Dame des Landes et du Centre de soins « le Bois Rignoux » sur la Paquelais .

Par ailleurs, certains ont relevé que la zone de sursis à statuer a été définie avant que les trajectoires et le PEB ne soient arrêtés ce qui leur paraît anormal.

Une riveraine a demandé ce que voulait dire la zone de sursis à statuer. Elle est située à l'intérieur de cette zone et elle n'a eu aucune information particulière. Quels sont les risques, etc ? Quelles sont les conséquences pour les propriétaires ?

Son exploitation et sa maison d'habitation se trouvent dans la zone du sursis à statuer alors qu'elles ne sont pas prises en compte par le plan de rachat du CG44, pourquoi ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'exclusion de certains villages du périmètre de sursis à statuer, outil préventif, répond au choix de scénarios limitant le nombre de personnes potentiellement exposées au bruit.

La zone de sursis à statuer et l'établissement d'un PEB relèvent de procédures distinctes qui n'ont pas de lien direct entre elles.

Le sursis à statuer est un mécanisme préventif qui permet à l'administration de différer l'octroi d'autorisations individuelles afin de préserver la mise en oeuvre de la règle future. Par nature, il a vocation à être mis en oeuvre en amont de la procédure, ce qui a été précisément fait pour le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Le PEB est un document d'urbanisme, soumis à enquête publique et opposable aux tiers, instaurant des règles précises d'utilisation des sols en fonction du degré de nuisances sonores engendrées par le projet. Par définition, il ne peut être approuvé que lorsque les modalités précises de réalisation du projet seront arrêtées ce qui suppose l'approbation préalable du projet. Le PEB intervient donc très logiquement après l'instauration du sursis à statuer.

Toutes les explications relatives au sursis à statuer et au droit de délaissement figurent aux chapitres C.1.4.6.5 et E.4.9.2.6.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

11.5 PEB ou zone du sursis à statuer sur scénario A3

Certains ont relevé que le projet de PEB et la zone de sursis à statuer ont été étudiés et délimités à partir du scénario A3.

Or, finalement, c'est un scénario A3 bis qui a été adopté.

Le projet de PEB et la zone de sursis à statuer n'ont pas été rectifiés.

Réponse du maître d'ouvrage :

La zone de sursis à statuer a été définie en concertation avec les maires des communes concernées et a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 18 février 2004. Le périmètre a été établi sur la base des hypothèses d'implantation des pistes présentées au débat public et retenues dans l'arrêté ministériel de 2003, l'objectif étant de s'approcher au mieux des zones C des simulations de PEB effectuées pour les scénarios susceptibles d'être retenus.

Le scénario A3 retenu en mars 2005 par le comité de pilotage a en effet été légèrement modifié (de l'ordre de 1° de rotation) à la demande du Maire de Grandchamp-des-Fontaines qui avait exprimé le souhait de mieux protéger le village de la Grande Haie impacté par la zone B de la

simulation. Cette légère modification, qui a été actée par le Comité de pilotage du 27 juin 2005, n'a pas fondamentalement modifié, au-delà de la Grande Haie, le positionnement de la zone C. La cohérence avec les limites de la zone de sursis à statuer définie en 2003 a donc été maintenue.

Il convient de rappeler que le projet de PEB présenté à la pièce E du dossier d'utilité publique a bien été établi sur la base du scénario dit " A3 amélioré " validé par le Comité de pilotage du 7 mars 2005 et prenant en compte la demande de modification du Maire de Grandchamp-des-Fontaines acté par le Comité de pilotage du 27 juin 2005.

Commentaire de la commission d'enquête :

Sans commentaire.

11.6 le projet est incomplet , cela procède du saucissonnage

Le dossier de présentation du projet est incomplet ce qui pose problème vis à vis d'un réel exercice de démocratie sociale.

A la Chapelle S/Erdre, deux enquêtes interfèrent :

- celle relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant,
- celle concernant le projet de NDDL.

Beaucoup ont regretté que l'étude qui traite de la ligne ferroviaire Nantes-NDDL ne soit pas jointe au dossier d'enquête.

Les quelques lignes consacrées dans le dossier à la desserte ferroviaire le rendent incomplet : la justification du retard dans ces études devrait être fournie. Le public réclame des informations sur ce volet : planning de réalisation, de consultation…

Pourquoi la Chapelle S/Erde ne fait elle pas partie de l'étude (pièce E, E 2, 14, 13 loisirs) ? alors qu'il est question de rouvrir la ligne SNCF Nantes- Blain ?

Si cette ligne est réouverte, la Chapelle pourrait bénéficier d'un tram-train toutes les 15' vers Nantes. Ce projet devra faire l'objet d'une concertation ultérieure.

Pourquoi cela ne fait-il pas partie de l'enquête publique ?

Un article de la revue n°68 avril 2006 de la Chapelle S/Erdre mentionne le réaménagement du carrefour de la Coutancière, pour permettre aux différents moyens de transport de cohabiter (voitures, piétons, vélos, et tram pour NDDL).

Cette connexion et l'impact qui en découle devraient faire partie intégrante de cette étude ? Pourquoi ce vide ?

Certains ont constaté dans le paragraphe G-1 que seules les communes de Fay de Bretagne, Grandchamp des Fontaines, Notre Dame des Landes, Treillières et Vigneux de Bretagne sont concernées par la mise en compatibilité de leurs documents

d'urbanisme. Toutes les communes susceptibles de subir des désordres hydrauliques et hydrologiques consécutifs à l'implantation de ce projet et à ses dommages collatéraux devraient être concernées. Elles sont complètement ignorées par le dossier soumis à l'enquête.

Après étude, les autorités seront sans doute amenées à créer ou à étendre des PPR (plans de prévention des risques naturels prévisibles) et à réviser leurs PLU. pour prendre en compte ces désordres potentiels.

Or «**la déclaration d'utilité publique ne peut valablement intervenir que si l'opération est compatible avec les PLU »** .

Conformément à l'article L123-16 du code de l'urbanisme, les PLU de toutes les communes concernées devraient être mis en compatibilité.

Les communes de Saffré, Héric, La Chevallerais, Blain, celles situés en aval dans la vallee de l'lsac, Le Gâvre, Plessé, Guenrouet Fégrésc, Séverac et Théhillac (56) ainsi que La Chapelle sur Erdre (vallée de l'Hocmar et du Gesvres) et Nantes (vallée du Gesvres) devront probablement faire l'objet d'une adaptation de leurs documents d'urbanisme lorsque l'impact du projet sur leur territoire aura été étudié.

D'un côté, dans le dossier E, on a des données connues aussi bien par des observations que par le vécu des habitants. On dispose de modélisations satisfaisantes des prévisions qu'on peut adopter dans leurs hypothèses les plus contraignantes en tenant compte des incertitudes liées au réchauffement climatique qui peuvent entraîner une exacerbation de certains phénomènes (notamment l'alternance de sécheresse et de pluie diluvienne) Même si l'étude du projet lui-même n'est pas encore faite, on a des ratios qui permettent de déterminer avec une approximation suffisante les surfaces qui seront « bétonnées » du fait de l'implantation des équipements aéroportuaires et des zones d'activités annexes.

L'auteur du projet pouvait donc envisager avec une marge d'erreur réduite les conséquences et les coûts induits par le nouvel équipement. Mais il n'en a pas tenu compte et pire, il a occulté les problèmes pour qu'ils ne soient pas une source d'inquiétude lors de l'enquête publique.

De l'autre côté (celui du volet économique dans le dossier F) le dossier fournit une accumulation de données parfaitement présentées sur l'état des lieux, mais il en tire des extrapolations fantaisistes issues de modélisations incertaines qui aboutissent à des conclusions qui n'ont qu'un seul but : la valorisation du projet.

Des études hydrologiques complémentaires sont bien prévues dans le tableau du paragraphe A.2 qui récapitule la procédure administrative liée à cette opération.

Néanmoins, on remarque que le salmigondis des prévisions économiques basé au mieux sur des vœux pieux et au pire sur le cynisme des porteurs du projet est érigé en impérieuse nécessité de concrétiser ce projet alors que la prudence qui devrait s'imposer après lecture des données environnementales est perdue au milieu d'un tableau récapitulatif administratif et ainsi ravalée au rang de post-scriptum.

Dès que ce projet a été ressorti des cartons, à la fin du siècle dernier, ceux qui le soutiennent n'ont jamais cherché à informer honnêtement les citoyens de ce département, mais ils ont en revanche mis en œuvre une communication foisonnante et coûteuse, au frais des contribuables, pour le promouvoir.

Le dossier soumis à l'enquête publique se situe plus, hélas, dans cette ligne de communication que dans « l'obligation démocratique » d'informer, ce qui nous permet de vérifier une fois de plus la justesse de l'aphorisme de Noam Chomsky, figure éminente de l'intelligentsia américaine, « La propagande est à la démocratie ce que la violence est à la dictature »

De nombreuses lois qui n'existaient pas quand on a lancé ce projet il y a bientôt 40 ans ont été intégrées à notre arsenal législatif, notamment dans les domaines de la prévention des risques (naturels, industriels, etc.) et dans celui de la protection de notre environnement. Une consultation de tous ces textes, dont beaucoup sont répertoriés dans le paragraphe A.5 du dossier d'enquête, et une attention particulière à l'état des lieux dans toutes ses composantes environnementales, amènent à penser que la zone réservée pour l'implantation ce projet est sans doute un des pires choix qu'on pouvait faire.

L'édifice juridique, auquel ce projet doit être conforme, a été couronné par l'intégration dans notre constitution de la Charte de l'environnement qui a été promulguée par le Président de la République le 1er Mars 2005. Il est précisé dans son article 5 que lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertain en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veilleront par application du principe de précaution, et dans leur domaine d'attribution, à la mise en œuvre de procédures d'évaluations des risques et à l'adaptation de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation des dommages.

On est bien ici dans ce type de problématique à laquelle risquent de s'ajouter des dommages économiques et sociaux et des dégâts matériels importants sur les infrastructures et les zones d'habitat existantes. On peut bien sûr nier le danger d'aggravation des menaces et des phénomènes récurrents que des milliers de personnes ont déjà subis. Serait-ce raisonnable ?

D'autres risques, incohérences ou inconvénients majeurs de la localisation de cet équipement sont abordés dans d'autres contributions à cette enquête publique : Négligence ou volonté d'occulter des aspects particulièrement négatifs du site de Notre Dame des Landes ? Une telle accumulation rend l'étude du projet et le projet lui-même très peu pertinents.

Beaucoup ont soutenu l'idée que tous les documents concernant la réalisation du projet n'ont pas été versés à l'enquête publique.

Pour preuve, joint en copie la carte de l'Auran parue dans le bulletin « Erdre Gesvre Actualités », n°9 du novembre 2006 : cette carte fait apparaître le tracé du futur tram-

train qui desservirait l'aéroport vers 2015, comme le précise le document mis à l'enquête.

Pourquoi ce document (et vraisemblablement d'autres) n'est-il pas présenté ?

Où sont les tracés de la LGV Nantes-Rennes ?

Le dossier d'enquête publique est totalement muet sur le coût de fonctionnement du futur d'aéroport dans son dimensionnement envisagé.

Le dossier d'enquête publique est totalement muet sur les conséquences d'un afflux de population à proximité de l'aéroport, dans une communauté de communes qui vient d'élaborer un PLH en conformité avec le SCOT métropolitain.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'enquête publique porte sur l'aéroport lui-même et prend en compte l'ensemble des aménagements d'accompagnement nécessaires, à savoir la desserte routière d'accès et les installations de sécurité aérienne.

S'agissant de la réouverture de la ligne Nantes-Chateaubriant, une concertation locale s'est tenue du 22 mai au 30 juin 2006, étant précisée que cette concertation n'est pas une enquête publique au sens juridique du terme. Une enquête sur ce projet ne pourra être prescrite qu'après la prise en considération du projet par le ministre des transports.

Le dossier d'enquête publique ne porte pas sur la réouverture de cette ligne, ou sur son prolongement. Ces opérations ferroviaires sont situées en dehors du périmètre direct de l'opération soumise à enquête et s'inscriront dans une démarche administrative propre (cf. chapitre C.1.3 page 27).

Conformément au code de l'urbanisme, les PLU doivent être mis en conformité avec le projet avant que soit prononcée sa déclaration d'utilité publique. L'enquête sur la mise en conformité des PLU ne concerne que les communes sur lesquelles la plate forme aéroportuaire a une emprise.

Le projet fera l'objet le moment venu d'une enquête " loi sur l'eau " lorsque le niveau des études permettra d'identifier très précisément les problèmes hydrauliques. A ce jour, aucune des communes dont le territoire est concerné par le projet n'est susceptible d'être touchée par un Plan de prévention des risques naturels.

Le coût de fonctionnement du futur aéroport est explicité dans la pièce F évaluation socio-économique et financière du dossier d'enquête publique.

S'agissant des conséquences d'un éventuel afflux de population à proximité de l'aéroport, il convient de souligner la règle de compatibilité des documents d'urbanisme entre eux. La DTA approuvée le 17 juillet 2006 prend en compte l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et retient le principe de la maîtrise de l'étalement urbain. Le SCOT de la métropole Nantes/Saint-Nazaire, qui doit être compatible avec la DTA et prendre en compte l'aéroport (cf. chapitre E.2.13.6 page 92), retient bien ce projet ainsi que l'objectif de la maîtrise de l'urbanisation. Les PLU des communes doivent être compatibles avec le SCOT et la DTA, et donc prendre en compte à leur tour cet objectif de maîtrise de l'urbanisation.

Il y a lieu de rappeler également que l'objectif du sursis à statuer puis du futur PEB est d'empêcher à titre préventif l'implantation de toute nouvelle population à proximité des nuisances de bruit de l'aéroport.

Commentaire de la commission d'enquête :

Si la réponse apportée à ce thème par le porteur du projet est pleinement satisfaisante, il faut toutefois reconnaître que les éléments portés à la connaissance du public, au travers du dossier, sur la possibilité d'une desserte tram-train, voire d'une desserte TGV, peuvent paraître ambigus.

Le maître d'ouvrage aurait notamment du être plus précis sur le fait que ces projets n'étaient que des hypothèses dont l'opportunité de réalisation ne dépendait pas de son fait (communauté d'agglomération pour le tram, et RFF pour la ligne TGV).

L'apport d'informations supplémentaires dans des bulletins municipaux (ou similaire), avant et pendant le déroulement de l'enquête n'a fait qu'intensifier la nébulosité du dossier sur ce point particulier.

11.7 l'enquête public : loi Bouchardeau ou droit commun?

Des observations ont été produites sur ce point particulier.

La question a été posée en cours d'enquête.

Il a été reproché à certains commissaires enquêteurs de ne pas avoir répondu immédiatement.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'arrêté préfectoral du 27 septembre 2006 prescrivant les enquêtes publiques vise notamment les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques susceptibles d'affecter l'environnement.

Ces articles L.123-1 et suivants reprennent les dispositions de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, dite " Loi Bouchardeau ".

Il s'agit donc clairement d'une enquête loi Bouchardeau.

Il convient de souligner que, même si un questionnement entre les types d'enquête a pu intervenir lors de permanence de commissaires enquêteurs, le fait qu'une réponse n'ait pas été apportée immédiatement est sans incidence sur le fond du dossier et ne saurait mettre en cause l'ensemble des éléments d'analyse présentés dans le dossier d'enquête publique dans la mesure où le contenu des dossiers enquêtes publiques " loi Bouchardeau " prévu par les textes est le plus complet.

Commentaire de la commission d'enquête :

La désignation des commissaires enquêteurs par le tribunal administratif de Nantes, implique également de fait qu'il s'agit d'une enquête « loi Bouchardeau », par opposition aux enquêtes de droit commun où leur désignation est effectuée par le préfet, le président du Conseil Général, le maire… de la collectivité concernée.

Comme il est stipulé dans la charte du commissaire-enquêteur rédigé par la CNCE, le commissaire-enquêteur doit être à l'écoute du public et s'engage à recueillir ses observations et contre-propositions dans les meilleures conditions possibles.

Dans le cas présent, ces principes ont été intégralement respectés par les membres de la commission d'enquête.

THEME N° 12

Les Spécificités locales et divers.

T 12 : les spécificités locales et divers
* le maintien des aéroclubs à NA
* pas de mesures de compensation pour le club des ULM (Ln°469 registre préfecture)
* l'avenir du club de Motocross
* l'emprise des échangeurs
* la presqu'île de GUERANDE oubliée
* le classement de l'aéroport de LA BAULE ESCOUBLAC à usage restreint
* la suppression des vols de nuit est souhaitée
* la pression foncière va modifier le marché et perturber les grands équilibres
* la construction d'une gare souterraine (scénario 3 - observation Région BRETAGNE - lettre n°319 annexée aux registres Préfecture)
* les représentants des personnels des CCI gérant NA demandent le même traitement que les salariés des sociétés aéroportuaires (observation O17 registre préfecture)
* l'impossibilité de l'approche ILS à NA : possibilité d'améliorer la situation?
* le PGS NA est obsolète (observation O48)
* comment les sentiers de randonnée seront-ils rétablis?
* quel est l'avenir de la maison de Bois Rignoux
* une demande de murs antibruit est formulée à Sautron
* l'association de Loisirs équestres à l'Ouest de l'Erdre demande la prise en compte de ses activités
* l'impact et les mesures compensatoires hors périmètre sont ignorés
* le risque lié au survol des sites SEVESO de l'estuaire n'est pas correctement apprécié
* diverses rubriques

C'est un ensemble de questions dont le seul lien est l'installation annoncée de l'aéroport sur le site de Notre Dame des Landes.

12.1 le maintien de l'activité de l'aéroclub à Nantes Atlantique

Les courriers émanent des membres des deux aéroclubs qui utilisent actuellement l'aéroport NA : Aéro-club AIRBUS (ACAN) et l'aéro-club de Loire Atlantique (ACLA). Les 2/3 des adhérents expriment cette opinion dans les courriers remis à la Préfecture de Nantes. Dans leurs remarques, ces personnes rappellent l'intérêt pour leurs clubs de maintenir leur activité sur le site de leur création, Nantes Atlantique.

Ils craignent que dans le cadre de la mise en œuvre du nouvel aéroport l'avenir de leur club soit compromis et ils proposent les solutions suivantes :

- Maintien de l'activité des aéro-clubs sur la plate-forme actuelle alliant proximité, facilité de mise en œuvre et qualité de formation. Le maintien de l'activité d'Airbus sur le site NA les conforte dans cette position.
- Réduction éventuelle de la longueur de la piste,

- Permanence des contacts avec la DGAC et associations de riverains pour contribuer à la diminution des nuisances sonores.
- Leur participation aux différentes commissions vont dans ce sens.

Ils souhaitent, en conséquence que leurs clubs puissent maintenir leur activité sur le site de NA.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans la pièce C, au chapitre C.1.4.6.4, s'agissant du devenir de Nantes Atlantique, il est précisé que l'aviation légère et de loisirs sera répartie entre les autres aéroports dont celui de Notre-Dame-des-Landes.
Cette possibilité de transfert de ces activités est également abordée au point n° 12.6 ci-après, des aérodromes tels qu'Ancenis, Saint Nazaire sont cités. Par ailleurs, les dispositions seront prises pour accueillir ce type d'activité sur le site de Notre-Dame-des-Landes, les aéroclubs pouvant y disposer, s'ils le souhaitent, d'infrastructures équivalentes à celles dont ils disposent aujourd'hui sur le site de Nantes Atlantique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Une des raisons majeures du déplacement de Nantes Atlantique est la gêne sonore. L'aviation légère ne peut être exclue de ce processus.

A l'heure actuelle, il est envisagé qu'une partie des activités de l'aviation légère et de loisirs rejoigne le site du nouvel aéroport et le reste sur les aéroports voisins.

La Baule Escoublac souhaite restreindre l'utilisation de ses équipements. La concertation avec les intéressés peut leur donner la possibilité d'organiser ce déplacement dans les meilleures conditions de façon à pérenniser leur activité dont l'intérêt pour l'aviation locale est indéniable.

Le maître d'ouvrage affirme que les aéroclubs pourront disposer d'infrastructures équivalentes à celles utilisées à Nantes Atlantique sur le site du projet et ajoute, au point 12.6, que l'aérodrome de Saint Nazaire dont l'aéroclub à une faible activité pourrait les accueillir.

12.2 pas de mesures de compensation pour le Club ULM, Les Nez au Vent (lettre n°469 annexée au registre préfecture)

Dans ses remarques, le président du club ULM Les Nez au Vent basé à Héric et président du Comité régional ULM des Pays de la Loire s'étonne que le club qu'il préside n'ait pas été contacté par l'organisme Ouest aménagement qui avait la charge de la partie Loisirs.

Il constate que la base a été supprimée sur le document présenté (p.21- Doc.E) au public et qu'aucune mesure de remplacement n'est proposée.

Il signale que sur la carte p.113, la piste ULM n'est pas située au bon endroit.

Il suppose que des 100 000 € prévus pour indemniser les activités de loisirs, son club ne recevra rien.

Bien que hors du cadre dans les activités de loisirs, il est conscient que cette activité ne pourra perdurer à cet emplacement compte tenu de la zone CTR probable autour de NDDL.

Il rappelle l'intérêt de ce club tant du point de vue économique que purement loisir.

En conséquence, il demande que son activité soit prise en considération et que son club qui n'a pas l'intention de disparaître puisse bénéficier de mesures administratives et financières pour :

- Rechercher un nouveau terrain en dehors de la future CTR de NDDL,
- Obtenir les autorisations nécessaires à l'ouverture d'une nouvelle base,
- Etre aidé dans la mise en conformité de ce nouveau terrain et son aménagement général,
- Avoir la possibilité de construire un hangar abritant les appareils ULM, un club house, un mobil home…
- Déclarer ce nouveau terrain zone de loisirs ou zone aéronautique.

Il signale qu'un autre club sera impacté, se trouvant sous la TMA, proche donc de la zone limitée à 1 500 ft maximum au lieu des 3 500 actuellement.

Il demande que les clubs du département soient contactés et informés car ils seront touchés par la réduction du domaine de vol.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La ZAD (Zone d'Aménagement Différé) a été créée en 1974.
La réglementation concernant les distances que doivent respecter les plates-formes ULM par rapport à des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique date de 1986 rappelant une réglementation de 1971.

Le 1er arrêté de création de la plate-forme ULM d'Héric date de 1992, il à été modifié en 1993 puis en septembre 2006.

Extrait de l'arrêté de septembre 2006 autorisant la plate-forme ULM à Héric

A R R E T E

Le préfet de la région des pays de la Loire,
préfet de la Loire-atlantique

VU le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R.132-1, D.132-8, le livre II et les articles R.133-8 et 133-9,

VU le code des douanes,

VU l'arrêté interministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aérodynes ultra-légers motorisés (ULM), peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome,

VU l'arrêté interministériel du 20 avril 1998 portant sur l'ouverture des aérodromes au trafic aérien international modifié par l'arrêté du 18 avril 2002, et notamment son article 7,

VU l'arrêté préfectoral du 22 mai 2006 donnant délégation de signature à Monsieur Jean-Philippe TRIOULAIRE, sous-préfet de Châteaubriant, pour l'instruction des demandes et délivrances des autorisations de créer une plate-forme ULM ;

VU les arrêtés préfectoraux des <Observations>18 mai 1992 et 22 septembre 1993 autorisant l'exploitation de la plate-forme ULM située lieudit Le Frazier à <villepiste> (44),

VU la demande reçue le <Date_réception_demande>, présentée par Monsieur <Prénom> <NOM>, <TITRE1> du <Assoc>, domicilié <ville1>, concernant les conditions d'exploitation de cette plate-forme<cpvillepiste>,

VU le dossier annexé à cette demande,

VU l'accord donné par les propriétaires des parcelles sur l'installation d'une plate-forme ULM par le <Assoc>

VU les avis émis par le délégué régional des Pays de la Loire de la direction de l'aviation civile Ouest, le directeur zonal de la police aux frontières de la zone Ouest à Rennes, le directeur interrégional des douanes et droits indirects de Nantes, le commandant de la zone aérienne de défense Nord, le commandant de la compagnie de gendarmerie de Châteaubriant, le maire de <villepiste>,

SUR proposition du secrétaire général de la sous-préfecture de Châteaubriant,

EXTRAITS :

Article 14 *- Les dispositions du présent arrêté ne préjugent pas des autres restrictions susceptibles d'être apportées soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontière, de sécurité publique, de défense nationale, de tranquillité publique.*
Article 15 *- **La présente autorisation est précaire et révocable** en cas de non-respect de la réglementation en vigueur.*

AR R E T E

Le préfet de la région des pays de la Loire,
préfet de la Loire-atlantique

VU le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R.132-1, D.132-8, le livre II et les articles R.133-8 et 133-9,

VU le code des douanes,

VU l'arrêté interministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aérodynes ultra-légers motorisés (ULM), peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome,

VU l'arrêté interministériel du 20 avril 1998 portant sur l'ouverture des aérodromes au trafic aérien international modifié par l'arrêté du 18 avril 2002, et notamment son article 7,

VU l'arrêté préfectoral du 22 mai 2006 donnant délégation de signature à Monsieur Jean-Philippe TRIOULAIRE, sous-préfet de Châteaubriant, pour l'instruction des demandes et délivrances des autorisations de créer une plate-forme ULM ;

VU les arrêtés préfectoraux des <Observations>18 mai 1992 et 22 septembre 1993 autorisant l'exploitation de la plate-forme ULM située lieudit Le Frazier à <villepiste> (44),

VU la demande reçue le <Date_réception_demande>, présentée par Monsieur <Prénom> <NOM>, <TITRE1> du <Assoc>, domicilié <ville1>, concernant les conditions d'exploitation de cette plate-forme<cpvillepiste>,

VU le dossier annexé à cette demande,

VU l'accord donné par les propriétaires des parcelles sur l'installation d'une plate-forme ULM par le <Assoc>

VU les avis émis par le délégué régional des Pays de la Loire de la direction de l'aviation civile Ouest, le directeur zonal de la police aux frontières de la zone Ouest à Rennes, le directeur interrégional des douanes et droits indirects de Nantes, le commandant de la zone aérienne de défense Nord, le commandant de la compagnie de gendarmerie de Châteaubriant, le maire de <villepiste>,

SUR proposition du secrétaire général de la sous-préfecture de Châteaubriant,

EXTRAITS :

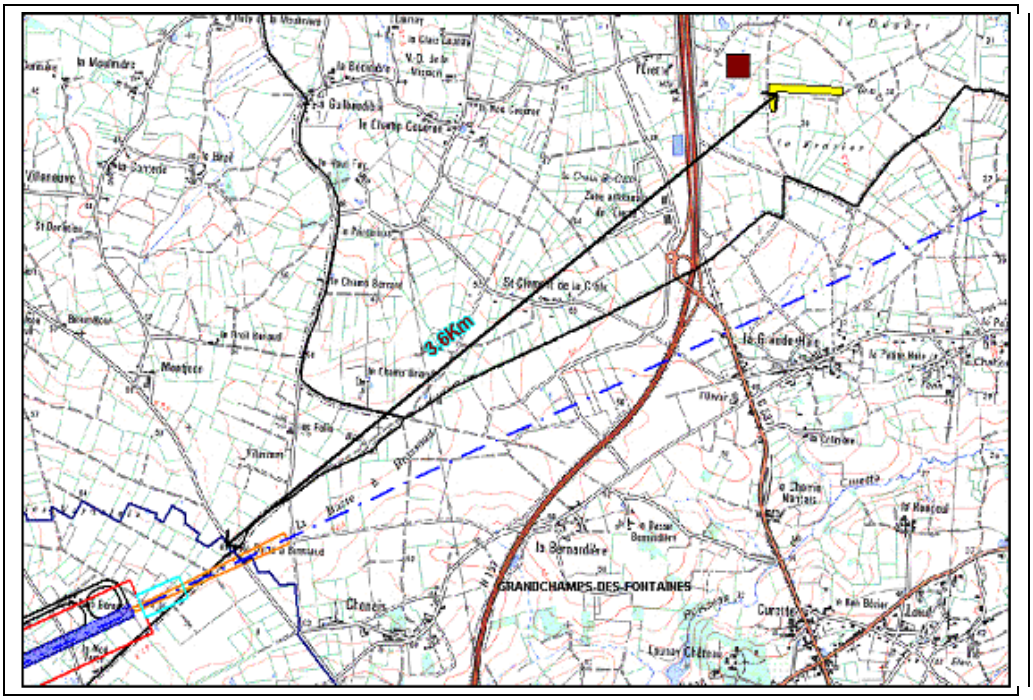
***Article 14** - Les dispositions du présent arrêté ne préjugent pas des autres restrictions susceptibles d'être apportées soit dans l'intérêt de la circulation aérienne, soit pour des motifs de surveillance douanière, de contrôle de la circulation transfrontière, de sécurité publique, de défense nationale, de tranquillité publique.*
***Article 15** - **La présente autorisation est précaire et révocable** en cas de non-respect de la réglementation en vigueur.*

Les contraintes de l'article 14 de l'arrêté préfectoral d'autorisation de la plate-forme ULM concernant la circulation aérienne n'ont jamais laissé croire que la situation et l'avenir de la plate-forme seraient pérennes.

L'association ''Nez au vent'' qui pratique ses activités ULM sur cette plate-forme d'Héric a bien été contactée par le consultant Ouest Aménagement retenu pour le volet « Paysage, patrimoine bâti et activités de loisirs » ce qui lui a permis d'en tenir compte dans son étude et de faire apparaître cette activité à la pièce E du dossier d'utilité publique.

Différents représentants de l'activité ULM (président, propriétaire) de ce terrain ont été en contact avec la Délégation de l'Aviation Civile Pays de la Loire. Il leur a été signalé à plusieurs reprises que cette activité devrait à terme quitter ce site.

Situation de la plate-forme ULM d'Héric à 3,6 km de la ZAD.



La carte de la page 21 de la pièce E du dossier d'utilité publique présente les différents périmètres d'études qui ont été retenus suivant les différents sujets. Aucune activité ULM n'y est représentée du fait que la plate-forme d'Héric est en dehors du périmètre de la zone d'étude des activités de loisirs mais néanmoins elle est bien prise en compte par les études et citée à cet effet à plusieurs reprises dans la pièce E, notamment dans le résumé de celle-ci à la page 15.

S'agissant des clubs et associations pratiquant des activités aériennes sportives et de loisirs des Pays de la Loire, elles ont été informées par la Délégation de l'Aviation Civile Pays de la Loire, des évolutions du dossier. De même qu'elles seront consultées en temps opportun pour les dispositions qui seront envisagées en matière d'espaces aériens.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les dirigeants de ce club étaient informés que l'autorisation de la plate forme ULM était précaire depuis la création de cette activité. L'arrêté de création de la ZAD et les réglementations concernant les distances sont antérieurs (1974 et 1986) à la création de cette activité (1992).

Il ressort de la réponse du maître d'ouvrage que le club ULM ne peut prétendre à aucune compensation.

Cette association dispose de temps jusqu'à l'installation de l'aéroport de Notre Dame des Landes pour chercher un autre lieu où pratiquer son activité.

12.3 quel est l'avenir du club de moto cross ?

Le projet provoquerait la disparition du terrain de moto cross du Domaine de la Goussais. Le dossier mis à l'enquête évoque la recherche d'un site de remplacement en concertation avec l'association concernée et les collectivités.

La pression foncière, la nécessité de trouver des terres agricoles pour recréer les exploitations impactées, va rendre cette recherche difficile. Quel est, dans ce contexte, l'avenir du club de moto cross ? Quelles aides peut-il obtenir pour faciliter son déplacement et sa réinstallation ?

Y a-t-il des emplacements réservés pour les activités de loisirs inscrits dans les PLU-POS des communes riveraines suffisamment éloignés pour éviter les contraintes de voisinage ?

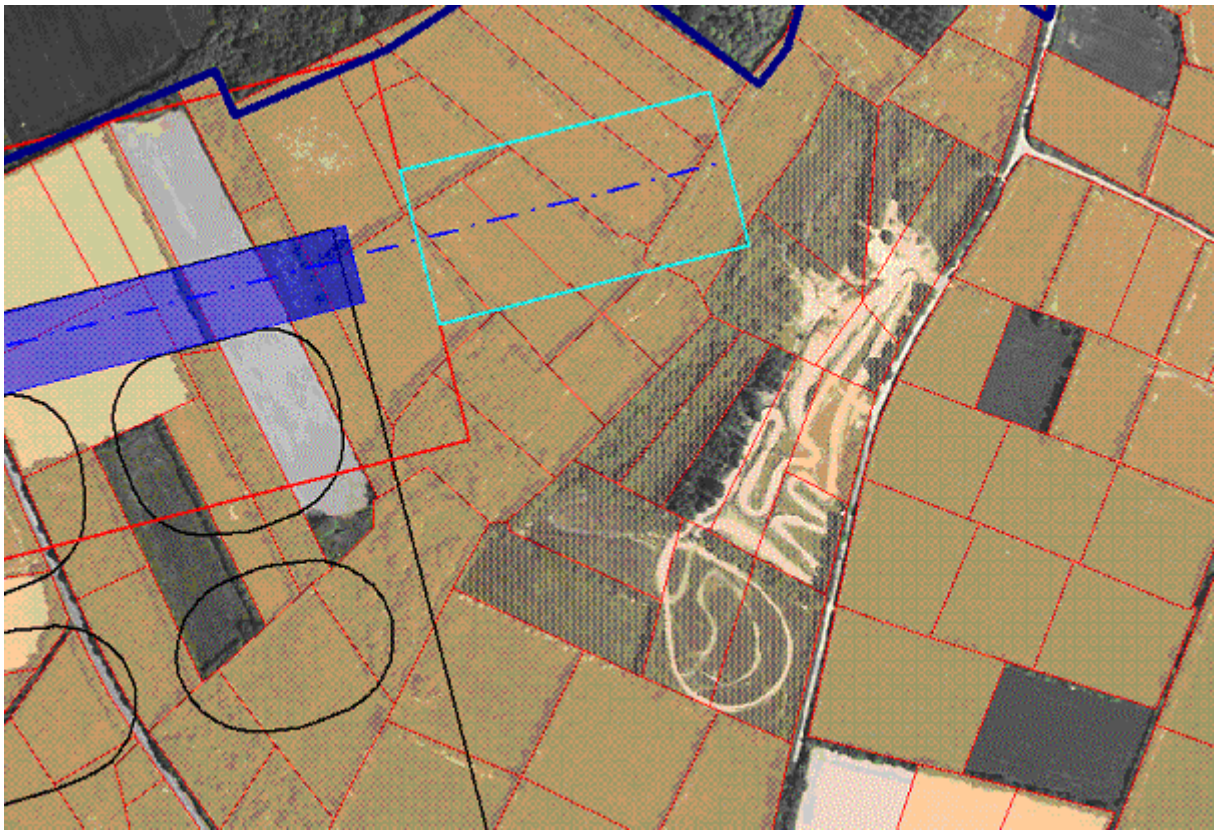
Réponse du maître d'ouvrage :

Le terrain de moto cross, dit du Domaine de la Goussais, est actuellement implanté sur les terrains appartenant au conseil Général de Loire Atlantique.

Il se trouve trop près de la piste et à l'emplacement d'un futur système d'atterrissage. Il ne pourra donc pas rester à cet emplacement.

Un site de remplacement pour la pratique du moto-cross sera recherché en concertation avec l'association concernée et les collectivités.

Situation du moto cross



Commentaire de la commission d'enquête :

Le projet présenté à l'enquête ne peut répondre dans le détail à ces questions qui seront reprises dans le futur avec les associations. Les négociations entre le maître d'ouvrage et

ces dernières devraient permettre de trouver une solution favorable à la pratique de ces activités.

Il sera cependant nécessaire de prendre les précautions d'installation de façon à protéger les riverains des nuisances liées au bruit, aux poussières… inhérentes à la pratique du moto cross.

12.4 quelle sera l'emprise des échangeurs ?

Des habitants du Temple de Bretagne notamment souhaitent connaître les emplacements des échangeurs et regrettent que dans le dossier mis à l'enquête ceux-ci ne soient pas précisément situés.

Un propriétaire à la Gazette, Fay de Bretagne souhaite savoir pourquoi sa parcelle cotée YV 59 se trouve en zone réservée et si elle sera expropriée pour la création de l'échangeur.

Est-on en mesure de dire actuellement quelles mesures de protection phonique sera proposée aux riverains de ces équipements dont la fréquentation et les nuisances seront accrues ?

A Grandchamp des Fontaines, une pétition de 37 signatures a été déposées.

Les signataires sont opposés au projet.

Ils considèrent que le dossier est trop imprécis pour que la concertation puisse se faire dans de bonnes conditions. Ils s'expriment sur 3 points.

1) l'échangeur prévu à Grandchamp des Fontaines

Selon eux, 2 exploitations agricoles seraient coupées, 4 autres modifiées et 13 habitations seraient touchées.

Il s'agirait d'un gaspillage inutile de terres agricoles et d'un apport de nuisances injustifié.

Les signataires demandent que la position exacte de cet échangeur leur soit précisée.

Ils proposent que l'échangeur soit placé plus au sud vers la Noë des Trembles, zone sans habitation et ne coupant pas d'exploitation agricole.

Ils demandent que soit remonté au Nord le projet de déviation de la RD 326 en conservant son tracé actuel.

Ils suggèrent que l'échangeur de la « Grand Haie » soit utilisé pour relier la desserte du futur aéroport en créant une voie longeant la RN 137 .

2) La RD 326

Il s'agit d'une route sinueuse et dangereuse. Il est inutile d'y créer un nouveau flux routier alors que l'échangeur de la Grand Haie répond à la demande. Qui aura la charge de la gestion et de la sécurité de la voie ? l'Etat ? Le Conseil Général ?

3) mettre le village de la Chézine dans la zone de sursis à statuer

3 maisons seront directement impactées.

Il serait juste de les intégrer dans la zone de sursis à statuer.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les fonctionnalités de l'échangeur sont indiquées au chapitre C.4.1.2.1. du dossier d'enquête publique.
La configuration définitive de cet échangeur sera précisée au stade d'études ultérieures (Avant-Projet-Sommaire Modificatif, et Projet), et fera l'objet de concertations approfondies (cf.chapitre C.2.3.2).L'emplacement réservé inscrit sur les documents d'urbanisme prend en compte les emprises potentielles nécessaires à la réalisation de cet échangeur. Les emprises exactes, qui feront l'objet d'acquisitions foncières, ne seront connues qu'à l'achèvement des études de niveau projet.

Les mesures de protection phonique nécessitées par la voie de desserte de l'aéroport, entre la RN165 à l'ouest et la RN137 à l'est, sont décrites au chapitre E.4.13.3. du dossier d'enquête publique.
La carte « Isophones et localisation des protections acoustiques » correspondante (pièce E page 231) indique un secteur d'habitat bénéficiant d'une protection acoustique au niveau de l'échangeur du Temple.
Le type et les dimensions de la protection seront arrêtés dans le cadre d'une étude ultérieure.

1) l'échangeur prévu à Grandchamp-des-Fontaines

Position exacte de l'échangeur
Le dossier d'enquête précise à 2 reprises les fonctionnalités assignées à l'échangeur de Grandchamp-des-Fontaines :
- une voie de liaison directe sera réalisée entre l'échangeur de la RN137 et la RD326 pour faciliter l'accès de la commune de Grandchamp-des-Fontaines (cf. chapitre C.3.3.1.2)
- situé à l'extrémité Est de la nouvelle voie, il assure le raccordement de la desserte routière avec la RN137 et la voirie locale (accès aux bourgs de Notre-Dame-des-Landes et de Grandchamp-des-Fontaines) (cf. chapitre C.4.1.2.1).

La configuration définitive de cet échangeur sera précisée au stade d'études ultérieures (Avant-Projet-Sommaire Modificatif, et Projet), et fera l'objet de concertations approfondies (cf. chapitre C.2.3.2).

Propositions de déplacement de l'échangeur
Le résumé non technique présente le cheminement ayant conduit au choix d'un scénario pour l'implantation de l'aéroport (cf. chapitre E.1.2.2), puis au choix du tracé de la desserte routière (cf. chapitre E.1.2.3).
Les propositions consistant à déplacer l'échangeur plus au sud (Noë des Trembles) ou plus au nord (Grande Haie), ne sont pas compatibles avec certains paramètres déterminants dans le choix du scénario, notamment :
- rester au maximum à l'intérieur de l'ancienne ZAD
- limiter les espaces délaissés entre la zone de l'aéroport et la voie de desserte

Par ailleurs, en plus des considérations visant à limiter l'impact sur les emprises et l'environnement, ces tracés auraient également un impact négatif en terme de coût, puisque le linaire de voie à créer passerait de 11 km à 15 km (2 km de part et d'autre de la RN137).

Impact sur les exploitations agricoles et les habitations
Les modalités de concertation avec les milieux agricoles sont décrites au chapitre A.2.1.4.2., 4ème alinea.
Les points soulevés dans ces observations ont notamment été pris en compte dans le cadre de la concertation préalable pour la desserte de l'aéroport et les rétablissements de voirie, conduite par l'Etat, en application des dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme.
Ainsi, le bilan de cette concertation (cf. chapitre H.5.2) précise que :

- « parmi les différents tracés proposés, le fuseau le plus au nord est privilégié. C'est celui qui a le moindre impact sur l'environnement, l'agriculture et le bâti existant, tout en consommant le moins d'espace. »
- « le positionnement précis des différents éléments fera l'objet de concertations, notamment avec les agriculteurs, pendant les études de projet qui se poursuivront au delà de l'enquête publique. »

2) La RD326

Le bilan de la concertation routière (cf. chapitre H.5.2.) précise qu'une somme de 10 Millions d'euros est inscrite dans le projet (cf. appréciation sommaire des dépenses, chapitre C.5.2.) pour réaliser différents aménagements de voirie à proximité du site. Ces mesures feront l'objet de réflexions concertées avec les gestionnaires des différentes voiries concernées.

La domanialité de la RD326 demeurera inchangée (réseau du conseil général de Loire-Atlantique), dans le cadre du projet d'aéroport et de sa desserte routière.

3) mettre le village de la Chézine dans la zone de sursis à statuer

Le chapitre E.4.11.4.1. précise les mesures prises afin de garantir une meilleure protection des populations contre les nuisances sonores engendrées par l'ouverture de la future plate-forme aéroportuaire.

Ces mesures comprennent notamment le périmètre de sursis à statuer, fixé par arrêté préfectoral du 18 février 2004.

Le village de la Chézine ne rentre pas dans ce périmètre, car l'implantation de l'aéroport, et les nuisances sonores engendrées à ce niveau, ne le justifient pas.

Avis de la commission d'enquête :

Le dossier de DUP ne permet pas de donner des réponses plus précises à ces questions.

L'emprise des échangeurs se situe dans les zones UF aéro dans les POS/PLU des communes concernées. Il est annoncé une série d'enquêtes parcellaires dans chacune de ces communes qui permettront aux propriétaires de faire valoir leur droit et de définir exactement les terrains nécessaires à la réalisation du projet. Soit après accord amiable ou suite à l'ordonnance d'expropriation, la prise de possession des terrains sera effective après paiement ou consignation de l'indemnité.

Les mesures de protection phonique sont annoncées mais ne sont pas, au stade de ce dossier, précisées. Il doit être possible de les préciser rapidement car les statistiques du trafic routier sont connues. Les nuisances sonores peuvent être estimées.

Pour ce qui est du village de Chézine, il ne rentre certes pas dans le périmètre de sursis à statuer lié à l'implantation de l'aéroport, mais il sera très impacté par les nuisances liées au bruit routier de l'échangeur. Il sera utile pour ses habitants qu'une protection acoustique soit établie comme pour l'échangeur du Temple de Bretagne si les seuils réglementaires sont franchis.

12.5 la presqu'île de Guérande est oubliée (observation n°65 sur registre préfecture)

Dans le dossier remis en préfecture (cote 15), l' OCAAALM (Organisation Contre les Abus Acoustiques Aériens sur un Littoral Menacé) considère que la presqu'île de Guérande a été oubliée dans le projet soumis à l'enquête.

Située à 4 minutes de vol , dans l'axe des futures pistes, l'auteur estime que cet espace aurait dû figurer au dossier d'enquête avec la Baie de La Baule , du Parc de la Brière et des marais salants.

L'impact sonore ne sera pas négligeable, la presqu'île serait « effleurée » pour les atterrissages, les avions volant entre 600 et 900 m avant d'intercepter la balise ILS de Paimbeuf, selon les indications données lors du débat Public.

Selon le dossier mis à l'enquête les sites SEVESO de l'estuaire seront survolés , à l'Ouest de Paimbeuf alors que la DGAC avait pris l'engagement au cours des réunions du débat public qu'aucun avion au décollage ou à l'atterrissage n'y passerait.

L'auteur de ce courrier demande quelles garanties les habitants peuvent obtenir, dans le cadre d'une gestion privatisée, sur l'utilisation des pistes de NDDL sachant qu'elles sont dimensionnées pour l' A380. N'y aura-t-il pas plus de décollages en ligne droite que ceux annoncés dans le dossier ?

La modification du positionnement des pistes (piste Nord positionnée 2 km plus à l'Ouest) ne rapproche-elle pas d'autant la gêne sonore et la pollution atmosphérique sur la presqu'île ?

Selon le dossier d'enquête, les vols « tout cargo » passeraient de 2 000 mouvements par an dès l'ouverture à 3 000 par an en 2025. Sachant que le fret aérien est gros consommateurs de vols de nuit, n'y aura-t-il pas progression importante de ces vols nocturnes ?

En cas d'incident nécessitant un retour immédiat, où se feront les délestages de kérosène ?

L' Ocaaalm souhaite que les futurs dossiers prennent en compte les intérêts de la presqu'île et que la promesse qu'aucun avion décollant ou atterrissant ne dépassera l'Ouest de Paimbeuf soit tenue.

Elle demande la présentation aux populations concernées les projets de cartes de décollage, des circuits d'approche, et les cartes des percées pour chaque type d'instruments énumérés au dossier.

Elle souhaite la mise en place d'un dispositif de mesure du bruit et de pollution atmosphérique en divers endroits de la presqu'île avant l'ouverture de NDDL afin de connaître l'état initial de la situation puis après l'ouverture, mesures contrôlées par un organisme indépendant(ACNUSA).

Elle demande que l'approche à vue qui permet de s'affranchir des circuits réglementaires soit interdite et qu'il soit recommandé aux pilotes de ne pas entamer la vidange des réservoirs à moins de 25 miles nautiques des côtes.

L'organisation demande un déplacement infinitésimal de l'alignement magnétique des pistes de façon à ce que les trajectoires d'approche ou au cours du dernier virage soient éloignées à au moins une minute de vol des Sites SEVESO.

Elle demande la possibilité pour la population concernées d'être consultées sur les cahiers des charges proposés aux entreprises multinationales candidates à la gestion.

Elle souhaite que les voies d'accès à l'aéroport pour les presqu'îliens soient améliorées.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Lors du débat public, l'association OCAAALM avait déjà exprimé sa préoccupation quant au survol de La Baule, la baie de La Baule ou la presqu'île guérandaise. Il avait alors été confirmé qu'il n'y aurait pas de survol de ces zones, ce qui avait conduit l'association à exprimer publiquement sa satisfaction. De plus, l'orientation des pistes retenue aujourd'hui fait que ces zones sont situées au nord de l'axe des pistes. Cette analyse vaut également pour l'A380.

S'agissant des sites industriels de type SEVESO implantés dans la zone de Donges/Montoir, les analyse effectuées dans le cadre de l'élaboration du dossier d'utilité publique permettent de confirmer qu'il n'y aura pas de problème de cohabitation de ces sites industriels avec le projet Notre-Dame-des-Landes. Cet aspect fait l'objet du point n° 12.18 développé ci-après.
Les aspects environnementaux : nuisances sonores, pollution atmosphérique, etc., sont traités dans la pièce E. A cet effet il convient de souligner l'éloignement de la presqu'île guérandaise par rapport au site de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (> 30 km).

Le largage de kérosène est une préoccupation qui avait déjà été exprimée lors du débat public et avait fait l'objet de la question n° 5.4.2 de la Commission particulière du débat public.

Le délestage de carburant

Lorsque des avions gros porteurs, amenés à faire des vols longs (et donc emportant un plein de Kérosène) doivent se reposer immédiatement après le décollage pour des raisons de sécurité, ils doivent impérativement s'alléger : la masse autorisée à l'atterrissage est inférieure à celle prévue au décollage.
Ils procèdent alors à une vidange partielle de leurs réservoirs de Kérosène : c'est la procédure appelée délestage de carburant.
Cette procédure est exceptionnelle : 3 opérations sur l'ensemble des aéroports français en 1999 et 4 en 2000.

Où délester et les retombées sur l'environnement

Les opérations de délestage font l'objet de recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). ***Elles doivent s'effectuer dans des zones***

faiblement urbanisées et à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à 2 000 mètres.

Lors d'un délestage, le carburant est vaporisé en fines gouttelettes afin de permettre son évaporation et sa dispersion dans l'atmosphère.

90 % du carburant s'évapore ainsi.

Les composés organiques volatils issus de l'évaporation subissent des processus photochimiques produisant au final de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone.

De plus, le délestage au-dessus de 2000 m permet à ces composés d'être transformés avant d'atteindre la couche atmosphérique proche du sol, appelée couche limite.

Les 10 % de carburant atteignant le sol s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste subit une dégradation biologique partielle. La quantité de carburant atteignant le sol ou l'eau est de quelques milligrammes par mètre carré. Elle varie en fonction de la hauteur de délestage et de la température du sol.

Existe-t-il des zones de délestage référencées ?

Il n'existe pas de zone de délestage définie en tant que telle dans l'Ouest de la France*. Les recommandations OACI s'appliquent, et le contexte géographique de cette région veut que si délestage il doit y avoir, afin de respecter ces recommandations, il se fera au-dessus de la mer. Généralement, l'altitude retenue est très largement supérieure à 2 000 mètres.*

Quelques chiffres

Un Boeing 737-300 avec 145 passagers au décollage de Notre-Dame-des-Landes vers le Sud de l'Espagne, obligé de se poser juste après le décollage, n'aura pas besoin de délester.

Un Boeing 747-300, avec 460 passagers à bord, à destination des Antilles, devrait pour se poser à la masse admissible, larguer environ 48 tonnes de kérosène, soit l'équivalent de 4 h 30 de vol (sur un total de 104 tonnes de carburant.)

Un Airbus 380 après un décollage à charge maximale (560 tonnes), qui devrait se reposer juste après le décollage, devrait au préalable se délester d'environ 25 tonnes de carburant.

Aucun appareil ne vidange ses réserves de carburant avant l'atterrissage dans des configurations de vol ordinaire. Seules, des circonstances exceptionnelles, dans le cadre d'une réglementation précise, autorisent ces vidanges. Seuls, les très gros porteurs qui ne peuvent se reposer plein complet, sont équipés d'un système de largage carburant.

A noter que les données les plus récentes donnent 3 délestages en 2004, 0 en 2005 et 2 en 2006 sur l'ensemble de la France.

Concernant le ''déplacement infinitésimal'' demandé pour l'alignement des pistes, ce dernier a été calé au plus précis pour diminuer l'impact du bruit sur les populations riveraines, ceci en concertation avec les maires des communes concernées, il ne saurait donc être remis en cause.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les associations, dont l' OCAAALM, ont été régulièrement informées par le préfet qui leur a transmis les informations à caractère public lors des étapes importantes du projet.

Cette concertation et le Débat Public ont permis à chacun d'exprimer ses positions. Le dossier qui a fait l'objet de l'enquête a intégré cette concertation.

Le positionnement des pistes a été le fruit d'une longue concertation avec les communes directement concernées en choisissant celui qui serait le moins impactant au point de vue bruit.

A priori, les engagements pris ont été respectés.

Le survol des sites SEVESO est évité.

Les largages de kérosène, phénomènes rares selon les dernières statistiques, sont soumis à une réglementation stricte.

Les critiques de l'association ne paraissent pas justifiées.

12.6 le classement de La Baule Escoublac à usage restreint

L'aéroport intercommunal de La Baule Escoublac est ouvert à la circulation aérienne publique (CAP) et dédié au vol à vue à basse altitude. Cet aéroport assez actif est enchâssé dans le bourg d'Escoublac.

Or, avec la fermeture de NA, le dossier signale que l'aviation légère et de loisirs devra le quitter et sera transférée entre les aéroports proches, dont celui de NDDL. Les autres aéroports sont La Baule, Ancenis, Saint Nazaire (incompatibilité à cause des sites SEVESO).

Dans quelle proportion seront-ils répartis entre NDDL , La Baule et Ancenis ? Or il a été signalé que seuls les avions commerciaux pourront opérer sur NDDL. La presqu'île n'héritera-t-elle pas de la plus grosse part de cette aviation nantaise de loisirs ?

De plus, un petit aérodrome ouvert à la CAP à proximité d'un aéroport international connaît souvent un développement important et terme de trafic.

C'est pourquoi, il est demandé le classement à usage restreint de cet équipement afin de contenir la progression future des mouvements (le classement en usage restreint permet de limiter les mouvements aux seuls avions autorisés par le gestionnaire à s'y poser).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aéroport de Saint Nazaire accueille actuellement un aéroclub qui a une faible activité et qui respecte l'interdiction de survol liée à la zone d'interdiction mise en œuvre pour les sites industriels de type SEVESO situées à proximité de l'aéroport. Cette plate-forme constitue donc une alternative pour l'accueil des activités de l'aéroclub de Nantes.

L'aérodrome de La Baule a déjà une activité assez importante et est relativement éloigné de Nantes. Ancenis et Saint Nazaire ont une activité actuelle faible et sont beaucoup plus proches de Nantes. L'aéroclub de Nantes aura également la possibilité, s'il le souhaite, de s'installer à Notre-Dame-des-Landes où des installations seront mises à sa disposition.

L'affirmation qu'un petit aérodrome à proximité d'un grand connaîtrait un développement important semble sans fondement dans le cas précis de l'aérodrome de la Baule et du projet Notre-Dame-des-Landes. A titre d'exemple, Saint Nazaire et Ancenis ne connaissent pas de développement lié à la proximité de Nantes Atlantique. Par ailleurs la possibilité de classement à usage restreint de l'aérodrome de La Baule n'est pas liée au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Il est annoncé dans le dossier de présentation du projet que l'aviation légère et de loisirs sera répartie entre les autres aéroports (hors Nantes Atlantique) dont celui de Notre Dame des Landes.

La Baule Escoublac étant parmi les aéroports voisins, il sera à même de recevoir en partie ces activités dans une proportion non définie actuellement.

Mais le maître d'ouvrage signale que l'aéroport de La Baule Escoublac a déjà une activité relativement importante et, étant assez éloigné de Nantes Atlantique, il ne sera pas dans les premiers à être sollicité.

12.7 la suppression des vols de nuit est souhaitée

En plus de la remarque précédente de nombreuses interventions demandent la suppression des vols de nuit considérés comme les plus gênants.

Des documents ont été remis à la Commission faisant référence à une enquête sanitaire sur les troubles du sommeil menée (INSOMNIA en 2004) auprès de Roissy. Les troubles du sommeil liés aux vols de nuit pour les personnes proches ont été mis en évidence.

Dans la remarque précédente, les auteurs demandent si l'augmentation du trafic fret n'induira pas obligatoirement la progression des vols de nuit.

En conséquence, il est demandé l'interdiction des vols de nuit.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La réduction des vols de nuit constitue une préoccupation pour tous les riverains d'aérodromes.

Concernant l'exploitation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, elle sera soumise aux règles habituelles en la matière, à savoir : mise en place d'une Commission Consultative de l'Environnement, élaboration du PEB, élaboration d'une charte de l'environnement, mise en place d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires. C'est dans ce cadre que seront traités les aspects de répartition du trafic et de la nature des vols de nuit, comme c'est le cas sur tous les aéroports français.

Commentaire de la commission d'enquête :

Cette demande est légitime et rencontre les souhaits de nombreuses associations de riverains. Ce problème ne peut être considéré comme secondaire, la sensibilité de la

société aux questions environnementales est croissante. La prise en compte de cette problématique ne pourra qu'améliorer l'acceptabilité sociale du projet présenté d'autant plus qu'il ambitionne de développer le fret qui utilise principalement les avions de nuit.

Des mesures ont été prises sur plusieurs aéroports européens. Pour autant, une législation générale n'est pas opposable actuellement. Comme le préconise l'association Ville-Aéroport, on peut envisager la restriction des vols pendant une période de 8h consécutives (22h-6h par exemple) hors vols exceptionnels (sécurité, humanitaires…) et interdire les vols de nuit aux avions les plus bruyants (+80 dBA).

En tout état de cause, cette question sera à régler dans la Commission Consultative de l'Environnement.

12.8 La pression foncière va modifier le marché et perturber les grands équilibres

L'installation d'un tel équipement dans un espace naturel relativement protégé va générer une demande en terrain très importante. Le Conseil général s'est rendu propriétaire de plus de 800 ha mais ce n'est pas suffisant pour réaliser la totalité des infrastructures.

Selon les intervenants on peut déjà constater, actuellement, une certaine fébrilité sur ce secteur.

Des terres agricoles seront nécessaires pour réinstaller les exploitations impactées, des habitants voudront faire valoir leur droit à délaissement et chercheront un bien dans un environnement plus calme mais dans un secteur proche pour garder contact avec des proches ou des lieux familiers. Les entreprises souhaitant quitter NA pour se rapprocher de NDDL rechercheront des espaces à construire. Les entrepôts sont souvent gros consommateurs de terrain.

Existe-t-il des mesures pour freiner la spéculation foncière ?

Comment les personnes qui devront quitter leur habitation seront aidées pour acquérir un bien de remplacement ?

Quelle aide recevront les collectivités locales qui devront faire face aux changements de population (passage de population rurale à péri-urbaine)?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Une évaluation de la consommation d'espace nécessaire à l'installation de l'équipement aéroportuaire et de sa desserte routière figure à la pièce D du dossier, page 81, sur le Plan Général des Travaux. Le Département de la Loire-Atlantique est propriétaire de la majorité de ces terrains. Pour les autres, l'obtention de la Déclaration d'utilité publique (DUP) permettra d'engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique (chapitres E.4.9.2.6 page 214 et E.4.15.1 page 241).
Toutefois, le calage du projet a été conduit avec la volonté de limiter les emprises, et cette volonté perdurera pour les études ultérieures, comme indiqué au chapitre E.4.15.1.5, page 244.
En ce qui concerne l'activité agricole, la convention conclue entre le maître d'ouvrage et la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique a pour objet l'expertise au cas par cas de chacune

des exploitations concernées. De plus, la CDOA a émis un avis favorable au traitement prioritaire des demandes issues de ces exploitations.
La spéculation foncière est freinée par une ouverture à l'urbanisation limitée dans les plans locaux d'urbanisme où seule l'emprise nécessaire à la construction du projet a été prise en compte (voir dossier de mise en compatibilité des PLU et chapitre E.4.9.1.1 page 211).
Comme indiqué au chapitre E.4.9.2.6 page 214, les habitants concernés peuvent bénéficier d'une part du droit de délaissement opposable depuis le 20 janvier 2007, ou de l'intervention foncière décidée par le conseil général de Loire-Atlantique.

Il convient de rappeler également :

- l'existence d'un observatoire du foncier par décision du Comité de Pilotage en 2004, qui a pour objet de mesurer l'impact du projet sur les stratégies foncières et patrimoniales des particuliers, des acteurs économiques et des collectivités locales des territoires concernés, puis de chercher à orienter ces phénomènes dans le sens d'un développement territorial durable.
- la mise en œuvre d'un aménagement foncier (cf. chapitre E.4.15.5 page 255)
- la création de Zones Agricoles Protégées (ZAP) dans les documents d'urbanisme (cf. chapitre E.4.15.4.3 page 254).

Commentaire de la commission d'enquête :

Les enquêtes parcellaires qui suivront la Déclaration d'Utilité Publique détermineront l'étendue exacte des terrains à exproprier. Les personnes dont l'habitation sera incluse dans la zone du droit de délaissement seront en mesure de demander l'achat de leur habitation, les prix fixés seront basés sur les prix des marchés avant l'installation de l'aéroport.

Pour l'activité agricole, il existe une convention entre le Maître d'ouvrage et la Chambre d'Agriculture de Loire-Atlantique dont l'objet est l'expertise de chacune des exploitations concernées et les demandes issues de ces exploitations seront traitées prioritairement.

12.9 la construction d'une gare souterraine (scénario 3 - Observation Région Bretagne- lettre ° 319 annexée au registre Préfecture)

La région Bretagne, par la voix de son Président porte un grand intérêt au projet présenté pour le désenclavement de son territoire. Celui-ci constate que l'élargissement de l'Europe vers l'Est éloigne sa région du barycentre de l'UE et estime que cet éloignement ne peut être compensé que par des réseaux de communication performants.

Il estime que la création de NDDL complèterait le projet « Bretagne à Grande Vitesse » et qu'il apportera un service supplémentaire aux habitants et entreprises bretonnes.

En conséquence il importe que les dessertes terrestres (route et fer) du futur aéroport soient conçues de manière à faciliter son accès aux passagers bretons.

Il demande que l'organisation de la plate forme multi-modale du site soit envisagée avec la liaison rapide Rennes – Nantes par TGV avec une gare souterraine contiguë à l'aérogare afin d'éviter la rupture de charge qu'amènerait le scénario envisagé dans le dossier d'enquête création d'une gare en surface au sud de la plate forme).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet prévoit la réservation d'une emprise au contact de l'aérogare pour le tram-train et une desserte ferroviaire. En l'absence d'études détaillées, il n'est pas possible d'aller plus loin que cette réservation d'emprise.

Commentaire de la commission d'enquête :

La liaison Nantes - Rennes par TGV est évoquée dans le dossier de présentation à l'horizon 2025.

Face à l'augmentation des coûts de produits pétroliers et à la sensibilité de la population pour la protection de l'environnement, pour répondre aux recommandations du Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne, les responsables de projet pour les transports se doivent de favoriser la multimodalité.

Peu d'aéroports français sont actuellement accessibles par le rail. Les liaisons ferroviaires avec le projet doivent être non seulement évoquées mais précisées dans le même temps que le développement du projet.

Les réponses données manquent de précision.

12.10 les représentants des personnels CCI gérant NA demandent le même traitement que les salariés des sociétés aéroportuaires (Observation n°17 sur registre préfecture)

Dans une remarque du registre déposé à la préfecture, les représentants des personnels des CCI de Nantes et Saint Nazaire souhaitent que, dans le cadre de la construction du nouvel aéroport, les salariés bénéficient du même traitement que ceux des salariés des sociétés aéroportuaires.

Ils font référence à l'Art.7 de la Loi d'Avril 2005.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Tel que précisé à la pièce C, chapitre C.3.4.1, à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, un opérateur se verra attribuer une délégation de service public (« concession ») dans le cadre d'un contrat par lequel il s'engagera à réaliser la construction de l'aéroport et à assurer, pendant une durée déterminée, les opérations d'entretien et de renouvellement appropriées ainsi que le bon fonctionnement au quotidien de cet aéroport. Ce contrat sera fondé sur un cahier des charges précisant les obligations de service public et les fonctionnalités techniques requises. L'État, régulateur, veillera au respect des règles générales d'exploitation des aéroports, concernant notamment la sécurité et la sûreté. En association avec les collectivités territoriales, il assurera le contrôle de la bonne application du cahier des charges.

Le cahier des charges prévoira bien la reprise des personnels de la CCI gérant actuellement l'aéroport de Nantes Atlantique. Les modalités de cette reprise seront calquées sur celles qui vont être retenues pour les autres aéroports civils d'Etat d'intérêt national ou international dont la gestion était concédée à une CCI et va être reprise par une société d'exploitation aéroportuaire en application de l'article 7 de la loi 2005-537 du 14 avril 2005. Ces modalités

feront l'objet de dispositions législatives spécifiques, le code du travail ne permettant pas de régler ce sujet.

Commentaire de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage rappelle qu'à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, un opérateur se verra attribuer une délégation de service public dans le cadre d'un contrat fondé sur un cahier des charges précisant les obligations dont la reprise des personnels de la CCI gérant actuellement l'aéroport.

12.11 impossibilité de l'approche ILS à NA : possibilité d'améliorer la situation ?

La présence des balises ILS permet aux avions d'atterrir et décoller avec des pentes de 5% ou plus, plus fortes qu'actuellement.

Ne pourrait-on pas équiper la pistes actuelle de NA de telles balises aux deux extrémités (une seule existe actuellement) ?

Cette mesure aurait-elle pour effet de diminuer les nuisances au-dessus de l'agglomération de Nantes ?

Un intervenant signale que la piste Nord de NA est équipée d'un système VOR/DME qui constitue « un filet de sécurité » mais dont les caractéristiques techniques et ses conditions d'installation ne permet pas de réaliser un atterrissage tout temps. Il ajoute qu'il est techniquement impossible d'installer cette 2ème balise ILS.

Pourquoi ?

Il déclare que la remise des gaz en bout de piste, solution ultime en cas de difficultés à l'atterrissage, est coûteuse pour les compagnies toujours soucieuses de faire des économies qui n'y recourent qu'en toute urgence.

Cet argument vaut-il pour l'avenir ?

Qu'en sera-t-il des engagements pris par les compagnies pour la future gestion de la sécurité à NDDL ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les procédures de départ et d'arrivée sur l'aéroport de Nantes Atlantique sont, et ont toujours été, conformes aux normes réglementaires applicables sur tous les aéroports : le niveau de sécurité associé à ces procédures est équivalent à celui observé sur les autres aéroports français et européens.

Le système d'atterrissage aux instruments, permettant les atterrissages par mauvaises conditions de visibilité, est l'ILS (Instrument Landing System). Il est constitué d'un radiophare d'alignement de piste qui matérialise l'axe de piste et d'un radiophare d'alignement de descente qui matérialise le plan de descente à 3° (5,24%). Cette pente ne peut être modifiée que si un obstacle le justifie, en montagne en particulier. Indépendamment de la standardisation de cette valeur et des aspects sécurité qui en découlent, une pente plus importante entraîne une

descente plus rapide et une nécessité d'utiliser un freinage aérodynamique, source de nuisances sonores importantes.

La piste 03 de Nantes Atlantique (atterrissages face au nord/est, avec survol du lac de Grand Lieu) est aujourd'hui équipée d'un ILS.

Le profil de la piste actuelle de Nantes Atlantique présente un creux important en extrémité nord qui est incompatible avec l'obtention des performances attendues de la mise en œuvre d'un radiophare d'alignement de piste pour les atterrissages face au sud-ouest (en piste 21, avec survol de la ville).

Dans cette configuration, les atterrissages se font suivant une procédure de type VOR/DME (système de radioguidage installé au nord/ouest du terrain associant un équipement de positionnement en azimut et un équipement de mesure de distance) qui permet un guidage dans le plan horizontal. L'approche de type VOR/DME est une procédure sûre mais qui n'est pas utilisable par mauvaises conditions de visibilité. Il y a alors restrictions d'utilisation et ce sont ces restrictions qui garantissent le niveau de sécurité.

L'utilisation du VOR/DME comme support de procédure pour les atterrissages face au sud/ouest permet, étant donné l'emplacement de l'équipement, d'avoir des approches décalées de 13° par rapport à l'axe de piste, ce qui permet de mieux éviter le centre ville de Nantes.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser cette situation : ce qui se passe actuellement avec l'approche de type VOR/DME et l'axe d'approche si un ILS était installé pour équiper la piste 21.



La population survolée à Nantes, pour les atterrissages face au sud/ouest, serait encore plus importante avec un ILS qu'avec la procédure VOR/DME actuelle.

Ces aspects avaient déjà été évoqués lors du débat public.

Effectivement l'une des contraintes de la procédure VOR/DME est d'entraîner des remises de gaz plus fréquentes lors d'atterrissages par mauvaises conditions de visibilité. Ces remises des gaz sont coûteuses mais prévues par la réglementation et permettent de garantir la sécurité des passagers. Pour les éviter, il est nécessaire de prévoir l'installation d'un ILS qui a fait l'objet des remarques ci-dessus.

Ainsi qu'il est dit dans le dossier d'utilité publique, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera équipé de deux systèmes d'atterrissage Catégorie 3 dit « tous temps ».

Commentaire de la commission d'enquête :

Les conditions techniques au Sud de l'agglomération nantaise (contrainte topographique du terrain et contrainte environnementale) ne permettent pas d'installer une balise ILS pour les atterrissages Nord. La sécurité (survol des zones habitées) est l'une des raisons qui motivent le déplacement de Nantes Atlantique.

Sur Notre Dames des Landes, les pistes seront équipées des 2 côtés du système ILS.

12.12 le PGS de NA est obsolète (observation n° 48)

Il est demandé la révision du PGS de NA en attendant la création de NDDL.

Un courrier signale que le PGS établi par Arrêté Préfectoral du 23/03/2003 a été conçu sur la base du trafic estimé des années antérieures.

Or, la suppression de l'approche à vue du côté Nord et la mise en place fin octobre 2006 de l'arrêté Ministériel de restriction d'usage ont fait évoluer les limites du PGS.

Le trafic à l'atterrissage a augmenté d'au moins 20% sur la zone de la Pointe de l'Île de Nantes et risque de prolonger les contours de la zone III du PGS vers la zone en cours d'aménagement de la Pointe de l'Île avec les conséquences sur la construction d'immeubles (interdite en zone III).

Est-il prévu une enquête pour modifier le PGS ?

Quelles garanties peut-on avoir pour que, à NDDL , ce phénomène ne se produise pas ?

Quelles garanties a-t-on sur la véracité et la loyauté des projets de Plans de gêne sonore et des PEB proposés au dossier ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le plan de gène sonore (PGS) est un document réglementaire élaboré à partir du trafic de l'année n-1 et transposé à l'année n+1 par prise en compte de l'augmentation du trafic prévisionnel.

Ce document est discuté et approuvé par la CCE (Commission Consultative de l'Environnement), composé majoritairement d'associations de riverains et de représentants élus des communes concernées. Cette instance a toute latitude pour demander aux autorités

préfectorales de réviser le PGS tous les ans. Cette demande n'a pas été formulée aujourd'hui par la CCE de Nantes Atlantique.

La CCE qui sera créée pour Notre-Dame-des-Landes aura les mêmes compétences dans ce domaine.

S'agissant de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les dispositions prévues en matière d'insonorisation des logements sont précisées à la pièce E du dossier d'utilité publique au chapitre E.4.11.4 et ont été développées au point n° 8.4 ci-dessus.

En ce qui concerne les projets de PGS et de PEB proposés au dossier d'utilité publique, les résultats de la contre-expertise demandée par l'ACNUSA ont validé les projets de simulation du dossier (cf. chapitre E.4.11.2 page 220).

Commentaire de la commission d'enquête :

Les plans d'exposition au bruit évoluent vers plus de contraintes à chaque modification. Celles apportées à Nantes Atlantique ont inclus un nombre plus important de personnes.

Les contraintes de bruit limitent les possibilités d'extension de zones constructibles sur le Sud de l'agglomération nantaise et des les communes riveraines.

Les projets de PEB pour NDDL fournis au dossier ont été réévalués par un expert sous l'autorité de l'ACNUSA.

Avec les mêmes données que celles indiquées dans le dossier d'enquête (type d'avions, nombre de mouvements), les schémas produits par la nouvelle expertise sont cohérents avec ceux indiqués dans le dit dossier.

Les différents plans de gêne sonore seront détaillés lors de la réalisation des plans de vol du nouvel équipement.

En ce qui concerne le PGS de Nantes Atlantique, la Commission Consultative de l'Environnement (CGE) a toute latitude de demander aux autorités préfectorales de le réviser.

12.13 comment les sentiers de randonnée seront-ils rétablis ?

Les utilisateurs de ces équipements de loisir demandent comment seront rétablis les sentiers de randonnée existants dans la mesure où ils seront coupés dans leur direction Nord- Sud par l'aéroport.

Sur la carte proposée, les sentiers conduisent aux abords de l'aéroport.

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce E du dossier d'EPDUP, chapitres E.4.10.5.1 et E.4.10.5.2 répond clairement à cette question, et s'engage sur des modalités de propositions qui seront arrêtées en concertation avec les collectivités locales concernées, les associations de randonnée et la population locale, ainsi que dans le cadre de l'aménagement foncier.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les sentiers de randonnée dans le secteur de Notre Dame des Landes sont des « boucles ». Or le projet d'aéroport coupe une partie importante de celles-ci. La page 209, du dossier F, présentant les mesures compensatoires (paysage) propose des itinéraires menant à des points possibles d'observation des avions.

On peut douter de l'intérêt que porteront les randonneurs pédestres pour ces installations.

Il sera nécessaire dans la phase d'élaboration des mesures de rétablissement des cheminements d'élaborer les nouveaux tracés en collaboration avec les associations de randonneurs locales, si elles existent, la Fédération Départementale de Randonnée Pédestre et de compenser les dépenses réalisées à cet effet par la filière : édition de nouvelles plaquettes, marquage des sentiers…

12.14 quel est l'avenir de la maison de repos de Bois Rignoux ?

Dans plusieurs courriers, des personnes utilisant les services de la maison de repos de Bois Rignoux demandent quelles sont les mesures envisagées pour protéger celle-ci des nuisances causées par l'installation d'un aéroport dans son proche environnement.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La Maison de repos du Bois Rignoux située à la Paquelais est identifiée comme un établissement sensible, situé à 1,3 km de la piste la plus proche (pièce E, chapitre E.5.1.2.4 page 266 et carte page 267).
Elle se trouve à l'extérieur de la zone D du projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) établi pour un trafic de 9 millions de passagers envisagé en 2050. Elle se trouve donc à l'écart des nuisances sonores aéroportuaires.

Des mesures de bruit caractérisant l'état initial ont été menées (chapitre E.2.11.4 page 78). Elles seront renouvelées avant les travaux de façon à confirmer le niveau de bruit initial, qui devra être maintenu réglementairement après travaux si besoin, aux moyens de protection à la source et / ou de protections acoustiques du bâtiment.
Durant la phase de travaux, toute mesure sera prise comme précisé au chapitre E.5.2.6.4 page 290.

Dans l'éventualité où la desserte routière du projet d'aéroport aurait un impact sur cette maison de repos, des mesures spécifiques seraient prises en application des textes réglementaires comme spécifié au chapitre E.8.4 page 325.

Commentaire de la commission d'enquête :

Aucune mesure immédiate n'est annoncée dans le projet mis en enquête. Cet établissement identifié comme sensible est situé à 1,3 km de la piste la plus proche. Il est certes situé à l'extérieur de la zone D du projet de PEB mais, il n'en est éloigné que de 500 m.

Aux bruits des avions, s'ajouteront les nuisances sonores de la desserte routière.

Ces nuisances, pour un établissement de cure disposant d'un parc boisé de 30 ha destiné au repos des patients, semblent être un handicap important.

L'évaluation du trafic routier de cette desserte est facile à connaître. En s'appuyant sur les modèles évaluant les nuisances sonores, il doit être possible d'apprécier la situation à l'ouverture de l'aéroport et d'examiner l'opportunité de prévoir des protections spécifiques.

12.15 une demande de murs anti bruit est formulée à Sautron

Le Président de l'Association de Défense des riverains contre les bruits routiers générés par la voie express RN 165 (A 82) et RN 444 (ex RD 201- « pénétrante ») interpelle les autorités et demande, si l'implantation à NDDL est retenue, que soient érigés des murs anti-bruit absorbants au niveau de Sautron.

Il signale que les études acoustiques menées n'ont jamais pris en compte l'évolution éventuelle du trafic liée à l'ouverture du futur aéroport, en conséquence, il demande que les protections acoustiques s'étendent au-delà de ce qui est envisagé actuellement.

Sautron est situé à un nœud de communication, à la jonction de 2 voies qui seront des dessertes pour le futur aéroport : habitants Ouest de Nantes mais aussi habitants du Sud Loire empruntant le Pont de Cheviré.

Cette ville est sous les vents dominants. Les nuisances liées au trafic routier et à son augmentation prévisible l'impacteront fortement.

En conséquence, l'auteur du courrier demande que les travaux d'isolation acoustique soient budgétés.

Réponse du Maître d'ouvrage :

L'opération concernée par cette demande de mur anti bruit, inscrite au contrat Etat-Région, est la mise à 2x3 voies de la RN 165 entre Nantes et Savenay.

La RN165, au niveau de la commune de Sautron, ne rentre pas dans le périmètre d'étude « bruit routier » défini au chapitre E.2.1.8.

Les voies concernées par ce périmètre d'étude sont détaillées au chapitre E.5.2.3. :

« L'étude acoustique des aménagements routiers réalisés dans le cadre de l'aménagement de l'aéroport est effectuée conformément à l'arrêté ministériel du 5 mai 1995, en distinguant 2 « familles » de projets :

- la création de voies nouvelles (desserte de l'aéroport, accès de service nord-est, et rétablissement de la RD81),
- la transformation significative de voies existantes (RD42, RD326 et VC3). »

Les travaux d'isolation acoustique demandés au niveau de la RN165, sur la commune de Sautron, n'ont donc pas de rapport avec le projet de desserte routière de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les équipements accompagnant la desserte routière et le rétablissement des communications sont les seuls prévus dans l'état actuel du projet.

L'équipement demandé se trouve en dehors de la zone concernée.

12.16 l'association de Loisirs équestres à l'Ouest de l'Erdre demande la prise en compte de ses activités

Apparemment, les activités de cette association n'ont pas été recensées ou les mesures conservatoires ne lui paraissent pas à la hauteur des perturbations que vont engendrer le projet.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Il s'agit vraisemblablement de l'ALEOE (Association de Loisirs Equestres Ouest Erdre). Cette association a été contactée dans le cadre des études préalables à la réalisation de l'étude d'impact. Elle est mentionnée en tant que centre équestre dans l'état des lieux au chapitre E.2.14.13 page 112 et figure sur la carte des activités de loisirs page 113. En terme de rétablissement des chemins, cette activité figure au même titre que l'activité pédestre au chapitre E.4.10.5 page 219, et plus particulièrement au chapitre E.4.10.5.2 en ce qui concerne les modalités.

L'ensemble des propriétaires sera concerné par l'enquête parcellaire qui leur permettra de faire valoir notamment les préjudices subis. Si l'activité équestre elle-même n'est pas considérée comme agricole, l'élevage des chevaux correspondants relève du dispositif agricole : sans être prioritaire dans l'attribution des terres, l'objectif de retrouver un foncier adapté peut être pris en compte.

Commentaire de la commission d'enquête :

Comme pour toutes les activités de loisirs situées dans le périmètre proche de l'équipement, l'association de Loisirs Equestre devra se tourner vers les autorités compétentes au moment des enquêtes parcellaires qui permettront aux propriétaires de faire valoir les préjudices subis. « L'objectif de retrouver un foncier adapté peut être pris en compte. » (réponse du maître d'ouvrage)

12.17 l'impact et les mesures compensatoires hors périmètre sont ignorés

Cette observation rejoint une préoccupation exprimée plus haut, dans le thème 8.

Une partie du public considère que le périmètre d'étude est trop restreint.

L'impact du projet est minimisé. Les mesures de compensation aussi.

Pourtant, les conséquences du projet iront bien au delà du périmètre d'étude.

Aucune mesure de compensation n'est évoquée ni préparée comme par exemple la mise en place d'emplacements réservés dans les PLU pour la reconstitution des mares ou la création d'ouvrages hydrauliques pour protéger l'aval.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Pour chacune des thématiques abordées dans le dossier, ont été abordées successivement l'état des lieux, les impacts du projet et les mesures compensatoires à mettre en oeuvre. Chacune des thématiques a fait l'objet d'une analyse à l'intérieur de périmètres propres largement supérieurs, comme l'atteste la carte de la page 21, au seul périmètre du projet aéroportuaire (1650 ha – cf. chapitre C.2.3.1).

La définition des périmètres d'étude est donnée au chapitre E.2.1 page 20 et repris pour l'essentiel sur la carte de la page 21.

Aux périmètres des études environnementales, s'ajoutent ceux de l'étude socio-économique à l'échelle des bassins d'emplois et des zones d'attraction (cf. chapitre F.2 page 10), ainsi que ceux retenus pour les simulations de bruit aérien (cf. chapitre E.4.11.2 page 220).

Commentaire de la commission d'enquête :

Il existe différentes zones d'études clairement identifiées à la page 21 du rapport de présentation qui concernent le patrimoine naturel, le paysage, les activités de loisirs, les nuisances sonores et l'économie agricole qui toutes sont largement plus grandes que la ZAD.

Les différentes autorités, pour chacun de leur domaine, sont chargées de suivre les évolutions de celui-ci.

12.18 le risque lié au survol des sites SEVESO de l'estuaire n'est pas correctement apprécié

Ce point a souvent été évoqué.

C'est d'ailleurs un argument utilisé par le porteur du projet pour écarter la variante mise en réseau NA – ST NAZAIRE.

Une partie du public a relevé cependant qu'aucune étude précise de trajectoire n'est présentée aux alentours de ces sites. Le site de NDDL risque fort d'entraîner des survol de ces sites.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Lors du débat public, la Commission particulière du débat public avait posé une question (n° 2.4.1) quant à la possibilité d'exploiter l'aéroport de Saint Nazaire en complémentarité de celui de Nantes-Atlantique. Il avait alors été répondu que la présence de sites industriels sensibles à proximité de l'aéroport ne permettait pas un accroissement du trafic sur cet aéroport. C'est ce qui est repris dans la pièce C du dossier d'utilité publique au chapitre C.1.4.4.2, et dans la pièce F au chapitre F.6.2.3.

Les analyses effectuées dans le cadre de l'élaboration du dossier d'utilité publique permettent de confirmer qu'il n'y aura pas de problème de cohabitation de ces sites industriels avec le projet Notre-Dame-des-Landes. L'étude de modification des procédures de circulation aérienne qui sera menée conformément aux engagements de l'Etat dans le dossier d'utilité publique et suivant les modalités du décret 2004-558 du 15 juin 2004, pris pour l'application de l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile, tiendra également compte de la présence de ces sites. Ces travaux donneront lieu à une concertation, avec avis de la CCE informelle qui aura été crée avant l'ouverture de l'aérodrome et de l'ACNUSA ; travaux qui donneront lieu à une enquête publique spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Si l'on se réfère au rapport de présentation, les sites SEVESO sont évités.

Dans sa réponse le Maître d'Ouvrage signale qu'une CCE informelle, créée avant l'ouverture de l'aérodrome, et l'ACNUSA seront associées à la concertation pour l'étude de la modification des procédures de navigation aérienne.

Ces travaux donneront lieu à une enquête publique spécifique.

12.19 diverses rubriques

COTE	OBJET
24 T de B	Maintien de l'activité chasse
27 id	Habitants qui attendent une réponse du Conseil Général pour achat de leur habitation dans la zone
44 id + Doc 6	M.Miot a produit des photos d'affichage officiels, dans des endroits dangereux, difficilement accessibles.
48 id	Demande d'aménagements de passage à niveau à St Etienne de Montluc et Pontchâteau.
50 id et Doc 11	Demande une nouvelle évaluation de l'impact sonore, la nuisance à l'atterrissage n'a pas été évaluée.
55 id	Exploitation agricole ignorée sur les cartes alors que la ferme se trouve au T de B (La gazette) dans l'emprise du barreau routier.
Toutes les remarques ci-dessus sont dans le registre N° 1	
Courriers Préfecture	
469	L'activité ULM a été oubliée
512	Ferme touchée - Dans quelles conditions se feront les expropriations ? Le changement de direction des pistes par rapport à celles du DP les impacte beaucoup plus.
635	Le siège de l'exploitation se trouve près de la zone de sursis à statuer, que devient-il ?
662	Le Syndicat mixte du Pays Castelbriantais s'estimant riverain du projet demande à faire partie du Syndicat mixte de l'aéroport.
668	Des habitations ne figurent pas sur le plans et cartes présentés.
695	Problème posé par la diminution des surfaces disponibles pour l'épandage. Que devient le plan d'épandage accepté par les autorités ?

725 et O.1 Registre Préf.	Quel avenir pour la parcelle Y25- La Gazette à Fay de Bretagne ?
744.2 et 744.3	Communes vendéennes demandant un échangeur à Auzay
744.4	Commune Vendée demandant le passage des convois exceptionnels la nuit seulement- Ils gênent la circulation de jour.

Il faut aussi citer une demande pour un aménagement de sécurité sur la RD 326 qui est réclamé dans un registre PLU.

Réponse du Maître d'ouvrage et commentaire de la commission : :

1. COTE	OBJET
24 T de B	Maintien de l'activité chasse
	Pas de réponse du M.O. C.E. : sur la plate-forme, cette activité ne pourra être maintenue.
27 id	Habitants qui attendent une réponse du Conseil Général pour achat de leur habitation dans la zone
	Pas de réponse du M.O. C.E. : instruction à suivre par l'auteur de l'observation directement avec les services compétents qui instruisent l'affaire.
44 id + Doc 6	M.Miot a produit des photos d'affichage officiels, dans des endroits dangereux, difficilement accessibles.
	MO : Les certificats d'affichage ont été constatés par huissiers C.E. : Dont acte
48 id	Demande d'aménagements de passage à niveau à St Etienne de Montluc et Pontchâteau.
	M.O. : Sans objet C.E. : Dont acte
50 id et Doc 11	Demande une nouvelle évaluation de l'impact sonore, la nuisance à l'atterrissage n'a pas été évaluée.
	M.O. : Les rappels et précisions sur les aspects bruit aérien sont repris au point 8.4. C.E. : Dont acte
55 id	Exploitation agricole ignorée sur les cartes alors que la ferme se trouve au T de B (La Gazette) dans l'emprise du barreau routier.

	M.O. : Utilisation des fonds de carte IGN C.E. : Nécessité d'utiliser les plans cadastraux à jour- pour les prochaines étapes de l'opération en vue des expropriations.
Toutes les remarques ci-dessus sont dans le registre N° 1	
Courriers Préfecture	
469	L'activité ULM a été oubliée
	M.O.L'activité ULM a bien été prise en compte dans le dossier tel que précisé au point 12.2 C.E. : Dont acte
512	Ferme touchée - Dans quelles conditions se feront les expropriations ? Le changement de direction des pistes par rapport à celles du DP les impacte beaucoup plus.
	M.O. : Cette demande particulière fait expressément référence au cas 1 des différents niveaux de déstructuration des exploitations dont les mesures sont détaillées au chapitre E.4.15.3.1 page 249. L'accompagnement par la Chambre d'Agriculture (convention maître d'ouvrage – Chambre d'Agriculture) s'applique au premier chef aux cas 1, et la CDOA a émis un avis favorable au traitement prioritaire des demandes issues de ces exploitations. Les droits à produire seront pris en compte comme indiqué au chapitre E.4.15.1.5, et notamment dans le cadre de l'accompagnement par la Chambre d'Agriculture. C.E. : Dont acte
635	Le siège de l'exploitation se trouve près de la zone de sursis à statuer, que devient-il ?
	M.O.Tous les exploitants concernés par le projet sont répartis en 3 cas en fonction des différents niveaux de déstructuration des exploitations. Pour chacun de ces cas, la pièce E précise les mesures qui seront prises. Dans le cas présent, il s'agit d'une exploitation du cas 3 pour lequel les mesures sont précisées au chapitre E.4.15.3.3 page 252. C.E. : Dont acte
662	Le Syndicat mixte du Pays Castelbriantais s'estimant riverain du projet demande à faire partie du Syndicat mixte de l'aéroport.
	M.O. : Le Syndicat mixte du Pays Castelbriantais doit prendre contact avec le Syndicat Mixte d'Etude pour l'aéroport. C.E. : Dont acte
668	Des habitations ne figurent pas sur le plans et cartes présentés.

	M.O. : Le dossier d'EP.DUP n'a pas vocation à présenter des cartes d'avant-projet détaillées du niveau de celles qui prévaudront pour la phase travaux. En conséquence, le support communément utilisé est le 1/25 000ème IGN qui n'a pas la précision d'une échelle cadastrale. C.E. : Dont acte.
695	Problème posé par la diminution des surfaces disponibles pour l'épandage. Que devient le plan d'épandage accepté par les autorités ?
	M.O. : Ce plan sera revu par les autorités compétentes en intégrant le devenir des boues de la station d'épuration du projet, dans le respect des prescription du SAGE Vilaine (cf. chapitre E.4.2.3.2 page 179) C.E. : Dont acte
725 et O.1 Registre Préf.	Quel avenir pour la parcelle Y25 - La Gazette à Fay de Bretagne ?
	M.O.Concernant cette question, la commission d'enquête écrit sur la pièce B Enquête PLU : « cette observation est hors sujet. Elle relève de l'enquête parcellaire qui sera diligentée ultérieurement ». Pour information, cette personne est venue consulter le dossier d'APS routier à la Direction Départementale de l'Equipement le mercredi 22 novembre 2006 à 14h00. C.E. : Dont acte
744.2 et 744.3	Communes vendéennes demandant un échangeur à Auzay
	M.O.La commune ou le lieu-dit Auzay n'est pas concerné par le projet soumis à enquête publique : la question est sans fondement. C.E. : Dont acte.
744.4	Commune Vendée demandant le passage des convois exceptionnels la nuit seulement- Ils gênent la circulation de jour.
	M.O.Le maître d'ouvrage du projet n'est pas compétent pour cette demande qui concerne des communes hors du département de la Loire-Atlantique. C.E. : Dont acte

Il faut aussi citer une demande pour un aménagement de sécurité sur la RD 26 qui est réclamé dans un registre PLU.

M.O.Après vérification de l'observation n° 01 page 6 de la pièce B Enquête PLU, il s'agit de la RD 326 (et non 26) « entre le carrefour de Curette et la future desserte routière ». Cette section routière entre dans le programme des mesures d'accompagnement territorial (voir réponse à la question n° T5-7).

Dont acte.

THEME N° 13

Les inexactitudes du dossier

T 13 : les inexactitudes du dossier
* NA est desservi par le fer contrairement aux affirmations du dossier (chapitre E 2.16.3.1)
* le débordement du projet par rapport à l'ex-ZAD n'est pas repris sur les PLU

Le thème des inexactitudes a été abordé principalement par les associations. Il représente 1,9% des remarques du public.

Il a été principalement décliné à travers les arguments présentés ici.

13.1 NA est desservi par le fer contrairement aux affirmations du dossier

Au chapitre E 2.16.3.1, le dossier affirme que NA n'est pas desservi par le fer.

Certains ont affirmé le contraire.

Le site est longé par une voie de chemin de fer. Réaliser un embranchement direct serait très simple.

Par ailleurs, le réseau de tramway a une station située à 2 km de l'aérogare. Là aussi, un branchement serait facile à réaliser.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le dossier indique au chapitre E.2.16.3.1 (page 131), situé dans la deuxième partie de la pièce E relative à l'état initial, que « l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas desservi par le réseau ferroviaire et ne bénéficie donc d'aucune liaison régionale ». La plate-forme est longée au Nord et à l'Ouest par une voie ferrée assurant du transport de fret et de voyageurs, mais n'est pas dotée d'une gare ferroviaire.

Il ne s'agit pas dans cette partie factuelle du dossier d'analyser les perspectives d'aménagements qui pourraient être réalisés sur Nantes-Atlantique (raccordement à la voie ferrée, au tramway, ou autres ...).

Commentaire de la commission d'enquête :

S'agissant de l'état initial, l'auteur de l'étude d'impact a relevé la présence de la ligne qui passe à proximité de l'aéroport et qui dessert la zone d'activité D2X.

En l'état actuel, et en l'absence de gare, l'aérogare n'est pas desservi.

Il ne s'agit donc pas d'une inexactitude.

13.2 le débordement du projet par rapport à l'ex-ZAD n'est pas repris sur les PLU

Le public a relevé que le projet soumis à l'enquête sortait de l'emprise de la ZAC.

Il se demande si cette disposition ne serait pas irrégulière.

Certains auteurs d'observation ont soutenu que les PLU des communes concernées ne prenaient en compte que le périmètre de la ZAD. Les zonages présentés ne seraient en concordance avec le scénario retenu.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le projet soumis à l'enquête, concerté comme indiqué dans le dossier, sort du périmètre de l'ancienne ZAD, après validation du comité de pilotage du 7 mars 2005, pour les motifs et dans les conditions indiquées au chapitre C.2.2.2 page 54 de la pièce ABCD. (voir également question n° 11.2).

La régularité de cette disposition a été confirmée par l'arrêté du 25 septembre 2006 modifiant l'arrêté du 9 octobre 2003 relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre-Dame des Landes (paru au JO n° 230 du 4 octobre 2006).

La pièce écrite figurant dans chacun des dossiers de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des 5 communes concernées indique à la page 3, chapitre 3.2 : « (...) cela a nécessité une limite d'emprise des installations aéroportuaires qui sort des limites de l'ancienne ZAD dans son extrémité Nord Ouest (...) ». Graphiquement, cela se traduit sur le plan de la commune de Notre-Dame des Landes par un classement en zone *Ufaéro* des secteurs du Liminbout, de Bellevue, du Tertre et de la Freusière.

Commentaire de la commission d'enquête :

L'arrêté du 2509/2006 a bien régularisé la situation.

Les plans de zonage et les règlements proposés pour l'état futur paraissent bien compatibles avec le projet.

THEME N° 14

Les arguments en faveur du projet

T 14 : les arguments en faveur du projet

* le projet NDDL est une chance pour la Région
* NA est trop contraint pour assumer le développement du trafic aérien attendu
* NDDL est un projet mené avec une anticipation exemplaire
* le projet est favorable en terme d'aménagement du territoire
* NDDL est au cœur d'une grande zone de chalandise
* NA est dangereux car il est situé à proximité de NANTES et dans l'agglomération nantaise
* les communes NDDL sont rurales et peu peuplées
* NDDL est intégré depuis longtemps dans la planification urbaine de la Région : DTA, SCOT… sa réalisation se ferait en toute cohérence
* tenir compte des aéroports dans les plans d'urbanisme est d'intérêt général (circulaire du 30/07/ 1973)
* les maires du secteur NDDL étaient favorables au transfert en 1997 (voir coupure de presse en annexe 2-52 registre 2 préfecture)
* la piste Est Ouest à NA serait une barrière forte entre Nantes et le Sud de l'agglomération
* le temps de roulage serait excessif pour une piste transversale sur NA
* le coût de NA réaménagé serait presque aussi élevé que NDDL à cause des expropriations
* le droit de délaissement ne serait pas applicable à NA
* NDDL impacte une population beaucoup plus réduite que NA, même dans la configuration de l'alternative piste transversale Est Ouest
* la piste Est Ouest à NA impacterait une importante population jamais avertie d'une telle alternative

Les partisans du projet sont venus le soutenir.

Ces idées favorables au projet représente 14,2% des remarques du public ce qui place ce thème en 2ème position.

C'est un % important. En effet, dans les enquêtes publiques ce sont plutôt les opposants aux projets qui s'expriment habituellement.

Ce soutien a été décliné suivant des arguments directement en faveur du site de NDDL ou en défaveur de la solution alternative d'une piste Est Ouest à NA.

De nombreux conseils municipaux du Sud de l'agglomération nantaise se sont mobilisés contre cette alternative qui se ferait à leurs dépens.

Plusieurs pétitions ont circulé et elles ont recueilli de nombreuses signatures (plus de 5 300). Elles ne sont pas comptabilisées pour le calcul du %.

14.1 le projet NDDL est une chance pour la Région

Le monde économique, à l'exception de la filière agricole, et les élus des grandes collectivités (à l'exception des élus des communes limitrophes au projet et de ceux de Vendée) ont exprimé un avis favorable au projet.

Des CCI, des industriels, des sociétés de service, des entreprises du BTP… ont souligné la nécessité d'un grand équipement pour permettre à la Région de poursuivre son développement et d'éviter un isolement ou une marginalisation dans le contexte de la mondialisation.

Les élus des grandes collectivités de LOIRE ATLANTIQUE et de Bretagne (Régions, Départements, agglomérations, communes…) sont venus aussi soutenir le projet en mettant en avant cet argument.

Réponse du Maître d'ouvrage :

C'est en effet l'analyse que font les principales collectivités qui se sont regroupées depuis plusieurs années au sein d'un syndicat mixte pour favoriser et accompagner aux côtés de l'Etat la mise au point du projet. Le syndicat mixte associe notamment les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements de Loire Atlantique et d'Ille et Vilaine et les communautés urbaines de Nantes et de Rennes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dans l'ensemble, les collectivités sont en effet favorables au projet.

Celles qui combattent le projet sont principalement celles de la CCEG, les plus impactées, et celles de Vendée mais pour une raison qui n'est pas directement liée au projet lui-même (absence selon elles d'un indispensable aménagement routier pour relier le Sud Loire à NDDL).

14.2 NA est trop contraint pour assumer le développement du trafic aérien attendu

Les partisans du projet ont relevé que les perspectives du trafic aérien annoncent un accroissement du trafic, en particulier sur NA.

Ils considèrent que le site de NA est trop contraint (surface disponible, proximité de NANTES, orientation de la piste…) pour assumer ce développement et ils plébiscitent le site de NDDL.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les perspectives de trafic pour l'aéroport de Nantes ont été développées à la pièce F (cf. chapitre F.5.4.3) du dossier d'utilité publique, ceci tel que repris également au point n° 1.4 du présent document.

Ces prévisions de trafic ont été élaborées sur la base de 3 scénarios s'appuyant sur 9 variables clés telles que l'économie mondiale, régionale, la propension à voyager par avion, la concurrence du TGV, etc. Pour Notre-Dame-des-Landes, les résultats de ces 3 scénarios,

comportant un scénario à croissance moyenne, encadré par un scénario à croissance faible et un scénario à croissance forte, sont repris ci-dessous :

Passagers	**2010**	**2015**	**2020**	**2025**	**2050**
Scénario n°1	2 687 000	3 294 000	3 709 000	4 099 000	6 550 000
Scénario n°2	2 847 000	3 631 000	4 224 000	4 820 000	8 090 000
Scénario n°3	3 006 000	3 964 000	4 658 000	5 328 000	8 940 000

Le taux de croissance annuelle moyen du trafic commercial à Notre-Dame-des-Landes correspondant à ces prévisions est le suivant :

	2005/2025	**2005/2015**	**2015/2025**	**2005/2050**	**2025/2050**
Scénario n°1	3,5 %	4,8 %	2,2 %	2,6 %	1,9 %
Scénario n°2	4,4 %	5,9 %	2,9 %	3,1 %	2,1 %
Scénario n°3	4,9 %	6,8 %	3,0 %	3,3 %	2,1 %

Parallèlement les statistiques de trafic de l'aéroport de Nantes Atlantiques pour les années récentes sont les suivantes :

	2005	**2006**
Passagers	2 161 177	2 423 720
Croissance / Année n-1	11,49 %	12,15 %
Mvts commerciaux	35 486	37 156
Croissance / Année n-1	13,67 %	4,71 %
Emport moyen	61	65

Ce tableau vient compléter l'analyse du trafic passé figurant à la pièce F du dossier d'utilité publique au chapitre F.4.1.2, ceci pour les données 2006 non alors disponibles.

Il fait remarquer que le taux de croissance du trafic passagers aujourd'hui observé à Nantes Atlantique (11,5 % en 2005 et 12,15 % en 2006) est très supérieur au taux retenu pour les prévisions de trafic figurant au dossier d'utilité publique (4,4 % pour la période 2005/2025 dans le scénario 2).

De même, il est observé que l'augmentation du nombre de mouvements commerciaux est respectivement de 13,7 % pour 2005 et 4,7 % pour 2006, avec une légère augmentation de l'emport moyen.

Aussi les résultats constatés récemment à Nantes Atlantique, y compris pour l'année 2006 dont les données n'étaient pas disponibles lors de l'établissement du dossier d'utilité publique, ne remettent pas en cause ce qui figure dans ce dossier et les perspectives actuelles de la CCI prévoient la barre de 3 millions de passagers au plus tard en 2010.

La question de la saturation de la plate-forme actuelle de Nantes Atlantique a été traitée au point n° 1.5 du présent document.

Le débat public a conclu à la nécessité du transfert à Notre-Dame-des-Landes du fait de la saturation prévisible à terme de la plate-forme de Nantes Atlantique pour des raisons de saturation physique de la piste, de saturation de l'aérogare et de saturation liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme.

La synthèse du débat faisait ressortir que : « *si la saturation technique peut être repoussée au minimum jusqu'en 2020 sous réserve d'un certain nombre d'investissements concernant la piste et l'aérogare, par contre la contrainte la plus forte pour le maintien en exploitation de Nantes Atlantique apparaît nettement comme étant celle résultant des nuisances sonores et de leurs conséquences en termes urbanistiques. Il ressort des positions exprimées que la saturation de l'aéroport serait donc plus proche de 2015 que de 2020.* »

Aucun facteur nouveau ne vient contredire aujourd'hui ces conclusions du débat public, au contraire la croissance du trafic tel que développé ci-dessus ne fait que les renforcer. Ces éléments sont repris à la pièce C du dossier d'utilité publique (cf. chapitre C.1.4.3).

Commentaire de la commission d'enquête :

Les statistiques 2006 sont venues confirmer celles de 2005 et les perspectives de développement du trafic aérien à NA faites par le maître d'ouvrage.

La saturation technique et environnementale de NA interviendra probablement vers 2015 – 2020.

14.3 NDDL est un projet mené avec une anticipation exemplaire

Les auteurs de ce thème ont souligné l'anticipation remarquable qui a été faite par les autorités en cette occasion : création de la ZAD, zone de sursis à statuer, nombreuses informations données à la population pendant les études du projet, le débat public…

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le dossier rappelle (cf. chapitre C.1.2) l'historique des décisions prises sur le projet :

L'étude de l'aéroport s'est déroulée en plusieurs étapes qui ont permis de définir progressivement les caractéristiques du projet, et dont les premières remontent à 1960.

1965 - Le préfet de Loire-Atlantique décide d'entamer " la recherche d'un nouveau site aéronautique pour les régions Bretagne et Pays de la Loire " dans le cadre du schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes / Saint-Nazaire.

1967 - Le service technique des bases aériennes indique que l'implantation la plus intéressante se situe au nord ouest de Nantes, dans une zone comprise entre Vigneux-de-Bretagne et Notre-Dame-des-Landes.

1970 - Le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) approuve le schéma directeur régional métropolitain (OREAM Loire) dans lequel figure le projet de construction d'un nouvel aérodrome sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

1971 - L'idée d'implanter l'aéroport dans le secteur de Guéméné-Penfao est évoquée mais l'option du site de Notre-Dame-des-Landes est maintenue.

1974 - Les pouvoirs publics décident de créer, par arrêté préfectoral, une zone d'aménagement différé (ZAD) de 1 225 ha au bénéfice du département de la Loire-Atlantique.

Ainsi, cela fait plus de quarante ans que les pouvoirs publics ont affiché leur intention de réaliser un aménagement sur le site de NDDL, et que une réservation des terrains nécessaires a été mise en place.

Peu d'opérations publiques n'ont bénéficié à notre connaissance d'une telle anticipation.

Commentaire de la commission d'enquête :

Une telle anticipation est en effet rare.

14.4 le projet est favorable en terme d'aménagement du territoire

Les partisans du projet ont relevé que l'emplacement de NDDL au Nord de l'agglomération Nantaise permettait de desservir facilement RENNES.

La plate-forme de NDDL sera véritablement un équipement pour le grand Ouest qui permettra à cette grande région de s'affirmer.

Elle amorce un repositionnement du Grand Ouest à l'échelle de l'Europe.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Voir la pièce F qui apporte des réponses sur ce point.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.5 NDDL est au cœur d'une grande zone de chalandise

L'implantation de NDDL permettra au futur aéroport de disposer d'une zone de chalandise renforcée.

Le futur aéroport sera attractif non seulement pour NANTES, mais pour RENNES, CHOLET, ANGERS, LA BAULE…

Réponse du Maître d'ouvrage :

Voir la pièce F qui apporte des réponses sur ce point.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.6 NA est dangereux car il est situé à proximité de NANTES et dans l'agglomération Nantaise

Pour beaucoup, le survol de l'agglomération nantaise est un risque qu'il faut faire cesser.

Ils font référence à l'incident grave intervenu le 21/03/2004 qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques.

Réponse du Maître d'ouvrage :

L'implantation de la piste de l'aéroport de Nantes Atlantique fait que de l'ordre de 50 % des vols commerciaux se font avec une approche au-dessus du centre ville à une altitude inférieure à 500 mètres, ceci dans la configuration d'une exploitation face au sud/ouest.

Dans une configuration d'exploitation face au nord/est, les décollages se font face au centre ville mais l'autorisation de virages tôt après le décollage permet aux aéronefs d'éviter le survol du centre ville, sans que ces dispositions soient satisfaisantes en terme de bruit : plus grande dispersion, aéronefs en virage à pleine puissance, évoluant au-dessus de zones relativement urbanisées (Rezé, Bouguenais, Les Sorinières, …). En effet, si une trajectoire rectiligne imposée à un aéronef est relativement bien suivie, exemple des avions à l'atterrissage qui disposent d'un radio alignement, il n'en est pas de même lors de virages imposés après décollage du fait principalement des différences de performances des machines auxquelles viennent s'ajouter d'autres facteurs, et notamment le vent.

Ces configurations, survol du centre ville à l'atterrissage face au sud/ouest et d'une manière plus générale survol de l'agglomération à des altitudes basses inférieures à 1000 mètres, font que la notion de sécurité prend toute son importance.

Si toutes les dispositions sont prises pour assurer la sécurité, le risque d'un accident s'est illustré le 21 mars 2004 avec un aéronef qui a été amené à survoler le centre ville de Nantes à une hauteur inférieure aux minima de sécurité.

Le site de Notre-Dame-des-Landes, en évitant le survol à basse altitude des bourgs et agglomérations, sera beaucoup plus sûr.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.7 les communes NDDL sont rurales et peu peuplées

Les partisans du projet relèvent que les communes concernées par le projet sont rurales et peu peuplées.

L'impact des nuisances et le risque lié au survol des zones habitées sont donc beaucoup moins importants.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Voir la comparaison Nantes-Atlantique / Notre-Dame des Landes, chapitre E.4.11.3 page 223.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.8 NDDL est intégré depuis longtemps dans la planification urbaine de la Région : DTA, SCOT…

Toute l'organisation spatiale et urbaine de l'agglomération a été conçue avec ce projet de grand équipement inter-régional.

La DTA le prend en compte. Elle est opposable depuis plusieurs années.

Le SCOT le prend en compte. Il a été arrêté par les représentants des collectivités territoriales concernées.

Il est actuellement soumis à l'enquête publique.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le projet de NDDL est développé dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), ainsi que dans le SCOT de l'agglomération Nantes-St Nazaire.

Voir notamment chapitre E.2.13.6 page 92.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.9 tenir compte des aéroports dans les plans d'urbanisme est d'intérêt général (circulaire du 30/07/1973)

La prise en compte des aéroports dans les documents de planification urbaine s'est imposée ces dernières années.

Pour le projet de NDDL, cette prise en compte a eu lieu : DTA, SCOT, PLU…

En revanche, aucune disposition n'a été prise quant à la piste Est Ouest de la solution alternative à NA.

Réponse du Maître d'ouvrage :

L'existence d'un projet avait été portée à connaissance des collectivités par l'Etat dès la prescription des POS.

Le zonage et le règlement en tiennent compte, ce qui explique l'absence de constructions sur l'emprise concernée par le projet. Les exigences croissantes, depuis 1973 (date d'instauration des premiers plans de nuisance sonore) ont conduit à un élargissement des surfaces concernées par les courbes de bruit A, B, C et D.

La mise en compatibilité des PLU intervient simultanément à l'enquête d'utilité publique.

Voir chapitre E.2.13.6.3 page 94.

Commentaire de la commission d'enquête :

L'anticipation du projet a permis en effet sa prise en compte très tôt dans les documents d'urbanisme via les PAC (Porter A Connaissance) produits par l'Etat pour les communes concernées.

14.10 les maires du secteur NDDL étaient favorables au transfert en 1997 (voir coupure de presse en annexe 5-52 registre 2 préfecture)

Certains partisans du projet ont relevé que les élus des communes directement concernées par le projet y étaient favorables.

Un extrait d'un article datant de 1997 relate un débat entre le Maire de Bouguenais qui souhaitait garder sa plate-forme et ceux de la communauté de communes qui souhaitaient le transfert.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Sans commentaire.

Commentaire de la commission d'enquête :

Lors de la réunion de travail que la commission a pu avoir avec les élus de la CCEG, ceux-ci ont rappelé la genèse du projet et de la concertation.

Ils ont expliqué que leur position est devenue défavorable au fur et à mesure que le projet se développait. Ils considèrent que les impacts de cet équipement sur la vie de leur cité n'a pas été correctement évalué et que les mesures compensatoires sont trop faibles notamment pour ce qui concerne les équipements publics et le rétablissement des communications.

14.11 la piste Est Ouest sur NA serait une barrière forte entre Nantes et le Sud de l'agglomération

Les opposants à cette alternative soulignent qu'une telle piste aurait des conséquences très lourdes sur le Sud de l'agglomération : liaisons routières, voies ferrées, projet d'urbanisme du secteur…

Réponse du Maître d'ouvrage :

Un tel projet obligerait nécessairement à des rétablissements de voiries départementales qui irriguent la banlieue nantaise, et un déplacement de la voie ferrée Nantes-Pornic.

Commentaire de la Commission d'enquête :

Dont acte.

14.12 le temps de roulage serait excessif pour une piste transversale sur NA

Les opposants à cette alternative soutiennent que les temps de roulage seraient beaucoup trop longs ce qui pénaliserait fortement l'attractivité du site vis à vis des compagnies aériennes.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le positionnement des pistes retenu pour Notre-Dame-des-Landes, très favorable en terme d'impact sur les populations riveraines, s'avère également extrêmement intéressant en terme de temps de roulage du fait du positionnement privilégié de l'aire de stationnement au barycentre de la plate-forme.

Ainsi dans l'exemple présenté au dossier d'utilité publique, avec une exploitation en mode spécialisé face à l'ouest, un aéronef à l'arrivée va se poser sur la piste sud et quitter cette piste pour rejoindre aussitôt l'aire de stationnement, tandis qu'au décollage il va quitter l'aire de stationnement pour rejoindre aussitôt le seuil de décollage sur la piste nord. Cet avantage est reporté à l'identique en configuration face à l'est.

Pour le projet Notre-Dame-des-Landes, la moyenne des temps de roulage (incluant roulages à l'arrivée et au départ) a ainsi été estimée à 11 minutes par vol.

S'agissant de l'idée d'une nouvelle piste transversale à Nantes Atlantique, au sud de la plate-forme, les temps de roulage seraient de l'ordre de 20 minutes. En effet, la construction d'une nouvelle aérogare à un emplacement plus approprié en terme de temps de roulage ne permettrait pas d'obtenir le résultat escompté à Notre-Dame-des-Landes et ne s'inscrirait pas dans une démarche de phasage de l'évolution des infrastructures telle que proposée par l'association Solidarité Ecologie.

De plus, un grand projet d'infrastructure doit être envisagé pour une capacité maximale. Si un phasage peut être envisagé au niveau de la mise en oeuvre, la réservation des emprises nécessaires à la réalisation dans son dimensionnement final doit être prise en compte dès le démarrage du projet.

Le Maître d'Ouvrage prévoit que pour traiter un trafic de 9 millions de passagers prévisibles à terme sur l'aéroport de Nantes il est nécessaire de disposer de deux pistes.

La réalisation par phase des aménagements conduirait à une première piste transversale avec maintien de l'aérogare à son emplacement actuel : temps de roulage de 20 minutes tel qu'exprimé ci-dessus, puis réalisation d'une deuxième piste, décalée par rapport à la première, avec construction d'une nouvelle aérogare à un emplacement plus approprié permettant d'escompter un temps de roulage moyen de 15 minutes.

En effet, dans le cas de Nantes Atlantique, il ne serait pas possible d'envisager deux pistes avec une aérogare au milieu, tel que retenu pour Notre-Dame-des-Landes.

Si un temps de roulage minimum constitue un élément caractérisant de la compétitivité de la plate-forme par une diminution de la consommation en carburant et donc des coûts d'exploitation pour les compagnies, il répond également aux préoccupations environnementales.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission relève que la piste Est Ouest imposerait des temps de roulage importants.

14.13 le coût de NA réaménagé serait presque aussi élevé que NDDL à cause des expropriations

Le coût de la solution alternative n'est pas présenté dans le dossier soumis à l'enquête.

Certains pressentent que cette alternative ne serait pas plus économique compte tenu des contraintes et, en premier lieu, de l'absence de maîtrise du foncier.

Réponse du Maître d'ouvrage :

La mise en œuvre de l'aire de mouvement (pistes et voies de circulation) d'un aéroport doit notamment respecter les servitudes aéronautiques de dégagement et les servitudes radioélectriques des équipements mis en oeuvre sur la plate-forme aéroportuaire.

L'emprise nécessaire à la construction d'une piste et des voies de circulation associées n'est donc pas limitée aux surfaces revêtues mais doit être complétée par des surfaces libres de toutes constructions et des surfaces présentant des contraintes en hauteur, sans parler des nuisances sonores prévisibles à proximité directe de la plate-forme.

Dans le dossier d'utilité publique, ces contraintes sont présentées au chapitre E..4.9.2 de la pièce E.

Des informations sont consultables sur le site ci-dessous :

http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/nservitu.pdf

C'est ainsi que dans le cas d'une piste transversale à Nantes Atlantique, au sud de la plate-forme actuelle, de nombreux villages, regroupant souvent plusieurs habitations, devraient être détruits, de même que de nombreuses entreprises.

Le nombre de maisons individuelles impactées par cette alternative de piste transversale est sans comparaison avec les quelques bâtiments du site de Notre-Dame-des-Landes dont le Conseil général s'est déjà rendu en partie propriétaire.

Cette alternative de piste transversale nécessiterait l'acquisition de plusieurs centaines d'hectares dans une zone où la pression foncière est très importante. L'évaluation réalisée par le Conseil Général apparaît cohérente.

De plus il y aurait deux lignes SNCF à déplacer, à moins d'envisager un tunnel pour la ligne à l'Ouest de Nantes Atlantique qui, contrairement à certaines affirmations n'est pas encaissée à l'emplacement incriminé mais au niveau du sol, quant à la ligne située à l'est, elle dessert la zone d'activité du D2A (Domaines d'activités aéroportuaires) de Bouguenais / Saint Aignan de Grand Lieu.

Commentaire de la commission d'enquête :

Si l'alternative d'une piste Est Ouest peut paraître intéressante à première vue, elle résiste mal à l'analyse.

De fortes contraintes foncières, urbanistiques et environnementales pèseraient sur un réaménagement. Le coût d'aménagement s'en ressentirait.

Les documents d'urbanisme élaborés depuis plusieurs décennies annoncent le déplacement de l'aéroport. Son développement sur place dans un axe Est Ouest serait totalement contraire aux options prises jusqu'ici. Une telle décision serait critiquable et très contestée.

Les objectifs recherchés (aéroport moderne adapté à la croissance prévisible du trafic et à la demande des compagnies aériennes, réduction des nuisances sonores et des risques liés au survol par les avions des zones habités…) ne pourraient être atteints.

14.14 le droit de délaissement ne serait pas applicable à NA

Le droit de délaissement est un droit nouveau qui s'applique aux nouvelles plate-formes.

L'alternative NA ou tout autre réaménagement sur place ne pourrait bénéficier de cette possibilité.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le droit de délaissement fait l'objet de l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Ce texte est repris ci-après :

« En vue de la réalisation de tout nouvel aérodrome de catégorie A au sens du code de l'aviation civile, un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories d'immeubles liées à l'habitation ou aux activités en lien immédiat avec les habitants comprises dans un périmètre qu'il définit et dont les propriétaires peuvent mettre en demeure l'Etat de procéder à l'acquisition de leurs biens dans les conditions définies par les articles L. 230-1 et suivants du code de l'urbanisme. Pour l'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la date de référence est, en l'absence de plan local d'urbanisme, celle de la publication du décret mentionné ci-dessus.

Pour l'application du présent article, la mise en demeure est déposée, au plus tard, deux ans après la date d'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique.

Lors de l'acquisition par l'Etat ou par tout organisme agissant pour son compte, sous quelque forme que ce soit, d'un bien immobilier situé à l'intérieur du périmètre défini dans le premier alinéa, l'indemnité ou le prix sont fixés sans qu'il soit tenu compte de la dévalorisation éventuelle due à la décision d'implanter le nouvel aéroport. »

En l'état actuel de la réglementation en vigueur, ces dispositions ne s'appliquent que pour la réalisation d'un nouvel aérodrome à savoir par exemple Notre-Dame-des-Landes et non pour des travaux d'aménagement d'une plate-forme existante telle que Nantes Atlantique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Dont acte.

14.15 NDDL impacte une population beaucoup plus réduite que NA, même dans la configuration de l'alternative piste transversale Est Ouest

Les partisans et les opposants au projet donnent des chiffres bien différents.

S'agissant ici des partisans, ils estiment qu'un PEB alternative piste Est Ouest à NA impacterait 50 000 habitants pour 4 millions de passagers alors que le projet de PEB NDDL concernerait 2 700 habitants.

Le « gain » apporté par la solution alternative serait très faible puisque le PEB NA pour 3 millions de passagers touche 40 000 habitants.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Ces aspects ont été développés aux points 1.9 et 3.1 ci-dessus.

Actuellement plus de 41 000 personnes sont incluses dans le PEB (Plan d'Exposition au Bruit-Zones A+B+C+D) actuellement en vigueur à Nantes Atlantique pour 3,2 millions de passagers escomptés en 2010, ceci avec des indices Lden moins protecteurs que ceux recommandés par l'ACNUSA mais acceptés étant donné le transfert de la plate-forme prévisible à terme.

A noter que pour Notre-Dame-des-Landes le décompte des populations impactées dans le projet de PEB (A+B+C+D) est de 2 700 et aucun établissement scolaire ou de santé n'y est inclus, ceci pour un plan d'exposition au bruit correspondant à un trafic de 9 millions de passagers à l'horizon ultime 2050. Et les dispositifs en vigueur, sursis à statuer, droit de délaissement, dispositif du Conseil Général, contribuent à éviter un accroissement de la population dans les zones susceptibles d'être impactées par le PEB.

De même pour le scénario de piste transversale à Nantes Atlantique, de telles dispositions entraîneraient un plan d'exposition au bruit incluant plus de 10 000 personnes, avec des établissements scolaires et également des établissements de santé impactés, ceci étant valable qu'il y ait une ou deux pistes. Ces chiffres s'appuient sur les populations actuelles et ne tiennent pas compte des zones en cours d'urbanisation dans des communes qui disposent aujourd'hui de PLU établis en fonction du PEB en vigueur pour Nantes Atlantique avec la piste actuelle. Cette dynamique d'urbanisation dans des communes relativement proches de l'agglomération nantaise laisse présager d'un nombre très supérieur à 10 000 personnes impactées par le PEB d'une piste transversale qui serait mise en œuvre à terme à Nantes Atlantique.

Avis de la commission d'enquête :

La situation en terme de nuisances sonores et de population impactée est beaucoup moins favorable à NA qu'à NDDL que ce soit avec la piste actuelle ou avec une ou deux pistes dans le sens Est Ouest.

14.16 la piste Est Ouest à NA impacterait une importante population jamais avertie d'une telle alternative

Les opposants à l'alternative, principalement les élus des communes du Sud de l'agglomération nantaise, ont souligné que cette variante déplacerait les nuisances et les risques sur une population qui n'a jamais été avertie d'une telle alternative.

Les riverains de NDDL savent depuis longtemps qu'un aéroport est prévu.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les dispositions prises par le passé, ceci depuis plusieurs dizaines d'années, ont conduit à des extensions de la piste de Nantes Atlantique sans qu'il n'ait jamais été fait état d'une piste transversale, et le transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame des Landes est envisagé depuis 1974 comme solution à terme (cf. historique des décisions, chapitre C.1.2). Ce sont ces dispositions qui ont prévalu pour le développement des communes du Sud-Loire situées autour de l'aérodrome de Nantes Atlantique et soumises à une forte pression d'urbanisation étant donnée leur proximité de l'agglomération nantaise.

Ces communes se sont donc développées et continuent de s'urbaniser, avec de nouveaux lotissements et des établissements scolaires, en tenant compte des nuisances actuelles prises en compte au niveau du PEB en vigueur à Nantes Atlantique.

La mise en œuvre d'une piste perpendiculaire à Nantes Atlantique entraînerait effectivement des nuisances pour plus de 10 000 personnes qui n'ont jamais été informées de l'éventualité de la construction d'une telle piste. ceci contrairement à celles, beaucoup moins nombreuses, habitant dans ou à proximité de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, zone dans laquelle les dispositifs en vigueur, sursis à statuer, droit de délaissement, dispositif du Conseil Général, contribuent à éviter un accroissement de la population susceptible d'être impactée par le PEB.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

6.2 les observations concernant les PLU

Au total, 36 observations ou lettres ont été portées sur les registres PLU.

La majorité de ses observations ne concerne pas les mises en compatibilité des PLU.

29 relèvent en réalité de l'enquête DUP. Elles sont défavorables au projet.

2 relèvent de l'enquête parcellaire qui sera menée le moment venu.

Les contributions qui finalement concernent les mises en compatibilité sont, avec les 3 idées reclassées au chapitre consacré aux registres préfecture, sont :

- la contestation de la zone UF aéroportuaire qui sort des limites de la ZAD, notamment le classement du hameau du Liminbout dans cette zone ;
- à l'inverse, certains soulignent que les zones UF ne recouvrent pas la totalité du projet présenté à l'enquête (dossier DUP) ;
- des demandes d'emplacements réservés pour le rétablissement des communications (VC1, VC2 et aménagement de l'entrée de Ville via le VC3, raccordement du bourg à la RN 165 via la RD 15 et un giratoire à créer aux Ardillières) ;
- la demande d'un emplacement réservé pour la déviation du bourg de Notre Dame Des Landes ;
- la contestation de l'emplacement réservé n°11 qui est critiqué par les propriétaires concernés. Ils veulent son déplacement ;
- la demande d'emplacements réservés pour l'aménagement de la RD 26 pour cause de sécurité ;
- de façon plus générale, le public a souligné que les PLU ne prévoyaient aucune disposition, aucun zonage spécifique, aucun emplacement réservé pour les projets qui vont nécessairement accompagner la nouvelle plate-forme : accès tram train, TGV, rétablissement des communications, zones d'activité…

- **la contestation de la zone UF aéroportuaire qui sort des limites de la ZAD, notamment le classement du hameau du Liminbout dans cette zone**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le hameau du Liminbout étant intégré dans l'emprise aéroportuaire, il est réglementairement reclassé en zone UF aéro dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de NDDL.

Commentaire de la commission :

La question de la sortie de ZAD a été évoquée dans l'enquête DUP, au chapitre 6.2.

Ici, il s'agit d'un observation traitant d'un point d'urbanisme.

La commission constate que le PLU projeté est cohérent avec le projet de la plate-forme à NDDL.

- **à l'inverse, certains soulignent que les zones UF ne recouvrent pas la totalité du projet présenté à l'enquête (dossier DUP)**

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué au chapitre G1, page 2, le zonage UF aéro correspond à l'emplacement de la plate-forme aéroportuaire figurant sur le Plan Général de Travaux (cf. carte Pièce D page 81).

Commentaire de la commission :

Il semble que les auteurs de cette observation considèrent, à tort, que la limite de la zone UF aéro a été calquée sur la ZAD.

La commission a pu vérifier que l'emprise du projet présenté dans le dossier DUP était bien reprise dans les plans de zonage des PLU. La vérification n'est pas aisée à réaliser compte tenu de la différence d'échelle (1/25 000 d'un côté et 1/5 000 de l'autre)

- **des demandes d'emplacements réservés pour le rétablissement des communications (VC1, VC2 et aménagement de l'entrée de Ville via le VC3, raccordement du bourg à la RN 165 via la RD 15 et un giratoire à créer aux Ardillières)**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le rétablissement des voies de communications citées, la déviation du bourg de Notre-Dame-des-Landes, et l'aménagement de la RD 326 (et non 26) font l'objet de la réponse à la question n° 5.7. Il n'y a pas à ce stade d'emplacements réservés pour ces opérations.

Commentaire de la commission :

En l'état actuel des réflexions, le rétablissement des communications est affirmé comme un principe.

Il n'est pas encore décliné avec détail sur les différentes voies concernées.

L'enquête DUP présente des documents d'étude de niveau avant-projet.

L'avant-projet sera finalisé en fonction des résultats de l'enquête publique. C'est après cette étape que les études de détail pourront être engagées, notamment sur le rétablissement des communications.

A ce stade d'étude, les emplacements réservés ne peuvent pas être arrêtés.

- **la demande d'un emplacement réservé pour la déviation du bourg de Notre Dame Des Landes**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le rétablissement des voies de communications citées, la déviation du bourg de Notre-Dame-des-Landes, et l'aménagement de la RD 326 (et non 26) font l'objet de la réponse à la question n° 5.7. Il n'y a pas à ce stade d'emplacements réservés pour ces opérations.

Commentaire de la commission :

Même commentaire que ci-dessus.

- **la contestation de l'emplacement réservé n°11 qui est critiqué par les propriétaires concernés. Ils veulent son déplacement**

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant l'emplacement réservé n°11, il n'est pas possible d'apporter d'éléments de réponse, faute d'information sur la commune concernée.

Commentaire de la commission :

L'emplacement réservé n°11 n'est pas modifié par la présente procédure.

- **la demande d'emplacements réservés pour l'aménagement de la RD 26 pour cause de sécurité**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le rétablissement des voies de communications citées, la déviation du bourg de Notre-Dame-des-Landes, et l'aménagement de la RD 326 (et non 26) font l'objet de la réponse à la question n° 5.7. Il n'y a pas à ce stade d'emplacements réservés pour ces opérations.

Commentaire de la commission :

En l'état actuel des réflexions, le rétablissement des communications est affirmé comme un principe.

Il n'est pas encore décliné avec détail sur les différentes voies concernées.

L'enquête DUP présente des documents d'étude de niveau avant-projet.

L'avant-projet sera finalisé en fonction des résultats de l'enquête publique. C'est après cette étape que les études de détail pourront être engagées, notamment sur le rétablissement des communications.

A ce stade d'étude, les emplacements réservés ne peuvent pas être arrêtés.

- **de façon plus générale, le public a souligné que les PLU ne prévoyaient aucune disposition, aucun zonage spécifique, aucun emplacement réservé pour les projets qui vont nécessairement accompagner la nouvelle plate-forme : accès tram train, TGV, rétablissement des communications, zones d'activité…**

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la remarque sur l'absence de disposition relative aux autres réflexions portées par les collectivités locales du fait du projet d'aéroport, le dossier DUP énonce clairement (cf. chapitre C.1.3 page 27) que celles-ci feront l'objet de procédures de DUP spécifiques conduites par leur maître d'ouvrage respectif. C'est dans ce cadre que las PLU feront l'objet d'une nouvelle mise en comptabilité si besoin.

Commentaire de la commission :

En l'état actuel des réflexions, le rétablissement des communications est affirmé comme un principe.

Il n'est pas encore décliné avec détail sur les différentes voies concernées.

L'enquête DUP présente des documents d'étude de niveau avant-projet.

L'avant-projet sera finalisé en fonction des résultats de l'enquête publique. C'est après cette étape que les études de détail pourront être engagées, notamment sur les équipements publics, les besoins spécifiques des communes pendant la période de travaux…

A ce stade d'étude, les emplacements réservés, l'ajustement de telle ou telle disposition du règlement ou du zonage… ne peuvent pas être arrêtés.

6.3 les contributions importantes

Les contributions que la commission a considéré comme importantes sont examinées ici.

La réponse du maître d'ouvrage sur ces contributions est très synthétique.

Elle se résume à un tableau qui renvoie aux différents sous-thèmes examinés en 6.2 et à sa note méthodologique où il a identifié quelques sous-thèmes supplémentaires.

Réponse du maître d'ouvrage : les sous-thèmes supplémentaires

2 En ce qui concerne les contributions importantes, le maître d'ouvrage a identifié les thèmes abordés dans chacune des contributions en les rattachant à la grille établie par la commission.

Ce travail d'identification a pu être réalisé sans difficulté dans la quasi-totalité des cas compte tenu du caractère exhaustif de cette grille.

Cet examen a fait apparaître quelques thèmes complémentaires, qui appellent un commentaire particulier :

- *Le site de Notre Dame des Landes constitue un bocage exceptionnellement bien conservé, et qu'il est indispensable de préserver.*

Il est clair que la prescription de la ZAD, dès 1974, a limité les restructurations foncières et les remembrements sur le site du projet, et a eu pour effet de maintenir la structure bocagère dans un état proche de celui où elle se trouvait il y a trente ans.

Ce point, qui a été abordé lors du débat public, a justifié une attention particulière dans l'étude d'impact. Les mesures agri-environnementales proposées par le maître d'ouvrage sont résumées au § E 4.18.

- *Le transport aérien est en crise, il pollue, des alternatives aux déplacements doivent être favorisées. Le projet d'un nouvel aéroport est inutile et nuisible*

Ce courant de pensée s'est déjà exprimé durant le débat public. Les arguments qui ont été présentés au cours de l'enquête reprennent les mêmes idées-force, que l'on pourrait résumer par : ni ici, ni ailleurs.

- *L'absence de sincérité du projet et le trucage des données*

Le maître d 'ouvrage ne peut que confirmer l'ensemble des éléments figurant dans le dossier d'enquête, qui s'appuient sur des études préalables mises à disposition du public.
Ainsi, le coût du projet annoncé dans le dossier est-il confirmé par les avant-projets routier et aéroportuaire.

- *L'opposition sud Loire/nord Loire*

Plusieurs contributions opposent le sud et le nord Loire, soit pour les nuisances (cf. thème 1.9 : le projet ne fait que déplacer les nuisances du sud au nord) ou au contraire pour déplorer le déplacement des emplois directs et induits (cf 10.5 : le transfert entraînera un déséquilibre nord-sud dans l'agglomération nantaise).
Ce débat a été clairement posé dans le cadre de l'élaboration du SCOT de l'agglomération Nantes-Saint Nazaire, et de l'analyse que fait le PADD du développement du secteur.

- *La sortie de la ZAD constitue une irrégularité grave du projet*

Il est rappelé en réponse à la question 11.2 que la « sortie de la ZAD » représentant au demeurant une surface limitée, a été validée par le comité de pilotage associant les représentants des collectivités car elle va dans le sens d'une limitation des nuisances. Elle a reçu l'accord du ministre des transports par arrêté ministériel du 25 septembre 2006 publié au Journal officiel.

- *Plusieurs contributions importantes portent sur la procédure d'acquisition ou d'expropriation*

Ainsi, M. Thebaut ou M. Boermans, ou l'EARL Lamisse posent des questions sur les conditions d'acquisition de leurs biens.

Il a été rappelé que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constituait une étape, qui sera suivie bien entendu d'autres procédures, dont l'enquête parcellaire.

Ces différents cas – connus du maître d'ouvrage - peuvent bénéficier de la procédure du droit de délaissement, et sont pris en compte dans le cadre du groupe de travail constitué avec les milieux agricoles.

Commentaires de la commission :

La commission d'enquête regrette que le maître d'ouvrage ait préféré se contenter d'un simple renvoi aux thèmes, assorti d'un commentaire laconique, aux contributions importantes, négligeant peut être ainsi leur richesse et leur pertinence.

La commission commente les différentes contributions au fil du texte.

1) la contribution de BVV

Cette contribution est présentée sous forme d'un cahier de 30 pages comportant 10 chapitres.

BVV dénonce qu'on voulait ignorer du côté des porteurs du projet de NDDL qu'en la matière « l'outil ne créé pas le besoin » et que l'impératif économique dans le domaine compétitif allait imposer une évaluation précise des « besoins » de déplacements tous types de moyens confondus (avion, train, automobile, bus) pour une région non enclavée, déjà largement pourvue de plates-formes aéroportuaires.

L'association demande qu'une recherche de solutions possibles qualifiées mais surtout quantifiées en terme de réponse à ces besoins soit faite.

Elle dénonce une évaluation sous-estimée de l'ensemble de l'opération.

BVV rappelle que le label aéroport du « Grand Ouest » avait été utilisé pour **Beauvilliers** dans le projet avorté du 3ème aéroport de l'Ile de France.

NDDL était ainsi proposé comme une plate-forme supplémentaire parmi la pléthore de plates-formes régionales existantes (St Nazaire, Angers, Rennes, Brest, Lorient, la Baule, et Nantes Atlantique qui dans le tissu économique local doit rester opérationnel pour l'usine aéronautique AIRBUS/EADS)

BVV dit que le pourquoi et le comment n'ayant pas été explicités et justifiés, il en résulte que NDDL, aéroport du Grand Ouest, est apparu comme un simple transfert de NA du Sud au Nord de la Loire, sans avantage significatif pour la Vendée et sans intérêt pour Rennes située à 80 km.

BVV déclare que le projet NDDL ne peut être valablement étudié sans un retour sur l'analyse de la situation à NA notamment pour :

- le trafic passager,
- les mouvements annuels d'appareils commerciaux,
- les capacités d'accueil avions et passagers,
- le développement économique,
- les nuisances sur les communes survolées (Nantes, Bouguenais, Rezé, St Aignan de Grand Lieu).

1- Principales caractéristiques de l'aéroport de N.A.

Dans son état actuel la piste est équipée d'un ILS en atterrissage par le sud (QFU03).

Par contre les atterrissages par le nord (QFU21) sont guidés par une radio balise (VOR/DME) qui oriente les vols sur une direction (QFU 22,3) avec reprise visuelle de la piste sur QFU 21.

Au Nord et de nuit, il n'existe pas de rampes lumineuses d'approche. Une série de points de survols balisés sont positionnés pour l'orientation tant en arrivée qu'en départ.

La proximité de multiples zones urbanisées rend complexes les trajectoires de départ.

2- le trafic à N.A et ses perspectives d'évolution objectif 2050

L'évolution du trafic peut être différente selon le mode de comptage provenant de la DGAC ou de l'exploitant (la CCI). Cet écart est à peu près constant dans le temps et de l'ordre de 100 000 passagers/an. Il en résulte un nombre d'environ de 2 millions de passagers en fin 2005.

BVV note une diminution de 25% entre 2000 et 2005.

Comparé au trafic national le trafic de NA est marginal et représente :

- moins de 2% du trafic passagers national (100 millions),
- moins de 3% du nombre des mouvements commerciaux,
- moins de 0.5 % du trafic fret national.

BVV rappelle que pour les premiers semestres 2006-2005, l'augmentation du nombre de passagers était de 9.4 %, cette croissance étant due pour l'essentiel au développement des vols non réguliers (charters) qui représentent 41 % du trafic passagers et 20 % du nombre de mouvements sur les pistes.

BVV indique que ces vols dans le sens d'émigration à des fins de vacances n'apportent aucune richesse à la région mais des contraintes et des nuisances et que certaines compagnies « exotiques » posent à répétition sur la plate-forme et dans son environnement des problèmes de sécurité.

Elle souligne que les projections à long terme 2050 sont évidemment difficiles à établir.

Pendant 40 ans on a fait dans la démesure prévisionnelle.

Pendant le débat public il a été proposé de dimensionner le projet de NDDL pour un trafic de 7 à 16 millions de passagers par an, puis en supposant une croissance continue pendant 45 ans de l'ordre de 4 ou 5 % de retenir le chiffre de 9 millions. Bien que surévalué ce chiffre serait traitable par un aéroport ne comportant qu'une piste (ex. Stansted, Gatwick, Genève , Barcelone, Manchester…).

Plus raisonnablement, BVV pense à 100 000 passager/an basé sur la croissance de 1990 à 2000 et propose **un maximum de 6.5 millions de passagers en 2050.**

Pour la plate-forme actuelle la piste peut traiter de 90 000 à 110 000 mouvements par an. (selon la société COSYMERGIE, validé par la ACNUSA).

L'aérogare est capable de traiter aujourd'hui de 3 à 3.5 millions de passagers.

Une extension parfaitement réalisable pourrait la porter à 4 ou 5 millions selon BVV.

3 – Contraintes et problèmes posés par la plate-forme de NA

3.1 contraintes d'exploitation

Selon BVV, :

- la CCI avance des saturations supposées, pour promouvoir le projet NDDL en oubliant qu'à cette occasion la gestion de l'infrastructure pourrait lui échapper.
- Au cours du débat public il a été démontré que 90 000 à 110 000 mvts/an ce qui, avec un emport de 60, traiterait largement 4 à 5 M de passagers et même en améliorant l'emport les 9 M proposés par les porteurs du projet.
- Pour l'aérogare, une extension est tout à fait possible côté Est où pourrait être également organisée une gare de dessertes ferroviaires.
- Les parkings automobiles pourraient être construits sur plusieurs niveaux et financés par l'exploitant gestionnaire sur les 16 % de son CA que lui rapportent les parkings.
- Un effort tout à fait réalisable peut être fait pour relier les liaisons ferroviaires et lignes de tram qui passent à proximité.

BVV note aussi à ce sujet qu'aucun effort n'a été fait pour promouvoir l'accès à l'aéroport par des équipements de transports collectifs alors que :

- la ligne ferroviaire Nantes/Pornic passe à l'Ouest de la plate-forme,
- une ligne ferroviaire de desserte de la zone D2A passe à moins de 50m à l'Est du bâtiment de l'aérogare,
- la ligne de tram Nantes/Bouguenais la Neustrie est à moins de 2km.

3.2 Contraintes et problème environnementaux

BVV signale essentiellement les nuisances sonores subies par les riverains et les populations survolées, la difficulté de mettre en place le PEB et les indemnisations associées au PGS. Ces problèmes sont aggravés par les dérives permanentes des trajectoires de vols.

4 - les voies d'améliorations possibles

4.1 solutions à court terme de la Commission Consultative Environnement (CCE)

BVV propose

Sous l'autorité du représentant du préfet, les mesures d'amélioration devraient porter sur :

- le respect des trajectoires réglementaires,
- la non programmation des vols de nuit (entre 22h et 6h),
- l'arrêté de restriction d'exploitation applicable dès le programme d'hiver 2006 ,
- la rédaction d'une nouvelle chartre de la plate-forme,
- l développement d'un code de bonne conduite pour les pilotes, compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport, CCI et DRACO,
- Indemnisation des riverains par une aide à l'insonorisation de leurs habitations.

4.2 solutions à moyen terme

BVV propose :

a) Le report d'une partie du trafic sur un autre mode de transport moins polluant (TGV) quand le temps total de transport ne dépasse 3 ou 4 h, ceci concerne certains trajets nationaux et les pré-acheminements pour les vols internationaux vers Roissy et Orly.

b) La mise en réseau des aéroports de l'Ouest :

Les passagers de vols « charters » acceptent sans problème, les pré acheminements de 1 h à 1h30, il sera possible d'utiliser les aéroports vers les plates-formes sous - chargées et disponibles : Angers, St Nazaire, Rennes. Ceci améliorerait leur rentabilité pour peu que les gestionnaires veuillent travailler ensemble.

4.3 Solutions à long terme

BVV propose :

Une piste Est/Ouest positionnée au Sud de la plate-forme en substitution de la piste Nord/Sud actuelle.

La libération des terrains obtenus par l'emprise de la piste actuelle permettrait d'une part les extensions de l'aérogare vers l'Ouest et d'autre part les parkings avions.

BVV fait remarquer que le Conseil Général aidé de la cellule NDDL, de la DRACO, vient de produire sur ce sujet une étude de complaisance inqualifiable.

Pour BVV, dans l'immédiat, il faut une étude portant sur l'emplacement exacte du couple **piste unique/ taxiway** pour un impact minimum sur les populations et bâtiments existants (aucun établissement industriel impacté).

Cette étude devrait :

- Faire une évaluation du PEB sur cette **seule piste** pour des trafics de :

  - 3,26 millions pour comparaison au PEB actuel à NA,
  - 4 et 9 millions de passagers pour comparaison au PEB proposé à NDDL.

- Faire l'estimation des nombres de personnes dans les PEB (sur la base du cadastre numérisé)

- Faire une évaluation sérieuse du coût de la réalisation de la piste, du taxiway, des équipements de guidage du trafic dans les deux sens (ILS), ainsi que l'évaluation du coût de l'aérogare pour traiter 4 à 5 millions de passagers.

BVV ajoute que **seule cette étude, pour autant faite honnêtement, sérieusement et complètement, par une structure véritablement indépendante serait à même de permettre un jugement serein sur l'opportunité ou non d'un besoin de déplacement de la plate-forme.**

5 – Développement du transport aérien

Pour BVV la croissance du trafic aérien devrait être :

- faible sur les trajets nationaux ou européens réguliers d'une durée de moins 3 à 4 h (concurrence TGV),
- moyenne sur les liaisons transversales (métropoles européennes),
- moyenne avec l'Amérique du Nord,
- peut-être importante vers l'Amérique du Sud,
- développement important vers Asie et Pacifique (croissance de l'économie mondiale).

Il s'en déduit que certains programmes aéronautiques (ex A380) sont essentiellement destinés aux échanges long courrier avec ces pays et non au trafic d'aéroports régionaux tel que projet NDDL.

La volatilité du prix du kérosène va impacter le trafic aérien.

De ce fait le transport aérien devrait se développer principalement à l'international éloigné, à l'intercontinental et peu au transport national.

Ce développement devrait concerner pour l'essentiel :

- Le « hub » de Roissy,
- L'hypothétique 3ème aéroport de l'Ile de France,
- La région lyonnaise,
- La région toulousaine,
- La région niçoise (tourisme en plus),

et **non Nantes**, ce que confirme d'ailleurs sa faible part dans le trafic national (2 %) et une croissance des vols exclusivement liée à des vols vacances qui ne contribuent en rien à un quelconque développement de l'économie régionale.

6 – limite de l'enquête publique

Pour BVV le dossier peut paraître abondant au regard des obligations légales.

Surabondant même sur certains points et incomplet sur d'autres, beaucoup de détails sans intérêt.

BVV souligne que certains chiffres, en particulier dans la partie socio-économique, font référence d'une part à des transports ferroviaire entre Nantes et la plate-forme et d'autre part entre Rennes et la plate-forme et ceci par de nouvelles lignes, or :

- aucune étude sur la desserte tram/train n'est annexée au dossier,
- aucune étude sur une liaison nouvelle Rennes-NDDL ne fait l'objet d'une annexe ou d'un quelconque projet de Réseau Ferré de France.

BVV soutient que l'obligation de soumettre les trajectoires définitivement retenues à l'enquête publique, de même que le plan d'exposition au bruit**, ne dispense pas d'apporter ici les justifications au dispositif des pistes proposé.**

7 – étude socio-économique

BVV avance que l'étude socio-économique fait abondance de chiffres et graphiques ne dépassant pas souvent la période 1999/2000, mais oublie les stagnations observées dans la période suivante 2000 à 2005.

BVV rappelle :

- qu'il convient de rappeler que le trafic aérien en 2005, de l'ordre de 2.1 millions de passagers rend peu probable en 2010 un trafic de 3.26 millions de passagers comme le présente l'actuel plan d'exposition au bruit de NA.
- que les projections de trafic, déjà présentées au cours du débat public (tableau p.6 du doc. Etude- socio-économique) fortement critiquées et à la limite du ridicule, sont cependant resservies sans actualisation.
- que les critères socio-économiques retenus sont ceux du projet DUCSAI (projet du 3ème aéroport parisien). Ils correspondent à une problématique complètement différente de déchargement du trafic de Roissy, à proximité d'une zone urbaine de 15 à 20 M d'habitants, pour un aéroport au trafic 25 fois supérieur à Nantes et qui concentre des vols de nuit et la majorité des vols de fret nationaux.

BVV note qu'il est fait allusion à une étude SMEA/NDDL, sur les transports collectifs, non jointe au dossier.

7.1 – évolution de la population

BVV constate que si les augmentations de la population de la région et de la ville de Nantes sont indéniables, celles-ci recouvrent des situations diverses qui peuvent se résumer aux points suivants :

- migration essentiellement vers la côte des populations aisées (retraités) venant principalement de l'Ile de France. Il s'ensuit un accroissement du prix du foncier et de l'immobilier au détriment des populations jeunes et actives. Bien que les seniors disposent de moyens financiers suffisants, ils ne sont pas nécessairement un facteur important du trafic aérien. Les jeunes actifs ont des difficultés énormes de logement dans les centres ville et pour voyager, ils jouent sur l'effet d'aubaine : voyages discount et low-cost.

- migration aussi d'étrangers qui viennent s'établir dans la région (UK et Europe du nord) sont pour l'essentiel des migrations économiques pour acquérir souvent des biens laissés à l'abandon pour les réhabiliter ce qui fait indirectement monter les prix de l'immobilier.

  Ces nouveaux arrivants voyagent le plus souvent au moyen de low-cost pour garder le contact avec leur pays d'origine.

Au regard des évolutions passées ou supposées dans l'avenir, identiques aux autres régions, il n'apparaît pas que cela puisse entraîner une augmentation importante de la demande de transport aérien.

7.2- catégorie socio-professionnelle

BVV constate que si la proportion des cadres d'entreprises peut évoluer lentement vers la moyenne nationale, il y a lieu de remarquer que le déplacement de NA pour NDDL constituerait un facteur plutôt négatif pour les entreprises vendéennes.

Un allongement du trajet d'une 1/2 h à ¾ d'heures si l'aéroport est déplacé.

7.3- Richesse des ménages

BVV constate que dans ce domaine il n'y a pas d'évolution à attendre

7.4 – Activités économiques

Pour BVV, St Nazaire reste un fief de constructions aéronautiques et navales alors que Nantes développe des activités de services propres à toute la métropole, lesquelles sont susceptibles d'induire une demande de déplacements avec l'ensemble des moyens disponibles.

Dans ce contexte, il y a peut-être ici un facteur de développement du transport aérien local mais ce facteur risque d'être minimisé par la diversité des destinations qui impose de passer par le « hub » de Roissy.

De plus et au détriment du trafic de NA, l'effet TGV n'est pas terminé. Le contournement du Mans et du Sud de Paris joint à une organisation commune SNCF/Cie aérienne devrait directement impacter négativement le trafic Nantes/Roissy (1ère ligne locale régulière avec 300 000 passagers/an)

7.5 – Tourisme

BVV affirme que la fréquentation touristique se fait principalement via le train, en particulier en provenance de la région parisienne, et par moyen automobile.

Elle n'a aucun impact significatif sur le transport aérien.

7.6 – Congrès

BVV n'attend aucune incidence.

7.7 – Effet structurant du projet

Cette désignation, annonce BVV, propre à quelques technocrates, pourrait prêter à sourire si elle n'était pas reprise dans la DTA et dans le projet de SCOT métropole avec pour premier effet : la dégradation du milieu et la disparition de multiples exploitations agricoles.

Si l'idée d'organiser les territoires autour des pôles de développement existant paraît cohérent la création ex nihilo d'une infrastructure de type NDDL rappelle par trop la démarche des années 70 et les fiascos économiques associés.

7.8 – Coût de l'opération, financement, retour sur investissement

BVV affirme que le coût de 581 millions d'euros avec deux pistes et en oubliant les dessertes par transport collectif, est manifestement sous-évalué.

Stansted, (1 piste) 21 millions de passagers/an coût 2.5 milliards d'euros pour la réalisation d'une piste et d'une aérogare.

Dublin un nouveau terminal pour 750 millions d'euros.

On s'achemine ainsi au moins vers 1 milliard d'euros pour NDDL.

Financement

BVV annonce un flou à ce niveau, aucune étude crédible.

L'Europe ne financera rien et l'Etat est sur-endetté. Le secteur privé voudra des garanties dans un type partenariat privé/public dont on sait que les pertes d'exploitation seront pour la collectivité.

Tri

Pour BVV, c'est la promenade de Perrette et son pot de lait : Le projet apparaît très nettement comme une simple machine à spéculer sur le foncier et l'habitat :

- sur les terrains récupérés à NA projet de 6 500 logements ;
- dans l' île de Nantes, appartements vendus de 3 000 à 4 000 euros le m2 ;

- autour de l'ex ZAD aéroportuaire de NDDL.

BVV ajoute : «est-ce le rôle de la puissance publique de se compromettre dans une telle opération habilement travestie et qualifiée d'aménagement du territoire » ?

8.- Etude d'impact, environnement

BVV est tenté de titrer « Massacre au bulldozer et à la tronçonneuse ».

1 500 hectares seraient, si le projet aboutissait, dégradés et pollués tant au niveau des systèmes hydrauliques, de l'air, de la faune, et de la flore et du cadre de vie.

8.1 Bruit

Les gênes sonores débordent des zones définies par le PEB.

Compte tenu des alignements d'atterrissage (ILS) et des dispersions de trajectoire lors des changements d'orientation sous une altitude de 3 000 m, les populations touchées pourraient s'avérer très importantes pour une douzaine de communes.

8.2 Qualité de l'air

BVV remarque :

- bien que la pollution due aux avions ne représente que 5 % actuellement, elle pourrait atteindre 15 % à objectif 2050 ;
- selon Airparif, les émissions d'un avion moyen lors d'un cycle LTO en montée jusqu'à 1 000 mètres sont comparables pour les oxydes d'azote aux émissions de 142 voitures moyennes parcourant 100 km et pour les composés organiques aux émissions de 49 voitures parcourant 100 km ;
- Un avion type A 380 avitaillé d'environ 250 tonnes de kérosène consommera autant qu'une file de 30 000 voitures parcourant 100 km.

8.3 – Qualité des eaux et rejet au milieu

Il est envisagé de faire jouer à l'Erdre le rôle de source de secours pour l'agglomération nantaise au cas ou la prise d'eau ferait défaut.

BVV demande que toutes les eaux de ruissellement et eaux usées soient recueillies, décantées mais aussi traitées à 100% avant d'être utilisées sur place ou remises au milieu sachant qu'in fine elles se retrouveront dans l'Erdre via le canal de Nantes à Brest, le Plongeon, l'Hocmard, le Gesvres.

8.4 – Atteinte au milieu végétal

BVV soutient que les ZNIEFF 1 et 2 seront définitivement détruites en particulier au moulin de Rohanne

8.5 – Impact sur la faune

Pour BVV il est illusoire de penser que quelques passages réservés à la faune pourraient régler le problème. Les mares et leur mise en communication n'empêcheront pas la disparition de leur faune.

9 – Activités agricoles

BVV rappelle :

- que l'activité agricole est ici très dynamique avec des chefs d'exploitation jeunes dont la moyenne d'âge est de 45 ans ;
- que les exploitations ont récemment été mises aux normes pour des bovins destinés à la production de lait ou de viande voire pour des productions biologiques ;
- que cet aéroport, les routes, les voies de dessertes et les zones d'activité amèneront la disparition de ces terres agricoles évaluées à 1 500/2 000 hectares.

BVV s'interroge : une telle disparition d'activité est-elle justifiée par une infrastructure dont le besoin n'a toujours pas été défini ?

10 – Activités économiques

BVV constate que l'emploi concerné est d'abord celui du personnel affecté aux activités aéroportuaires.

Les hôtels ne font que 30 % de leur CA avec l'aéroport.

En réalité ce sont les entreprises qui décident et non les aménageurs.

11 – Conclusion de BVV

Un dossier « touffu » qui ne démontre pas l'utilité du projet de plate-forme NDDL.

Les projections de trafic sont grossièrement surestimées.

L'intérêt économique n'est pas démontré.

Le projet entraînera la disparition de plusieurs dizaines d'exploitations agricoles.

Le développement de l'emploi n'est pas probant si l'on se réfère à l'exemple de NA.

Les coûts sont grossièrement sous-estimés et devraient atteindre un total bien supérieur au milliard d'euros.

La destruction du milieu sera irréversible.

Il n'est pas démontré le gain de service qu'apporterait NDDL par rapport à NA.

Le projet rejette toutes les solutions alternatives sans les avoir préalablement sérieusement étudiées.

Ce projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire.

Réponses du Maître d'ouvrage aux questions de la commission d'enquête concernant la contribution de B.V.V. (Bien vivre à Vigneux)

Le maître d'ouvrage a procédé à l'analyse de la contribution de BVV. Il a procédé par identification des thèmes et sous-thèmes exprimés pour renvoyer à sa réponse sous-thème par sous-thème.

Il a ainsi identifié :

T1 : l'opportunité du projet n'est pas démontrée
T1.1, T1.4, T1.5, T1.8

T2 : le dimensionnement du futur aéroport est incorrect
T2.1, T2.2, T2.5

T3 : les alternatives n'ont pas été correctement étudiées
T3.1, T3.2, T3.4, T3.5

T5 : le volet communications (fer, routes…) et rétablissement des voiries locales est incomplet
T5.1,

T7 : l'agriculture est négligée dans le dossier d'enquête
T7 ;1, T7.4

T8 : l'environnement est insuffisamment pris en compte
T8.1, T8.2, T8.3, T8.4, T8.5

T9 ; le volet économique n'est pas convaincant
T9.1, T9.2, T9.5, T9.7

T10 : l'analyse socio-économique n'est pas convaincante
T10.1, T10.2

T12 : les spécificités locales et divers
T12..7, T12.11, T12.12

T13 : les inexactitudes du dossier

T13.1, T13.2

T14 : les arguments en faveur du projet
T14.6, T14.12, T14.13, T14.15, T14.16,

Commentaire de la commission d'enquête :

Les réponses du Maître d'Ouvrage paraissent satisfaisantes.

Sur l'appréciation du trafic, les dernières données concernant le trafic confortent sa position et les simulations qu'il présente.

L'intérêt économique a fait l'objet d'une étude sérieuse et détaillée en pièce F. Quels que soient les scénarios retenus, les calculs de TRI donnent des résultats acceptables à bons.

En ce qui concerne l'agriculture, le maître d'ouvrage s'est engagé : « un accompagnement de chacune des exploitations impactées sous forme d'un appui technique et d'un soutien logistique et administratif est prévu, par convention, avec la Chambre d'Agriculture sur une durée de 6 années ».

Malgré cette assurance, on comprend que les agriculteurs aient besoin d'être fixés au plus vite sur leur avenir. Cependant, à ce stade d'étude, le maître d'ouvrage peut difficilement être plus précis. Il lui faut attendre les résultats de l'enquête publique, modifier éventuellement ses études, boucler et faire adopter son avant-projet avant d'élaborer les études de détail.

L'évaluation financière du projet paraît sérieusement établie. Elle a fait l'objet de validation de la part des autorités de tutelle (DGR pour le projet routier, DGAC pour la plate-forme aéroportuaire).

La destruction du milieu est le prix à payer pour accueillir la nouvelle plate-forme. Cependant, les mesures adoptées limitent l'impact et présentent des mesures de compensation dont l'efficacité pourra être contrôlée par les différents outils de suivi qui sont proposés dans l'étude d'impact. Il faut aussi compter dans le bilan des espaces naturels consommés, les 240 ha de terrains libérés à NA qui permettront une extension de l'urbanisme sans consommer de nouveaux espaces naturels.

Le gain de service de la future plate-forme en terme d'exploitation paraît établi : temps de roulage, capacité d'accueil, ILS, nuisances sonores, survol des zones habitées…

Les solutions alternatives ont été étudiées lors de l'élaboration du projet et lors du débat public. L'alternative piste Est Ouest à NA a été écartée par le maître d'ouvrage au même titre que toutes les solutions d'amélioration imaginées à NA.

L'analyse des porteurs du projet l'a amené à conclure que les contraintes foncières, techniques, urbanistiques, environnementales, sécuritaires… rendaient vaines toutes tentatives d'amélioration durable à NA qui soient à l'échelle des problèmes posés.

Les solutions alternatives à NA ne permettent pas de régler les principaux inconvénients du site NA :

- contraintes foncières : 320 ha disponibles alors qu'un outil adapté à la demande exige probablement un minimum de 700 ha ;
- contraintes techniques : implantation ILS sur piste 21, temps de roulage si les installations actuelles sont réutilisées…
- contraintes environnementales : importance des populations touchées nuisances sonores, atteinte à des milieux de haute qualité protégés de façon réglementaire…
- contraintes liées au survol de zones habitées : survol de zone d'habitat dense…

Contrairement à ce qu'affirme BVV, la commission ne considère pas que « le projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire ».

Le projet s'inscrit dans une volonté d'aménagement du territoire exprimée depuis longtemps qui a servi de base à l'élaboration des documents d'urbanisme : DTA, projet de SCOT, POS/PLU des communes concernées qui ont respecté les principes affichés par l'Etat dans ses PAC (Porter A la Connaissance) lors de l'élaboration de ces documents.

2) la contribution de l'ACIPA et de la coordination anti-aéroport

CONTRIBUTION PRESENTEE PAR L'ACIPA

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes

Document coté 2.32 dans les contribution reçues à la Préfecture, Nantes.

Cette contribution présentée sous forme de cahier relié à spirales, contient 31 pages suivies de 9 annexes qui seront analysées à la suite.

I- La première partie rappelle les faits en 4 points :

- ✓ Un vieux projet pour Concorde,
- ✓ Une parodie de débat public,
- ✓ Quelle enquête publique,
- ✓ Un projet d'Etat imposé.

II- Dans la seconde, l'association expose les raisons de son opposition en 10 points :

- ✓ Pas besoin d'un nouvel aéroport,
- ✓ Catastrophe environnementale,
- ✓ Agriculture dynamique sacrifiée,
- ✓ Dérives du dossier technique,
- ✓ Recommandations européennes non respectées,
- ✓ Gaspillage de l'argent public,
- ✓ Projet en contradiction avec les économies d'énergie et l'effet de serre,
- ✓ Leurre de la création d'emplois,
- ✓ Destruction du tissu socio culturel rural,
- ✓ Solutions alternatives existantes.

III- Cette troisième partie expose les carences du dossier d'enquête.

IV- Les conclusions,

V- Les annexes.

I-

La contribution revient sur l'origine historique du site qui va de l'activité aérienne de l'armée US en 1944 au projet de création d'un aéroport pour y accueillir le Concorde. La ZAD créée en 1974 permet au Conseil Général d'engager les acquisitions foncières et en 1994, l'Ouest pose sa candidature pour la localisation d'une troisième plate forme aéroportuaire. En 1997, les élus du Conseil Général et la CCI réclament le transfert de Château Bougon (Nantes Atlantique) vers NDDL. En 2000, le gouvernement donne le feu vert pour les études de ce nouveau site. C'est à la suite de ces décisions que se forme l' ACIPA.

Associée à BVV, l'association demande l'ouverture d'un débat public sur NDDL. Le comité de pilotage des études, les services de l'aviation civile et la DDE présentent un document qui comporte notamment 3 scenarii d'implantation de doublets de pistes avec simulation de PEB. Les auteurs de cette contribution estiment que ce document tend à justifier la création du nouvel aéroport et que le débat n'est ouvert que sur l'implantation des pistes et de l'aérogare sans poser la question essentielle de l'opportunité d'un nouvel équipement aéroportuaire. Les associations opposées au projet demandent une étude complémentaire qui permettrait de répondre aux questions en suspens (opportunité, solutions alternatives et localisation). Bien que les moyens alloués n'aient pas permis une étude approfondie, les conclusions de cette étude notent que la décision d'une nouvelle plate forme se fonde surtout sur les risques environnementaux et urbanistiques. Elle recommande de ne pas écarter la mise en réseau des équipements existants. C'est au cours de ce débat public qu'est proposée l'implantation d'une nouvelle piste sur NA. Les auteurs de la contribution estiment que lors du débat public, le Préfet et la CNDP n'ont pas respecté l'esprit du Débat Public mais qu'ils ont cherché à justifier une décision déjà prise.

Forts de cette expérience, les auteurs craignent que l'enquête publique ne se prépare dans les mêmes conditions, c'est ce qu'ils veulent démontrer dans ce paragraphe. Ils signalent qu'en juillet 2004, le comité technique présente des scénarios d'implantation de l'aéroport dont certains sont différents de ceux présentés au Débat Public et qu'en juillet 2005 le Comité de pilotage retient le scénario A3 amélioré dont la disposition des pistes n'a pas les mêmes avantages que le doublet présenté au DP. Ils notent que des paramètres fixés par l'arrêté ministériel du 9/10/2003 ne sont pas tous respectés. Ils signalent que les propositions alternatives visant à optimiser les équipements existants et à favoriser les organisations de transport multimodales n'ont pas fait l'objet d'études sérieuses. Ils considèrent donc que le dossier dévie des conclusions du DP, qu'il ne respecte pas l'arrêté ministériel du 09/10/2003 et la Convention d'Aarhus.

Ils estiment que les responsables politiques les plus élevés ont imposé ce projet aux élus des collectivités locales directement concernées qui prennent leur distances avec ce projet : 4 communes retirent au CG le droit de préemption délégué en 1988, la CCEG demande que soit mise à l'étude avant l'enquête publique la solution alternative de piste sur NA. Ils rappellent l'opposition des population directement concernées et les différentes actions entreprises à l'initiatives des associations contre ce projet.

II-

Dans cette deuxième partie l'ACIPA, opposée au projet, entend démontrer qu'il n' a pas d'utilité publique. Elle considère qu'il a été décidé de le construire sans connaître son usage précis alors que la saturation de NA n'est pas avérée dans les délais annoncés compte tenu de l'évolution du transport aérien donnant comme exemple, caricatural, l'aéroport d'Angers. Elle estime que la capacité de NA est suffisante pour les 20 à 25 années à venir et que la décision de construction serait anachronique. Le grand Ouest est suffisamment équipé en aéroports et la création d'un tel outil pourrait mettre l'existence de certains en péril. La recherche de l'équilibre des territoires et du développement durable doit inciter à développer la collaboration entre les équipements existants.

L'association estime que les impacts de ce projet sur l'environnement seraient une catastrophe. Le site d'implantation prévu, zone de bocage humide en bordure de 3 sites d'intérêt international, serait impacté de manière irrémédiable et les conséquences en seraient imprévisibles. Les auteurs présentent les espèces protégées vivant dans cet espace et estiment que les promoteurs du projet font fi de cette richesse. En conséquences, les rédacteurs du texte considèrent que le projet porterait préjudice à un grand nombre de citoyens et qu'il ne peut être déclaré d'utilité publique car il n'a pas de justification essentielle.

L'ACIPA rappelle que cette région a un fort potentiel agricole, principalement l'élevage en vue de la production laitière qui s'accommode parfaitement de cet environnement bocager. Elle considère que l'installation de l'aéroport sur ce site ne serait qu'un gaspillage de l'espace rural et serait une atteinte importante à une profession dont le rôle économique semble négligé par les auteurs du projet. Elle rappelle que selon l'arrêté ministériel du 9/10/2003, le projet doit être entièrement réalisé dans le périmètre de la ZAD ce qui semble contradictoire avec l'extension des 150 ha hors ZAD qui arase le village du Limimbout.

Les rédacteurs de cette contribution font état de plusieurs dérives du dossier technique :

- établissement de la piste Nord- voir ci-dessus (sortie de ZAD),
- Projet de PEB et zone de sursis à statuer sous dimensionnés,
- Réduction de la fonctionnalité des pistes (pistes convergentes et non parallèles)
- Absence de la desserte ferroviaire contradictoire avec les recommandations européennes sur l'organisation mulimodale des transports.

L'ACIPA estime que les recommandations européennes pour rééquilibrer les modes de transport et développer l'inter modalité ne sont pas respectées dans ce dossier. Elle considère que le projet de NDDL donne la part belle à l'avion et n'avantage pas le train. Elle estime que l'aéroport nouveau concentrerait les activités aéroportuaires du grand Ouest au détriment des autres installations existantes tout en ayant des conséquences graves sur l'environnement. En conséquence, ce projet ne peut être déclaré d'utilité publique.

Cette association soutient que ce projet ne peut être considéré comme structurant car celui qui existe suffit pour longtemps aux besoins. Les ressources mobilisées pour cette réalisation le seraient au détriment d'autres besoins importants à la société. En conséquence, il faut étudier les alternatives moins coûteuses.

Faisant référence à la raréfaction des énergies fossiles (principalement du pétrole, source exclusive du kérosène), à la hausse de leur coût et l'importance des enjeux de l'effet de serre, les auteurs de cette contribution considèrent que les prévisions de 9 millions de passagers en 2050 ne sont pas réalistes et mettent en évidence l'incongruité d'un tel investissement dans un aéroport.

Ils estiment que les créations d'emplois sont un leurre. Ce serait principalement un transfert pour ce qui est du transport aérien. Le projet ne prend pas en compte les emplois perdus dans l'agriculture et le activités annexées. Ils rappellent que le transport aérien peut favoriser la délocalisation qui menacerait une partie des emplois de la région sans pour autant favoriser le développement des pays à faible coût de main d'œuvre.

Les auteurs mettent en évidence les risques de destruction du tissu social engendré par la rupture des réseaux associatifs et agricoles ainsi que par la transformation de la population et la rupture des liens entre les communes. Ils laissent entendre que les habitants de cet espace et leurs élus sont méprisés dans leur volonté de s'y maintenir.

Ils rappellent les solutions alternatives :

- ✓ Mise en réseau des aéroports existants qui aurait pour vertu l'équilibre des territoires et un meilleur respect du développement durable,
- ✓ Développement des moyens de transports multimodaux avec avantage au TGV sur des distances inférieures à 1 000 km,
- ✓ Réaménagement de Nantes Atlantique avec la piste Est-Ouest.

III-

L'ACIPA met en évidence les carences du dossier.

Considérant que les Commissaires enquêteurs ne donnaient pas tous la même réponse sur la nature de l'enquête, l'ACIPA a déposé une requête en référé suspension le 23/11/2006 et attaque l'arrêté du Préfet de septembre 2006.

Le non respect des dispositions de la Loi sur l'eau précisant qu'un inventaire des ruisseaux et zones humides doit être réalisé dans chaque commune fait partie de la requête déposée.

La présentation de la desserte routière au Sud sans alternative est considérée comme contraire à l'article R.122-3 du code de l'environnement. Selon les auteurs de cette contribution, le maître d'ouvrage aurait dû présenter une étude comparative.

Ils estiment que la desserte terrestre de l'équipement est cantonnée à la desserte routière et qu'il n'y a pas mention de desserte ferroviaire, ce qui rend le dossier incomplet.

Ils considèrent que le maître d'ouvrage a minimisé l'importance de la valeur environnementale du site pour ne pas créer d'obstacle à la faisabilité du projet alors que certaines zones étaient susceptibles d'être intégrées au réseau Natura 2000.

Ils regrettent qu'aucune carte n'ait été présentée sur les trajectoires d'approche et décollage, ni sur la localisation de l'avifaune et amphibiens, ni sur la superposition des pistes avec la faune et la flore recensée et que les cartes présentées ne soient pas toutes à la même échelle. Enfin, ils estiment inadmissible qu'aucun montage financier n'ait été proposé pour un projet de cette envergure.

En conclusion, les auteurs considèrent que ce projet conçu dans la période des Trente Glorieuses a été démenti par les évolutions récentes et que ce projet n'est réapparu que par l'entêtement de ces promoteurs qui le justifient par les acquisitions foncières.

Ils estiment que les responsables politiques ne doivent pas, compte tenu de la situation des ressources de la planète et de l'état de l'environnement, se lancer dans un tel projet.

Ils signalent que des moyens de communication moins coûteux existent pour désenclaver l'Ouest et doivent être mis en œuvre pour répondre à la demande à long terme.

Ils considèrent que ce projet annonce un énorme gâchis environnemental et financier qui est le contraire de l'utilité publique.

ANNEXE 1:

Réglementation Union Européenne : adoption de la Convention d'Aarhus portant sur la participation du public dans les processus de décision concernant l'environnement.

ANNEXE 2 :

Complément 1 au dossier ACIPA 800000 Citoyens. B.HAZE Août 2004.
A l'aide de statistiques sur le nombre d'aéroports français, sur leur fréquentation, l'auteur doute du manque d'installations sur l'Ouest de la France ainsi que de la saturation de ces équipements.

ANNEXE 3 :

Intervention lors de la réunion du 29/04/2003 - Débat Public- « Conséquences d'une éventuelle réalisation d'un aéroport à NDDL ? ». Dans ce document, l'auteur, mandaté par les présidents de la commission étude de l'ACIPA et par C.BORD, président de BVV, évalue les enjeux environnementaux et les conséquences du projet sur le milieu naturel. Le texte accompagne les diapositives présentées à la réunion précitée. Il met en évidence la richesse environnementale de l'espace dévolu au projet recelant des espèces protégées. Il conteste l'intérêt des mesures compensatoires et oppose 2 démarches : celle de la DTA qui souhaite créer une installation aéroportuaire à

NDDL et celle qui pose la question de la possibilité d'y créer une nouvelle infrastructure. Il considère que le site choisi il y a plus de 35 ans n'est plus pertinent et demande un moratoire afin de mener les études approfondies sur les sites pressentis.

ANNEXE 4 :

Charte de l'Environnement adoptée par le parlement réuni en Congrès et promulguée le 01/03/2005 par le Président de la République.

ANNEXE 5 :

Présentation des résultats de l'enquête INSOMNIA (Impact des Nuisances Sonores, Maladies et Insomnies, à proximité des Aéroports), enquête épidémiologique du type « exposé/non exposé » menée du 26 février au 18 mars 2004 sur une population de 1 000 individus de plus de 18 ans habitant soit des communes exposées aux bruits de Roissy soit dans des communes non survolées. Les résultats mettent en évidence l'effet néfaste sur le sommeil des nuisances sonores de l'aéroport de Roissy. Certains résultats montrent des répercussions psychiatriques, à type d'anxiété, les différences entre les 2 populations sont moins importantes que pour les troubles du sommeil. Cette étude confirme l'impact sanitaire des mouvements aériens nocturnes.

ANNEXE 6 :

Témoignage sur la vie quotidienne à proximité d'un grand aéroport- Lyon Saint –Exupéry- Ce témoignage fait état des gênes subies par les habitants de la commune de Saint Quentin Fallavier situé à une dizaine de km des pistes : gênes sonores induites par des avions ne respectant pas les couloirs, pollutions liées aux délestages de carburants et traces d'hydro-carbures. L'auteur fait état des problèmes posés par le développement des infrastructures liées au fonctionnement de l'aéroport. La modification du mode de vie de cette commune est très importante. Les emplois ont surtout été créés dans le transport de marchandises, emplois peu qualifiés qui n'ont pas favorisé les habitants de la région.

ANNEXE 7 :

Document graphique comparant le projet de PEB pour NDDL et le PEB de Lyon St Exupéry :
Il apparaît que pour des statistiques de nombre de passagers et mouvements moins élevées, l'étendue du PEB de Lyon est plus étendue que celle prévue à NDDL. L'auteur du dessin conteste la véracité du PEB de NDDL.

ANNEXE 8 :

Echanges de courriers entre ACIPA – ACNUSA - Préfecture sur le dimensionnement du projet de PEB de NDDL dans lesquels il ressort que l'ACIPA demande une expertise indépendante sur le sujet.

ANNEXES

Article de l'EXPANSION de février 2003 intitulé « Le grand gaspillage » présentant les coûts et les gains pour les collectivités d'un aéroport (+ de 10 000 passagers).

Dans cette étude comparative 50 aéroports sont déficitaires (de 67.47€ à 0.04€ par passager) et 12 rapportent aux collectivités (de 3.41€ à 0.02 € par passager).

ANNEXE 10 :

Proposition de GSE INFRA de la mise en réseau des aéroports de Rennes, Nantes (NA) et Angers.

ANNEXE 11 :

Proposition de GSE INFRA de LGV.

ANEXE 12 :

Simulation de PEB sur NA avec la piste Est-Ouest.

DOCUMENT COTE D 12 REMIS A LA PERMANENCE DU TEMPLE DE BRETAGNE LE 28.11.2006

Ce document s'ouvre sur une citation de Ségolène ROYAL qui en substance affirme qu'il faut tenir compte de l'intelligence collective des gens.

Les auteurs du présent document considèrent que malgré leur travail collectif d'analyse du projet, ils n'ont jamais été entendus. Ils rappellent que ce projet impose une évaluation précise des besoins de déplacements incluant tous les modes accompagnée d'une recherche des solutions compte tenu de la situation générale et d'une évaluation sérieuse des coûts pour éviter l'équilibre financier obtenu à coups de subventions.

Ils estiment que ce projet ne concerne que Nantes et que les expertises indépendantes demandées n'ont jamais été faites.

Se basant sur les chiffres fournis par la DGAC, ils assurent que NA a encore de beaux jours à vivre et que la saturation annoncée ainsi que les évolutions du trafic ne sont pas réelles.

Reprenant les arguments avancés par BVV et SE, ils considèrent que les contraintes liées au développement du trafic ne sont pas justifiées et que celles liées à l'environnement peuvent être assez facilement levées notamment en utilisant les aéroports voisins sous employés.

Les auteurs demandent une étude indépendante et objective qui permettrait de porter un jugement serein sur l'opportunité ou non du transfert de NA.

Concernant le dossier remis à l'enquête, ils l'estiment à la fois trop abondant sur certaines questions et incomplet sur d'autres : les pistes sortent de l'ex ZAD, le calcul de la longueur des pistes, les études sur la desserte tram-train ainsi que les liaisons TGV, pas de justification au dispositif des pistes, pas de référence à l'étude SMEA/NDDL sur les transports collectifs. Ils soulèvent que le dossier desserte ferroviaire remis au Syndicat mixte est absent de ce dossier.

Ils estiment que le financement du projet est sous évalué en comparaison avec celui d'équipements équivalent en Europe et considèrent que c'est une tromperie.

A propos de l'emploi, ils estiment que le premier effet du projet sera la destruction des emplois agricoles du secteur et pour ceux annoncés qu'il s'agirait de transfert uniquement.

REMARQUE SUR LES DOCUMENTS ACIPA

Il a été déposé par l'ACIPA, lors de la permanence du 28/11/2006 au Temple de Bretagne, un CD intitulé **Dossier des 80 000 Citoyens, TOUTE LA VERITE**. Ce dossier électronique daté de janvier 2003, a été préparé avec la participation de BVV et de l'ADECA. Il contient 11 chapitres et un lexique. C'est un document préparé pour le Débat Public.

Il a été analysé comme les contributions papier. Les thèmes étant très proches, le premier ayant servi à rédiger les suivants, il n'y pas ici d'analyse spécifique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution a été analysée par le maître d'ouvrage avec l'ensemble des contributions du public. Il n'y a pas de réponse particulière mais les thèmes évoqués ont leurs réponses aux points suivants :

T1-1 : le projet néglige l'impact du Peak Oil attendu.
T1-2 : le projet ne prend pas en compte l'effet de serre, il est contraire aux objectifs du développement durable.
T1-5 : Nantes atlantique est un site plein d'atouts qui est loin d'être saturé.
T1-8 : Estimation du trafic surévaluée depuis l'origine du projet…

T2-3 : NDDL est un doublet de 2 demi-pistes et non 2 pistes du fait de leur convergence- sa capacité est équivalente en réalité à 1 seule piste.

T3-1 : Alternative d'une nouvelle piste perpendiculaire à l'existante à Nantes Atlantique.
T3-2 : Mise en réseau des aéroports du Grand Ouest.
T3-3 : Réaménagements des aéroports voisins.

T5-1 : Tram-train et TGV… non programmés, non évalués en terme d'impact et en terme de coût.

T7- de 1 à 10 :thèmes liés à l'agriculture.

T8- de 1 à 5 : thèmes liés à l'environnement.

T9-5 : les retombées économiques indirectes escomptées ne sont pas démontrées.

T10-1 : en dehors du transfert de l'activité aéronautique, l'impact sur l'emploi reste à démontrer.

T11-2 : dérives du projet technique par rapport aux critères fixés par l'AM de 2003.
T11-7 : Enquête Bouchardeau ou enquête droit commun ?

T12-3 : Avenir du Club de Moto cross.
T12-13 : Comment les sentiers de randonnée seront-ils rétablis ?
T12-16 : L'association des Loisirs équestres à l'Ouest de l'Erdre demnde la prise en compte de ses activités.

T14-12, 13, 15, 16 cités dans les arguments en faveur du projet.

Commentaires de la commission d'enquête :

Les remarques contenues dans cette contribution sont largement partagées dans les observations des opposants au transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes : vieux projet, Débat Public insatisfaisant, projet imposé à la population, utilité publique non démontrée, catastrophe écologique, gaspillage d'argent public…sont les thèmes le plus souvent évoqués.

Le dossier mis en enquête, dans l'historique du projet le fait remonter à 1965, au temps de Concorde. On doit noter que les pouvoirs publics ont, dans la localisation, peu varié et que les riverains, même si certains pensaient que ce projet ne se ferait jamais, savaient que ces terrains y étaient dévolus.

La première question à se pose est de savoir s'il faut un aéroport près de Nantes et de se déterminer par rapport à un avenir fixé à la moitié du XXIème siècle. Si Nantes Atlantique peut encore fonctionner jusqu'en 2020, avec 4 millions de passagers, chiffres sur lesquels tout le monde semble d'accord, il est certain qu'à cette date le changement devra se faire dans l'urgence. L'urbanisation au Nord de l'agglomération nantaise se sera développée et plus aucun espace ne sera disponible. Pour ce qui est de la solution, piste Est-Ouest à Nantes Atlantique, les riverains n'y sont pas préparés, aucun terrain n'est acquis, les Plans Locaux d'Urbanisme ne sont pas mis en concordance avec un tel équipement et les abords sont loin d'être délaissés.

Le projet présenté lors de l'enquête publique ne peut avoir la précision d'un projet définitif. D'ailleurs, les rédacteurs ont pris la précaution de signaler que le projet définitif pouvait être différent (mais pas trop différent, sinon il entraînerait une autre enquête de Déclaration d'Utilité Publique). Il conviendra de préciser au fur et à mesure de l'avancement des études les dispositifs d'aides aux riverains, aux collectivités locales qui auront à gérer les changements rapides de population, aux différentes activités économiques et de loisirs. Le rétablissement des communications, voire la création de nouvelles liaisons (cf tram train), devraient être étudiées avant la mise en place de ce projet et leur financement dégagés par les collectivités locales responsables.

3) la contribution SOLIDARITE ECOLOGIE

SOLIDARITE ECOLOGIE, contribution Monsieur Henri GRACINEAU

Une piste de remplacement à la piste existante à NANTES ATLANTIQUE est présentée comme alternative.

Il s'agirait :

- d'une piste EST OUEST (localisation et orientation à définir précisément), sur une emprise de 4000 m de long et 500 m de large ;
- une piste moderne avec voies de dégagement rapide ;
- une nouvelle aérogare et des espaces de parking nouveaux ;
- un rétablissement de route RD 85
- une voie ferrée NANTES/PORNIC

Cette hypothèse se caractérise ainsi :

- elle est peu dévoreuse d'espace (200 ha) et elle est respectueuse des espaces agricoles ;
- elle ne détruit pas d'exploitation agricole ;
- elle ne survole aucun bourg, ni le lac de Grand-lieu, à basse attitude ;
- le PEB ne comporte pas de corne, peu ou pas de bruit sur les bourgs voisins ;
- elle est peu coûteuse ;
- elle peut être très rapidement mise en œuvre ;
- elle maintient les entreprises et les emplois sur l'aéroport actuel.

Une seule piste suffit pour répondre aux besoins des populations de la Loire Atlantique, de la région et des régions limitrophes.

L'aéroport reste proche de l'agglomération nantaise.

L'aéroport bénéficie des dessertes existantes.

Le train Nantes/Pornic passe à proximité de l'aérogare actuelle et touchera la nouvelle piste par la bretelle déjà construite.

Le tramway peut être prolongé de la Neustrie jusqu'à l'aérogare actuelle ou future.

Le périphérique est tout proche.

Cette nouvelle configuration restera à la disposition d'EADS.

Attaché à l'idée de créer le réseau d'aéroports de l'Ouest, cette proposition y trouve parfaitement sa place.

SOLIDARITE ECOLOGIE est très attachée :

- au respect de la terre agricole ;
- à la bonne utilisation des deniers publics ;
- au meilleur service rendu aux populations des régions concernées ;
- à la totale information et à la prise de conscience de tous à propos du trafic aérien.

Elle demande que soit prise aussi en compte :

- l'avenir du transport aérien,
- la fin du pétrole bon marché,
- le réchauffement climatique dû à l'effet de serre,
- l'avenir des hommes concernés par le transfert : les salariés de NA et du Sud-Loire et du Nord-Loire.

SOLIDARITE ECOLOGIE (suite), contribution de la Commission « réflexion sur le projet d'aéroport à NDDL »

LA DEMARCHE DE SOLIDARITE ECOLOGIE

Sa réflexion a débuté en 2001, à la suite de quoi, il lui est apparu :

- que l'Ouest dispose de nombreux aéroports, tous sous utilisés ;
- que NA est très loin d'être saturé ;
- que le contexte écologique global impose de ne pas nuire davantage à la planète. Il faut éviter une urbanisation inutile, le gaspillage de terre et ne pas chercher à faire progresser le transport aérien ;
- que le contexte économique global est incertain et difficile, en particulier dans le secteur aérien

A partir de ce constat la position de SE est claire :

Un nouvel aéroport est inutile dans l'Ouest

Il faut optimiser l'existant

Le projet est INJUSTIFIABLE, INUTILE et NUISIBLE

SE soutient que, dans le dossier soumis à l'enquête publique, les justifications et les objectifs du projet sont présentés éparpillés de façon à rendre la tâche de lecture du dossier encore plus difficile.

Une logique dépassée

Dès la fin des années 60, la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire est envisagée dans le cadre du schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes/St Nazaire.

Le projet date de plus de 40 ans, dans des logiques de l'époque, qu'il convient de réexaminer aujourd'hui. Les métropoles d'équilibre correspondaient dans les années soixante à la première idée de décentralisation, cette idée a bénéficié d'une deuxième vague de décentralisation au cours des années 80, puis de la politique de régionalisation.

Aujourd'hui, la France reste un pays centralisé sur Paris, mais les métropoles « d'équilibre » sont une réalité et se sont développées. NANTES parmi les autres. Les priorités sont devenues autres.

Effet d'image ?

La métropole NANTES/ST NAZAIRE dispose déjà d'un équipement aéroportuaire (deux plates-formes, 2 millions à NANTES dont 4 900 à ST NAZAIRE) quel serait pour NANTES/ST NAZAIRE, l'apport d'une plate-forme remplaçant NA ? Sans doute guère plus qu'un effet d'image.

Relance du projet en 2000 pour pouvoir urbaniser le Sud de NANTES

Le projet est lancé au début des années 2000.

Il a effectivement été inscrit par le Premier Ministre de l'époque, Lionel JOSPIN, au schéma des services collectifs de transport en 2000.

Pourquoi une relance à cette date ? SE examine ci-après les justifications données au projet par les rédacteurs du dossier de l'enquête publique.

La Communauté urbaine de NANTES a lancé à cette époque un projet de réaménagement de l'Ile de NANTES, projet ambitieux de remplacement d'usines désaffectées et d'anciens chantiers de constructions navales par un ensemble conséquent de logements et d'activités économiques. Mais il y a un problème, cette zone se trouve en partie traversée par le plan d'Exposition au Bruit actuel de NA et vraisemblablement quasi-entièrement dans un futur Plan d'Exposition au Bruit qui serait déterminé dans une perspective de croissance du trafic aérien.

Pour de nombreux personnages politiques locaux, il est devenu urgent que NA déménage pour ne pas déranger, ni contraindre fortement le projet de l'Ile de NANTES.

De la même façon, d'autres projets urbains intéressants pourraient voir le jour dans les communes proches de NANTES du Sud Loire telles que BOUGUENAIS, REZE, LES SORINIERES et ST AIGNAN, si NA était transféré.

Les collectivités publiques locales, et notamment le Conseil Général propriétaire de la ZAD, ont pris conscience de la croissante forte du nombre de logements et d'habitants dans les communes proches de NDDL.

D'autres raisons ont aussi leur poids :

- une volonté farouche et obstinée du Maire de NANTES qui veut ainsi laisser sa trace dans l'histoire et dans le paysage (le dernier aéroport construit en France) et qui a une forte influence sur les élus de gauche de la région ;
- des appétits financiers et spéculatifs de nombreux acteurs escomptant réaliser des opérations importantes sur les territoires concernés (que ce soit du côté de NDDL ou de celui de NA) ;
- des appétits économiques d'entrepreneurs du BTP et de plusieurs collectivités locales concernées qui espèrent une manne en installations d'entreprises et en créations d'emplois,
- des ambitions symétriques de développement et de croissance de l'activité économique pour des communes de Nord Loire ;
- des ambitions de développement et de croissance de l'habitat pour des communes du Sud Loire ;
- l'intérêt professionnel majeur des techniciens chargés de concevoir un projet de telle ampleur.

Des perspectives de trafic sans analyse économique sérieuse

Le premier objectif annoncé du projet est de « répondre aux besoins et perspectives de développement de l'offre aéroportuaire française et européenne », il est précisé qu'il s'agit de « répondre à la croissance du trafic ; selon différentes analyses, les déplacements vont continuer à croître fortement dans les années à venir ».

Ce n'est en aucun cas une étude de marché. A quel moment réalise-t-on que l'on a à peu près « fait le plein » ?

Dans le contexte actuel franchement incertain, l'avenir du secteur aérien pose une très grande inconnue.

Les analyses réalisées de 1989 à 2002, sur la base d'un taux de croissance annuelle du nombre de passagers est de l'ordre de 4 %, elles concluent à 4 millions de passagers pour NANTES en 2020.

Il faut aussi souligner qu'un seul des six scénarios de Cosynergie intégrait l'hypothèse de croissance du prix du pétrole.

Aujourd'hui, le baril de pétrole dépasse les 60 dollars après avoir frôlé les 80 dollars et son renchérissement est annoncé comme durable et inéluctable, voire nécessaire.

L'impact de la hausse du pétrole n'est pas intégré

Les auteurs du projet ne retiennent ainsi de la future déplétion de pétrole qu'un élément conjoncturel susceptible d'expliquer la stagnation du trafic des dernières années.

Nulle part, dans ces parties ABCD du document, on ne trouve le mot « pétrole », sauf dans la partie F du dossier.

Aujourd'hui, cette méconnaissance du contexte est un élément très grave pour le sérieux du dossier présenté.

Gaz à effet de serre : est-il possible de continuer ainsi longtemps ?

Un passager pour aller-retour Paris/New York rejette une tonne de CO^2.

Les avions rejettent, outre du CO^2 et des NOX (oxydes d'azotes), des vapeurs d'eau qui, à haute altitude, se révèlent nocives pour le climat.

Dans les émissions globales de gaz à effet de serre de l'Union Européenne, la part du transport aérien est déjà de plus de 2 %.

Les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien augmentent de 10 % par an.

Les vols internationaux ne sont pas soumis au protocole de Kyoto (pas pris en compte dans les contributions nationales).

l'Union Européenne se pose la question de taxes sur le kérosène, seul carburant à ne pas l'être.

Le parlement européen envisage la mise en place d'un système d'échange de quotas d'émissions spécifiques aux compagnies aériennes.

L'analyse du trafic de NA selon SE

nombre total de passagers : croissance faible
En 2005 nous avons 200 000 passagers de plus qu'en 2000 soit une modeste croissance de 2 % par an en moyenne.

vols intérieurs : stagnation et réduction souhaitable du nombre de passagers
Les destinations PARIS et LYON (550 000 passagers) sont en concurrence directe avec le TGV (le vol NANTES-ORLY a été supprimé). Une véritable politique de subsidiarité des modes de transport, telle que préconisée par la Commission Européenne, consisterait à reporter ces passagers sur le TGV. La ligne TGV NANTES-ROISSY Charles de Gaulle existe, elle arrive à l'aéroport.

Il est complètement illusoire de faire des prévisions à moyen et long terme sur un trafic aérien intérieur qui devrait à terme être de plus en plus remplacé par le ferroviaire.

Vols de vacances : augmentation du nombre de passagers.
Les vols vacances comptent 712 000 passagers en 2005 soit 38 % des passagers.
Faut-il saccager tout un territoire, supprimer 2 000 ha à l'agriculture, expulser 40 exploitants et leurs familles, pour augmenter le nombre de personnes partant en vacances en avion et pour espérer voir arriver des touristes étrangers ?
Faut-il encourager un développement important des vols vacances ? SE ne comprend pas que les responsables politiques, des administrations puissent répondre positivement à une telle demande et par ailleurs prôner le développement durable.

Vols internationaux réguliers : faible part de trafic.
Ces vols sont mis en exergue par les responsables politiques porteurs du projet. On compte sur un développement pour accroître l'économie régionale, mais aujourd'hui, en 2005, pourtant dopés par l'ouverture de lignes de compagnies à bas coûts, ces vols ne représentent que 225 000 passagers, 17 % du trafic, dont la moitié pour LONDRES, moins de passagers que NANTES-LYON par avion.

Nulle part, il n'est question des compagnies aériennes. Les a-t-on interrogées pour connaître leurs stratégies pour les dix prochaines années ?

Augmentation du nombre de passagers en 2005 par l'arrivée de RYANAIR : un trafic dopé
Certaines nouvelles lignes ont été ouvertes en 2005, par RYANAIR notamment. Les ouvertures de lignes par des compagnies à bas coûts bénéficient de subventions pendant les deux premières années, ensuite, passé ce délai, on risque d'assister à la fermeture de ces lignes (comme NANTES-BRUXELLES)
Ce n'est pas parce qu'on aura un nouvel aéroport que de nouvelles lignes se créeront.
Le dossier ne fait jamais mention de l'avis des principales compagnies aériennes sur la pertinence du projet.
Ont-elles été consultées ?

Baisse importante du nombre de mouvements
En 1991, il y a 15 ans, il y avait 86 000 mouvements tous types d'avions confondus. En 2005, il n'y en avait déjà plus que 60 000.

Des prévisions de trafic surestimées
Dans le dossier d'enquête publique, la construction d'un nouvel aéroport est motivée par une saturation de l'actuel aéroport NA, annoncée pour 2020-2025.

Les éléments présentés en C1-4-3 veulent prouver la saturation future des équipements actuels de NA

SE les résume, ci-après, avant de les commenter :

1 – le trafic est prévu de 4 millions de passagers en 2020
2 – la piste unique est un frein à la compétitivité
3 – l'aérogare peut accueillir 3,5 millions de passagers
4 – le seuil de saturation se situe vers 2020-2025

5 – le premier niveau de saturation est plutôt lié aux impacts sonores et urbains de l'exploitation de NA
6 – contraintes d'urbanisation au Sud Nantes et nécessité de revoir le PEB à l'avenir avec l'augmentation du trafic.

1 – Prévision du trafic

Plus le temps passe et plus les prévisions du trafic sont à la baisse :

Evolution des prévisions du trafic commercial sur NANTES ATLANTIQUE

Année de la prévision/ organisme	**Contexte**	**Taux de croissance annuelle**	**Horizon de la prévision**	**Nombre de mouvements**	**Nombre de Passagers (millions)**
1974 STBA OREAM	Premières études arrivée du Concorde	10 à 12 %	2000 2010		8 9
1989 DG Conseil	Pour porteurs projet	6,2 %	2016		3,5
2001 DGAC	Pour porteurs projet	4,2 %	2020		4,3
2002 DGAC	Pour porteurs projet	3,9 %	2020		4
2002 IATA	Pour porteurs projet	4,2 %	2020		4,3
2003 Cosynergie	Expertise complémentaire	3,4 à 4,7 %	2020	75 000 à 78 000	3,4 à 4,3
2004 Schéma transport collectif	Document national		2020		2,1 à 3,1
2006 Min Transports	Intégration hausse prix pétrole	1,1 % à 2,5 %	2050		3 à 6,5… en 2050 !

En grisé : les seules prévisions figurant dans le dossier de l'enquête publique

2 – Capacité d'une piste unique

L'évaluation de la capacité d'une piste seule selon la DGAC est très restreinte en France pour cause de réglementation très sévère.

Il est incroyable d'écrire les affirmations du dossier de façon aussi floue, sans justifications sérieuses :

- Quelles sont ces normes françaises si contraignantes ?
- Quel est ce nombre relativement faible de mouvements par heure ?
- La capacité maximale de la piste actuelle de 90 000 à 110 000 mouvements par an
- Le nombre moyen de mouvements par heure est de 6,5 en 2005,
- Le nombre maxi de mouvements observé aux heures de pointe est de 13,

Selon SE, les perspectives de développement à NA sont très importantes et pas du tout limitées : si l'emport se maintient à 60, cela représente 6,6 millions de passagers par an, s'il continue à progresser, cela représente 9 à 10 millions de passagers.

Plusieurs aéroports ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers avec une piste unique :

GENEVE : 9,4 millions
GATWICK : 30 millions
STANSTED : 23,4 millions

Le projet NDDL est totalement surdimensionné, il pourrait faire transiter chaque année 23 millions de passagers (383 000 mouvements annuels).

3 - Capacité de l'aérogare

SE ne conteste pas les capacités pour l'aérogare actuelle. Elle soutient en revanche qu'il est possible de l'agrandir.

En outre, les réaménagements possibles pour les parkings voitures devraient permettre d'autres extensions si besoin.

Dans le cas d'un réaménagement de NA comme l'association le propose, un espace appartenant à la D2A est disponible pour une éventuelle future aérogare.

4 - Horizon de saturation

La réponse à cette annonce d'horizon de saturation se trouve dans les paragraphes précédents.

5 - Saturation par des nuisances

Il est difficile actuellement de parler de saturation psychologique.

On constate peu de réaction de rejet de l'aéroport de la part des riverains actuels.

SE signale en outre que depuis des dizaines d'années la grande majorité des hommes politiques locaux ont laissé faire avec légèreté le survol des zones densément urbanisées sans prendre correctement en charge les indemnisations des riverains, sans chercher non plus des solutions pour remédier à cet état de fait. Maintenant qu'un projet d'envergure d'urbanisation de l'Ile de NANTES est lancé, il devient tout à coup urgent de faire déménager l'aéroport actuel.

Ceci étant, ce n'est pas pour autant qu'il faille se désintéresser des populations survolées quotidiennement par les avions, même si les avions d'aujourd'hui sont nettement moins bruyants.

La solution projetée de construire un nouvel aéroport n'est pas pertinente.

En outre, NDDL n'est pas un désert et il y aura toujours des populations survolées, où que se situe l'aéroport.

Il existe d'autres réponses que de déménager l'aéroport.

Certaines de ces réponses visent à réduire les nuisances : la réglementation, les indemnisations, voire la réduction du trafic (complémentarité TGV, réseau aéroportuaire).

Une réponse permet de supprimer le survol de NANTES : SE propose de réaménager l'aéroport existant de NA en remplaçant la piste actuelle très mal orientée par une seule et unique piste orientée Est-Ouest.

Enfin, SE rappelle qu'un nouvel aéroport à NDDL ne mettra pas fin au survol de NANTES, puisqu'il est prévu de conserver la piste actuelle de NA pour l'usage de l'entreprise EADS. Si NDDL se fait, NANTES continuera donc à être survolée par des avions.

6 - Contrainte d'urbanisation

La contrainte d'urbanisation du Sud de NANTES est de loin la raison la plus importante poussant au transfert de NA, les PEB actuels et futurs contraindront fortement les projets.

Or, la réalisation de l'Ile de NANTES a démarré, poussée par une volonté politique forte, sûre de son fait et persuadée du déménagement de NA.

S'il n'y avait pas eu la perspective d'un déménagement de l'aéroport actuel, il est fort probable que les projets d'urbanisation du Sud de Nantes auraient été différents.

Les élus Verts de la Communauté urbaine de NANTES estiment toutefois qu'il est envisageable de reconsidérer les projets en cours en appliquant les normes d'insonorisation pour permettre la présence des nouvelles zones urbanisées dans le futur PEB.

De façon pragmatique, les auteurs de l'observation proposent un réaménagement de NA de façon à modifier l'orientation de la piste existante et, de cette façon, la zone du futur PEB ne concernerait aucune des communes actuellement survolées.

L'approche multimodale est toute prête à NA.

Le deuxième objectif affiché du projet est de réaliser une approche multimodale des transports, objectif louable qui oublie simplement que cette approche multimodale est toute prête à NA et ne demande qu'à être davantage développée.

« Il est nécessaire de développer et de coordonner les capacités aéroportuaires des principales métropoles au sein d'un réseau de plates-formes complémentaires à vocations internationales. Dans le même temps, il sera tiré le meilleur parti des TGV pour les liaisons à courte et moyenne distance ».

Pourquoi ne pas tirer dès maintenant le meilleur parti des TGV ? La suppression de la ligne aérienne NANTES/ROISSY est tout à fait envisageable, ainsi que la suppression

de la ligne aérienne NANTES/LYON qui correspondrait à 25 % de passagers en moins et à 30 % de mouvements en moins.

La multimodalité des transports est déjà presque totalement réalisée à NA qui est desservi par une voie d'accès rapide, dont les parkings voitures sont traversés par une voie ferrée et qui se situe à 2 km du terminus de la ligne de tramways n° 2.

Sur NDDL, tout est à faire, tout va coûter très cher, en espace, en argent et en désorganisation sociale et économique.

Les auteurs de cette contribution à l'enquête remarquent que l'étude économique de rentabilité du projet présentée dans la partie F du dossier est très légère.

Quelle inconscience ! On va construire à beaucoup de frais un équipement non nécessaire et après, s'il n'est pas rentable, on s'en lavera les mains !

Sauf que les deniers publics compenseront les déficits comme c'est actuellement le cas pour l'aéroport d'ANGERS où chaque passager coûte 60 euros à la collectivité.

Incantations au Grand Ouest

A l'entendre dans la bouche des partisans du projet NDDL, on croirait que l'Ouest est enclavé et qu'il n'y a pas d'aéroport. Or, la Bretagne et les Pays de la Loire sont les régions de France qui ont attiré le plus de nouveaux arrivants au cours de la précédente décennie, des régions où le développement économique n'a rien à envier à celui des autres régions.

Le renforcement de l'axe NANTES/RENNES est souhaitable, mais il sera beaucoup mieux assuré par une ligne ferroviaire rapide entre les deux villes.

Le risque d'un Petit Ouest

Le projet ne sert donc pas le développement du Grand Ouest, il a plutôt tendance à réduire la taille du Grand Ouest en limitant à quelques départements des deux régions Bretagne et Pays de la Loire : Loire-Atlantique + Ille et Vilaine ? + Mayenne ? + Maine et Loire ? Il sert en outre très mal le renforcement de l'axe NANTES-RENNES.

Un projet catastrophique pour l'aménagement du territoire

Depuis quelques décennies, l'heure n'est plus aux gros équipements structurants, mais aux réseaux où les pôles secondaires ont leur place. Depuis ces dernières années, l'heure est en outre à la lutte contre l'étalement urbain, à la volonté de reconstruire la ville sur la ville, de limiter les déplacements des voitures.

Le projet de NDDL entraînera une urbanisation dense au Nord de NANTES, plus ou moins bien maîtrisée.

Les communes du Nord de la Loire Atlantique, en difficultés économiques, ne trouveront, par le projet, qu'un rôle de communes dortoirs.

Un projet nuisible pour l'environnement

Ce projet va à l'encontre des préconisations actuelles pour respecter davantage la terre que nous laisserons aux générations futures.

En Loire Atlantique, ce projet détruira la dernière zone de biodiversité exceptionnelle.

Il faut optimiser l'existant, repenser l'exploitation de NA qu'il est possible de réaménager.

Il faudrait se soucier de mettre en œuvre le moins de terre bitumée, le moins de paysages déplacés, le moins de population subissant les nuisances, le moins de bocage détruit, le moins d'animaux tués…

Le véritable enjeu environnemental est là ; préserver la terre et ses paysans, préserver des zones agricoles à proximité des villes.

Un projet économiquement et humainement nuisible

Que signifie ce projet concrètement ?

- la destruction de la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département ;
- la destruction d'un bassin laitier dynamique et la perte de 2030 ha de terres agricoles ;
- des déplacements quotidiens importants, congestions des voies de circulation, pollution supplémentaire ;
- un endettement important des collectivités locales ;
- une rentabilité économique incertaine ;
- une fragilisation de l'emploi ;
- une aggravation des déficits ;
- des coûts d'exploitation de trois aéroports dans le département.

Le plus grand flou règne sur les coûts et le financement.

Le tableau de synthèse figurant en F 7.4 montre que, quels que soient les scénarios et les réserves que les porteurs du projet NDDL leur attribuent, la grande majorité des coûts de ce projet serait supportée par la « puissance publique », tandis que la très grande majorité des avantages irait « aux usagers du mode aérien ».

Pourquoi n'est-il, nulle part, mentionné qui prendrait en charge les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation et les recettes ?

<u>Pour un réaménagement de NA</u>

La proposition consiste à éviter de construire un aéroport inutile, de remplacer la piste existante orientée Nord-Sud par une piste unique transversale orientée Est-Ouest.

Cette piste supprimerait complètement tout survol de NANTES et des zones urbanisées de BOUGUENAIS, REZE et les SORINIERES.

Elle supprimerait également le survol de la commune de ST AIGNAN DE GRANDLIEU et du lac.

Elle serait moins coûteuse et plus prudente par rapport à l'avenir.

Elle répondrait parfaitement aux deux problèmes d'aujourd'hui :

- le survol de NANTES pour le fonctionnement actuel de NA ;
- le non-sens économique et écologique pour le projet NDDL.

Cette idée a été évacuée du débat public de 2003

Lors de l'expertise complémentaire du débat public, les consignes de l'expert sont formelles : hors de question de traiter le sujet d'un réaménagement de NA

C'est une proposition qui se construit depuis trois ans

En juillet 2003, Michel Decré, ancien sous directeur de la CCI, en charge de l'aéroport, s'exprime dans Ouest-France pour relancer l'idée d'une piste transversale sur NA.

Dégâts environnementaux : Comparaison de trois solutions
(voir tableau en annexe)

Médiocre qualité du débat public

La réflexion sur le projet de nouvel aéroport a été l'occasion pour que des citoyens de s'impliquer et de prendre conscience d'enjeux importants.

Il est remarquable de constater que sur ce dossier, au fil des années, les arguments de nombreux citoyens aient sincèrement évolué, passant d'une position viscérale de rejet à une vision plus large, soucieuse de la terre où nous vivons et cherchant le dialogue.

Cette évolution s'est faite aussi chez un bon nombre d'élus, avec lesquels un dialogue a été instauré. Par contre, certains élus et fonctionnaires hauts placés refusent le dialogue et la possibilité de vivre une réelle démocratie participative.

SE regrette et espère vivement que les choses évoluent aussi de ce côté là.

Autres interrogations majeures

Le dossier présenté à l'enquête publique suscite de la part de SE, certaines interrogations majeures qui n'ont pu être présentées dans les précédentes parties de cette contribution.

Un dossier hors sujet ?

La zone d'emprise de l'aéroport est présentée en E4 – 7- 2 carte 1/35 000 par exemple.

Le tracé de la ZAD est présenté à une autre échelle 1/32 000 en E2 –10-2, aucune carte du dossier ne présente les deux périmètres en même temps.

En comparant, on remarque que le périmètre prévu pour l'aéroport et présenté dans le dossier, déborde de la ZAD. On peut le constater facilement dans la partie Nord-Est de la zone : le hameau du Liminbout fait partie du périmètre de l'aéroport alors qu'il se trouve hors de la ZAD (il y a là vraisemblablement matière à annuler l'enquête publique).

Une méconnaissance de l'ensemble des impacts hydrologiques

Dans le domaine de l'hydrologie, au moins deux aspects sont insuffisamment pris en compte par le dossier (en E4 et E5) : le niveau de pluviométrie à l'avenir et les impacts du projet sur les territoires autour de la zone prévue.

Les changements climatiques ont commencé et l'intensité nouvelle de certaines pluies et des écoulements doit être intégrée aux prévisions.

Les bassins versants et les différentes autres mesures préconisées devraient convenir pour le territoire concerné.

Le problème ce sont les écoulements qui vont au delà de la zone d'étude : canal de NANTES à BREST, vallée de l'Isac, de l'Hocmard et du Gesvres notamment.

Dans ces vallées, certaines habitations ont déjà subi des inondations dans le passé. Le risque sera vraisemblablement fortement accru.

Une analyse économique pas sérieuse

Les critiques de SE portent sur les points suivants :

- la hausse du prix du pétrole n'est pas intégrée, ainsi que la raréfaction de celui-ci dans l'avenir ;

- les graves difficultés du secteur aérien sont ignorées ;
- l'avenir du transport aérien est inexistant ;
- la stratégie des acteurs est mal anticipée ;
- les trois scénarios font preuve de surenchère d'optimisme et d'incohérences ;
- la question du financement est très incomplète



La présente contribution a été rédigée par les membres de la commission « Réflexion sur le projet d'aéroport de NDDL » de Solidarités-Ecologie

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité produire une réponse spécifique. Il a procédé par renvoi aux thèmes et sous-thèmes examinés par la commission qu'il énumère dans son tableau de synthèse.

Commentaire de la commission :

Cette réponse du maître d'ouvrage répond en grande partie aux arguments défendus par SE.

La commission renvoie le lecteur aux commentaires qu'elle a apporté dans l'analyse des différents sous-thèmes exprimés dans le chapitre 6.2 et de la contribution BVV traitée en 1 du présent chapitre 6.3.

Elle revient ici sur deux aspects qui lui semblent mériter un développement :

- la capacité maximum sur un aéroport une piste
- l'alternative une piste Est Ouest à NA

- la capacité maximum sur un aéroport une piste

Le maître d'ouvrage, reprenant les règles en usage et les prescriptions édictées par l'autorité de régulation, a précisé dans sa réponse les raisons qui limitent la capacité d'un aéroport à une seule piste.

Ce point est traité en réponse en sous-thème 2.1 du chapitre 6.2.

Le nombre de mouvements maximum théorique est de 35 par heure.

D'autres considérations interviennent ensuite : les distances entre avions, le dégagement des pistes…

Il faut aussi compter sur la disponibilité en heure de pointe qui est aussi un critère limitant.

En tout état de cause, l'autorité chargée de la régulation affirme qu'au delà de 4 MPAX, deux pistes sont nécessaires.

Au vu des simulations de trafic, simulation confirmée par les chiffres 2006, les 4 MPAX seront très probablement atteints à moyen terme à NA.

Indépendamment de la question de la capacité d'une piste, les nuisances sonores et les risques liés au survol de Nantes sont des contraintes très lourdes aujourd'hui. Elles ne peuvent perdurer et continuer à se développer au fur et à mesure de l'expansion de l'activité aérienne qui paraît inéluctable.

C'est l'une des principales motivations avancées par le Maître d'Ouvrage pour justifier l'utilité publique de l'opération.

- l'alternative une piste Est Ouest à NA

SE a soutenu que son alternative une seule piste Est Ouest n'a pas été correctement examinée lors du débat public.

Cette alternative a été examinée par le maître d'ouvrage.

Elle a fait l'objet d'une analyse dans les pièces C (pages 40 et suivantes) et F (pages 90 et suivantes) du dossier.

Elle a été aussi examinée dans la contribution du CG 44 déposée dans le cadre de l'enquête à la commission.

SE a indiqué que les différentes simulations faites se sont intéressées à des solutions deux pistes Est Ouest ou à deux pistes croisées, l'actuelle plus une nouvelle Est Ouest.

L'association considère que son alternative « une seule piste Est Ouest » à NA n'a pas été prise en compte.

Le maître d'ouvrage a écarté cette solution au motif qu'une seule piste ne pouvait satisfaire les besoins à venir (capacité limitée à 4 MPAX) et que les questions des nuisances sonores et du risque lié au survol des zones habitées n'étaient pas réglées de façon satisfaisante : un projet de PEB englobant encore une forte population, des trajectoires passant sur des zones urbanisées…

La commission a porté une attention particulière aux arguments développés par SE.

Lors d'une visite sur place, elle a pu constater que le site de NA était très contraint, y compris dans le sens Est Ouest.

Dans ces conditions, la réalisation d'une piste Est Ouest aurait un impact fort vis à vis des populations qui se sont installées dans la zone avec l'assurance des autorités que l'aéroport serait déménagé.

La commission est convaincue qu'un tel projet ne pourrait voir le jour.

4) la contribution de la FNAUT

La FNAUT s'est exprimée à plusieurs reprises par certains de ses membres ou par des contributions officielles.

1er REGISTRE DE LA PREFECTURE DE NANTES

Observation n° 3 de J.F. DENOYER

Monsieur DENOYER intervient en tant que membre du Conseil national de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Il estime le projet inutile, gaspillant l'espace rural périurbain et l'argent public, pour un simple transfert d'activités du Sud au Nord de Nantes.

Il n'y trouve aucune contre-expertise des prévisions de trafic, aucune alternative recherchée.

La population impactée serait de l'ordre de 50 000 habitants compte tenu des progrès de l'urbanisation consentie dans ce secteur.

Il énumère également les nuisances routières dont le barreau routier créé qui justifierait un futur 2ème périphérique et un nouveau pont sur la Loire, auxquels la FNAUT serait opposée.

Quant à la liaison ferrée Nantes-NDDL-Rennes, c'est pour lui une utopie car elle ne serait pas rentable, elle est d'ailleurs « oubliée » dans le dossier.

La FNAUT préférerait que l'on concentre les efforts sur les lignes ferroviaires régionales et interrégionales et l'extension du TGV.

Observation n° 12 de Jean-François HOGU

Monsieur HOGU s'exprime entant que membre du bureau national de la FNAUT.

Il a également produit une lettre hostile au projet en tant que Secrétaire du SNUT.

Il considère NDDL comme un projet de HUB sans avenir car la tendance est à la concentration des HUB.

Le projet NDDL est très mal relié au réseau routier avec de simples liaisons par bus, engendrant des embouteillages supplémentaires au Nord de Nantes aux heures de forts départs en vacances.

Pour lui Nantes-Atlantique peut gérer le trafic pour les 20 ans à venir.

Il pense que les études sont basées sur un prix du pétrole sous-estimé, en oubliant l'effet TGV et celui de l'amélioration de l'interconnexion en région parisienne.

Observations n° 31, 32, 33 de la FNAUT des Pays de la Loire

Sous la signature de son secrétaire, J.B.LUGADET, la FNAUT des pays de Loire formule des critiques complémentaires par rapport aux instances nationales du mouvement.

Elle rappelle que le trafic aérien jouit d'avantages, fiscaux notamment, donc fragiles, alors que c'est le moyen de transport le plus polluant.

Elle analyse le trafic de Nantes, et elle tente de démontrer qu'une bonne part du trafic serait à satisfaire par le fer, dans une optique de développement durable.

Rejoignant l'observation n° 3 elle s'inquiète des effets pervers de l'investissement sur l'évolution du tissu urbain de Nantes avec un risque de dispersion et de mitage du fait de la densité des liaisons routières sans possibilité d'accompagnement par des voies ferrées structurantes.

2éme REGISTRE DE LA PREFECTURE DE NANTES

Observation n° 76 du SNUT - Annexe n° 2-37

Le Syndicat National des Usagers des Transports, par la voix de son Secrétaire, Monsieur HOGU, est contre l'aéroport de NDDL.

Il considère que le projet est contraire aux intérêts économiques de la Région.

Il soutient que l'absence d'études sérieuses sur Nantes-Atlantique demandées par les habitants du Nord de Nantes fragilise le dossier.

Le SNUT s'étonne qu'en dépit du réchauffement climatique, on classe comme prioritaire un projet disproportionné, alors que l'Ouest est la région la plus dense en aéroports.

Il est, de plus, implanté dans un espace naturel riche en biodiversité.

Il critique l'accès uniquement routier, comme pour l'aéroport existant qui n'a jamais pu être relié par le fer.

Enfin, il souligne le risque de désertifier le Sud Loire en entreprises.

3 éme REGISTRE DE LA PREFECURE DE NANTES

Observation n° 79 de Jean- François HOGU

S'exprimant cette fois, à titre personnel, semble-t-il, Monsieur HOGU fait remarquer que le doublet de pistes spécialisées équivaut, en capacité, à une seule piste.

Il estime que les vols sur courte distance n'ont pas d'avenir compte tenu des projets de TGV pour les 20 années prochaines.

Il rappelle l'impact du projet NDDL sur les zones humides de tête de bassin et sur la biodiversité qu'elles abritent.

Pour lui il convient de mettre en valeur Nantes-Atlantique en le raccordant au fer et au tram-train.

Même chose pour l'aéroport de Rennes qui borde la voie du TGV

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse.

Commentaire de la commission :

Cette réponse du maître d'ouvrage faite à partir des sous-thèmes identifiés par la commission couvre tous les arguments développés ici par la FNAUT.

5) la contribution ESG INFRA

PROJET PRESENTE PAR ESG INFRA
Consulting &Management
Renewable Energy/ Mass Transit
76 El Nasr Street, New Maadi
Cairo
EGYPT

Cette contribution a été présentée dans les permanences de l'enquête publique par Monsieur Bernard FOURAGE, représentant du cabinet de consultant précité. C'est une alternative globale au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Le dossier se présente sous forme de 3 fascicules reliés portant les titres suivants :

- **Alternative 1** Optimisation NTE- Nantes Atlantique ESG INFRA – Document 1.
- **Projet NDL** (Aéroport Notre Dame des Landes) Analyse contractuelle du dossier* du Maître d'ouvrage (* intégré par réécriture dans dossier d'enquête publique) ESG INFRA Document N° 5
- **Projets Alternatifs ESG INFRA** – Critères d'appréciations/ comparatifs- Evaluation impact sur le transport aérien- ESG INFRA Document N° 6.

I- Alternative 1- Optimisation NTE – Nantes Atlantique- Document 1

1-De manière schématique ce premier document affirme que NA peut absorber les présumés passagers envisagés en 2050 :

- Avec sa piste unique (3 exemples dont Gatwick qui peut absorber 31 millions de passagers),
- Proposition d'extensions de l'aérogare Est actuelle et création d'une seconde zone d'extension à l'Ouest,
- Extension des parkings Est par mise en silo et création de deux à l'Ouest,
- Mise en place d'une desserte ferroviaire Châteaubriant- Nantes-Pornic,
- Considérant que les risques liés aux survol des populations est un risque acceptable pour la société et que l'argument des nuisances sonores subies vaut d'abord pour le déplacements de nombreux aéroports européens,
- Et qu'en tout état de cause, l'installation d'une piste de confort, réduisant les impacts sonores à NA est possible.
- L'estimation du coût de ce projet d'optimisation de NA est chiffré entre 70 et 130 M €.

2- Sont adjoints à cette description 8 documents graphiques présentant le projet :

- 1- resitue l'axe de la piste de Château Bougon,
- 2- situe les extensions de l'aérogare et les bâtiments à déplacer éventuellement,
- 3- présente la possibilité d'extension de l'aérogare Est avec la réimplantation des parkings,
- 4- présente la piste dite de confort- orientation Est/Ouest,
- 5- propose un éclairage de la 2X2 voies Nantes -Pornic et la portion de périphérique sous contrôle PC aéroport,
- 6-resitue l'axe de confort,
- 7 et 8- présentent des montages photos représentant les paysages dans cette situation., la seconde du site des carrières des Maraîchères réaménagées ainsi que la piste de l'Aéro-club Château Bougon.

II- Projet NDL (Aéroport Notre dame des Landes) - Document 5 : Analyse contractuelle du dossier du maître d'ouvrage (intégré par réécriture dans dossier d'enquête d'utilité publique)

Dans ce dossier ESG fait l'analyse critique par panneaux du dossier soumis à l'enquête.

Panneau 1- Il considère que le dossier est orienté au delà de l'acceptable pour la construction d'une nouvelle plate forme aéroportuaire et reprend les arguments énoncés en I. Il réaffirme qu'avec une desserte ferroviaire performante avec correspondances tramways (L1, 2 ,4) NA peut à lui seul couvrir les besoins du transport aérien jusqu'à l'horizon 2050.

Il souligne, en relevant les adjectifs utilisés, que le dossier est un tir de barrage contre toutes les alternatives concurrentielles ou complémentaires du trafic aérien et que l'expertise complémentaire 2003 présente de façon étrange voire insidieuse les articles relatifs à la mise en réseau des aéroports.

Analysant les prix des travaux réalisés pour des équipements semblables, il considère que le prix annoncé pour l'équipement NDDL est nettement sous évalué.

L'auteur se livre à une analyse minutieuse du dossier d'où il ressort que NA ne sera qu'un aéroport de plus à l'Ouest et non l'aéroport du grand Ouest dans la mesure où Rennes St Jacques conservera un aéroport de niveau comparable.

Il relève les contradictions entre les documents d'élaboration de la DTA et les éléments du dossier soumis à l'enquête et considère que l'action d'évaluation par la DTA des capacités aéroportuaires mutualisables et le choix qui en a suivi est en violation avec le mandat donné au Préfet en Juillet 1999.

Panneau 2- Avec la proposition d'un tripode aéroportuaire à gestion unique avec liaisons ferroviaires développées (Rennes, Angers et Nantes appelé ADO à l'image d'ADP), l'auteur considère que la zone de chalandise des aéroports reliés correspond à une population de 7 millions d'habitants.

Le cumul de la clientèle pour une même destination permettra des vols d'avions de taille moyenne voire importante avec un emport accru et une réduction du nombre de vols et de nuisances, l'utilisation de petits avions étant condamnée pour plusieurs raisons.

La gestion unique aura pour avantages de gommer la concurrence entre gestionnaires des aéroports concernés et de mieux respecter l'intérêt général.

ESG INFRA insiste sur le rôle du TGV vers lequel un trafic important peut être reporté, le rapport qualité du transport + rapidité **/** prix joue en sa faveur.

Pour compléter sa démonstration, l'auteur propose une série de documents graphiques dont une carte avec projet de LGV sud Loire.

Panneau 3- L'auteur analyse les conclusions de la Commission d'enquête sur la Directive Territoriale d'Aménagement reprises dans le dossier soumis à enquête et considère que l'argumentation n'est pas suffisamment appuyée pour contrer la possibilité de développer les aéroports clés existants et la possibilité de leur mise en synergie.

Les arguments utilisés pour dénier à NA d'être le futur aéroport du Grand Ouest : impossibilité d'atterrissage de nuit, immeubles de hauteurs, nuisances… sont récusés.

L'auteur considère que l'argumentation du bruit aérien n'a pas pour but de protéger la population mais de développer l'urbanisation d'une partie importante de Nantes.

A la suite, l'auteur signale que la dépense pour le déplacement de l'aéroport sera beaucoup plus élevée que celle annoncée et que tous les contribuables de la région en pâtiront alors qu'une faible partie en tirera bénéfice.

Il estime qu'en installant une autre piste sur NA évitera les nuisances pour une bonne partie de la population concernée aujourd'hui.

A propos de la sécurité, l'auteur estime que l'axe des pistes proposées à NDDL est aligné sur des sites SEVESO.

Note du CE : Parmi les documents graphiques fournis à la fin de ce panneau figure la Tour de Bretagne (Tour Bretagne) -5.0.1.034 et 5.1.035 mais un lecteur non averti ne peut savoir quelle est la bonne illustration .

Panneaux 4 e 5 - L'auteur développe les possibilités d'adaptation et d'extension de NA (mise en place d'aérogares de dimensions et volumes adaptés) et réfute les arguments selon lesquels on ne peut plus rien y faire.

Il ajoute que l'existence d'un aéroport de type international est peu souvent cité dans les critères requis en matière d'investissements internationaux. Il considère donc que l'apport du nouvel équipement n'est pas nécessaire et il donne des moyens d'améliorer la sécurité.

Suivent un ensemble de documents graphiques avec photos aériennes dont une (5.1.057) montre les constructions résidentielles en zone d'approche à NA pour prouver que les autorités locales ne tiennent pas compte des nuisances.

Panneau 6 – En introduction, l'auteur déplore que les auteurs du projet n'aient pas pris le soin de réaliser de nouvelles études et d'intégrer dans son écoute le monde du transport ferroviaire.

Il signale que le rôle du rail et son développement futur annoncé est constamment sous estimé dans les concurrents potentiels et que les élus de la région nantaise ont placé en avant le projet aéroport sans présenter au gouvernement l'alternative LGV.

L'auteur considère que le rédacteur du projet ne cherche qu'à promouvoir le nouvel aéroport sans prendre en compte l'intérêt général qui serait de développer une synergie entre les aéroports existants en compléments d'équipements ferroviaires.

Il signale que l'utilisation de la réglementation – code de l'aviation civile et textes européens – est souvent tendancieuse. En général, il considère que le rédacteur ne prend pas en compte la mise en réseau des aéroports d'une même région géographique et plus généralement la défense de l'intérêt général.

Panneau 7- Cette partie est consacrée à la grande influence que prendra l'interconnexion LGV Sud Ile de France sur les objectifs annoncés du nombre de passagers potentiel de NDDL.

L'auteur considère que l'existence de certaines lignes sera remise en cause. Il en donne pour preuves l'analyse des moyennes des emports où l'auteur signale les piètres résultats des lignes NA vers Lille, Bordeaux, Clermont F. et Brest la liste du nombre de lignes fragilisées par la mise en service de cette interconnexion.

Cette analyse est suivie d'une série de documents graphiques présentant ce projet d'interconnexion SNCF Gare Orly-TGV.

Panneau 8- A l'aide de tableaux comparatifs, l'auteur analyse les taux de chômage relativement au nombre d'actifs entre les populations des 30 communes autour de NDDL et des 61 communes autour de Lyon St Exupéry.

Il y joint l'évolution des variations emplois entre 1999 et 2004 de la Loire Atlantique et du Rhône comparée au niveau national. Il en conclut que la Loire Atlantique fait mieux que le Rhône malgré ses 2 pistes haut de gamme.

Il ajoute que le volume de la structure aéroportuaire et la quantité de passagers ne sont pas des éléments déterminants de la santé de l'économie et du plein emploi.

Panneau Divers 1- Dans cette partie l'auteur propose une solution pour améliorer la sécurité de la traversée ferroviaire du site de Donges.

III- Projets alternatifs ESG INFRA- Document N°6 : Critères d'appréciations / Comparatifs - Evaluation impact sur le transport aérien

Dans ce document, l'auteur présente en détail sa proposition alternative au sujet de l'enquête publique.

En lieu et place de la construction ex-nihilo d'un nouvel aéroport à NDDL, il considère que l'intérêt général commande de mettre en réseau de 3 aéroports de l'Ouest, Nantes, Rennes et Angers, ADO (aéroports de l' Ouest) gérés par le même gestionnaire.

Il complète ce dispositif par une LGV Sud Loire avec desserte de l'aéroport d'Angers-Marcé, entrée à Angers par l'Est, plongée rapide vers Saumur, Cholet, La Rochelle/Les Sables et entrée dans Nantes par le sud.

L'auteur appuie sa démonstration sur le rapport de la Cour des Comptes sur les transports publics urbains, le Livre Blanc des transports CEE, le rapport du CESR « quel avenir voulons-nous pour les Pays de Loire » et le rapport d'information de l' Assemblée Nationale « L'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire ».

Il tente de démontrer ainsi que la proposition alternative est en cohérence avec les propositions de ces assemblées, qu'elle est plus en conformité avec la défense de l'environnement et qu'elle respecte l'intérêt général.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette contribution a été analysée par le Maître d'Ouvrage avec l'ensemble des contributions du public. Il n'y a pas de réponse particulière mais les thèmes évoqués ont leurs réponses aux points suivants :

T1-5 et 6 : Nantes Atlantique est un site plein d'atouts, loin d'être saturé et le survol de grandes agglomérations par les avions est courant

T2-1 : Une seule piste suffit pour accueillir 9 millions de passagers.

T3- 1 et 2 : Alternative, nouvelle piste à NA et mise en réseau des aéroports de l'ouest.

T4-2 : Avenir des autres plate formes, Rennes.

T5-1 : Le tram train, le TGV non programmés, non évalués en terme d'impact et en terme de coût.

T9-1 : Coût excessif pour le finances publiques.

Avis de la commission d'enquête :

Cette contribution présente un projet alternatif global. Il réorganise complètement le service des transports sur l'Ouest de la France.

La commission relève que ce projet s'inscrit en contradiction avec les décisions prises par les autorités en la matière via le schéma directeur du transport aérien par exemple.

De plus, dans la mesure où ce projet exclut celui mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique en considérant l'aéroport de Nantes Atlantique suffisant pour le futur avec les aménagements proposés, la commission, qui a étudié les dossiers remis, ne fera pas de réponse particulière.

Dans ses remarques, le Maître d'Ouvrage apporte des réponses à des éléments ponctuels de cette contribution qui, de fait, est hors du champ de cette enquête qui porte sur le Déclaration d'Utilité Publique pour « un aéroport à Notre Dame des Landes » et de sa desserte routière.

6) la contribution de l'ADECA

CONTRIBUTION DE L'ADECA : Association des exploitants agricoles concernés par le projet d'aéroport.

Rappel : les zones agricoles représentent 80% de l'occupation du sol de la zone d'étude, l'agriculture paiera le plus lourd tribut.

1 : POINTS DE VUE ET APPRECIATIONS :

- l'emprise territoriale du projet

La ZAD portait sur 1 200 ha. L'emprise du projet est passée aujourd'hui à 1 560 ha. Les membres de l'association pensent que demain, pour des zones d'intérêt économique, pour une liaison tram train entre agglomération nantaise et projet, pour une LGV Nantes Rennes, cette surface sera étendue de 2 000 à 2 500 ha.

Le risque de grignotage est permanent. Les adhérents de l'ADECA font référence au témoignage des exploitants riverains de Lyon St Exupéry qu'ils ont rencontrés.

- Questions foncières et réserves à des fins agricoles :

Aujourd'hui, rien n'est prévu. Les membres de L'ADECA demandent la mise en place d'un observatoire du foncier afin d'éviter une dérive spéculative.

Les exploitants observent d'ores et déjà un phénomène de rétention foncière de la part des propriétaires.

Si la DUP était prise, ils demandent également la mise en œuvre d'un aménagement foncier à titre compensatoire.

Sinon, ils demandent le retour des acquisitions foncières à leur usage agricole initial.

- L'impact économique du projet est sous évalué :

L'emprise en termes de surfaces est sous évaluée.

L'approche économique des exploitations n'est pas suffisamment affinée (temps de parcours, fonctionnalité des structures existantes..)

Quid des droits à produire (DPU) ?

L'ADECA propose à la commission de faire une demande près de la DDAF concernant l'état des droits à produire, l'état des contrats de type CTE ou CAD… les labels et DPU détenus par les exploitants, pour se rendre compte de la vitalité du secteur.

Par ailleurs, les transferts éventuels de sièges d'exploitation ne sont pas dénombrés ni évalués. Ils regrettent le que le ministère de l'Agriculture soit resté muet.

Le budget prévisionnel des mesures environnementales est 5 fois supérieur en investissement et en fonctionnement à celui consacré à la principale activité du secteur : l'agriculture.

- L'impact socio-économique sur l'activité agricole :

Le risque de perte d'une centaine d'emplois par l'éclatement de l'organisation professionnelle locale est avéré : CUMA, risque de transfert de sièges sociaux , mutuelles d'entraide et associations de remplacement, même problématique pour les entreprises de collecte…

Les zones Uf aéro sont synonymes de coupures, d'allongements de parcours et de difficultés de circulation sur le trafic local.

Les documents cartographiques ne font pas état de cette multiplicité d'échanges.

La situation en location de la plupart des exploitants les rend plus vulnérables encore.

- L'impact écologique :

Les membres de l'ADECA rappellent la large appréciation de cette zone bocagère par tous.

Ils donnent pour exemple la Lande de Rohanne (50 ha) qui risque d'être rasée.

- L'inquiétude en raison des nuisances du projet sur les activités professionnelles et sur le cadre de vie.

Les exploitants regrettent la méconnaissance des effets d'une activité aéroportuaire sur les élevages, les productions…

Si la DUP était prononcée, ils demandent la mise en place d'un protocole d'observation conduit par une autorité scientifique indépendante pendant la durée d'exploitation de la plate-forme.

Pour eux, la période d'incertitudes à venir notamment pour les investissements à faire et la transmission des exploitations sera très stressante.

Quels engagements pour demain ?

2 : SUGGESTIONS, CONTRE PROPOSITIONS :

Des questions subsistent sur la situation énergétique mondiale, le réchauffement de la planète, la crise du transport aérien, le bien fondé du projet, la cohérence en matière d'urbanisme…

Ce projet est il viable économiquement ? Est il économe en termes d'argent public ? Répond-il au souci de gestion économe de l'espace ?

Les exploitants souhaitent une étude approfondie de la proposition de Solidarités Ecologie. Ils savent également travailler en réseau, pourquoi ne pas en faire de même avec les aéroports du grand Ouest ?

Aucune hypothèse ne doit être négligée, les enjeux sont trop importants.

Pièces annexées à cette contribution :

ADECA :

1. Statuts
2. Contribution de l'ADECA au débat public : présentation rédactionnelle
100 adhérents, 68 exploitations concernées très fortement ou déstructurées, 130 personnes dans la ZAD vivent de l'agriculture.
Rappel : entre 1998 et 2000 34000 hectares ont été utilisés pour le développement de l'urbanisation –sources RGA-
Ces chiffres ne tiennent pas compte du barreau routier, des échangeurs et des accès secondaires.
3. Contribution de l'ADECA au débat public : présentation synthétique
4. Courrier à Monsieur Le Préfet de LA : demande de dresser un état de lieux précis de leurs exploitations.

Contributions des associations de remplacement :

1. Les Trois Vallées- La Chapelle sur Erdre : difficultés de service aux adhérents, chiffre d'affaire en baisse de 20 % remettant en cause 1 emploi salarié.
2. Le relais St Omer de Blain : risque de disparition d'emplois.

Contribution Confédération Paysanne :

1. Communiqué de presse 09/02/2002 : utilité du projet non démontrée, construction non justifiée. Projet ne s'inscrit pas dans le cadre de développement durable.

Contributions CUMA :

1. Contribution de la Fédération Départementale des CUMA 25/02/2002 : fonctionnement totalement perturbé et surtout pour CUMA NDDL . Elle Regrette l'absence d'aménagement foncier depuis 20 ans. Urgence du SCOT et du zonage pour enfin réserver des espaces agricoles.
2. Contribution de la CUMA La Landaise : CA important, 7 salariés : risque de chute d'activité, partenariats interrompus, fragilisation et perte d'attractivité pour les exploitations.
3. Contribution de la CUMA de Fay De Bretagne : 3 salariés. Risques de découpage des territoires, sur la pression foncière.
4. Contribution de la CUMA de Héric, y compris activités inter – Cuma : perte de 5 exploitants entraînant une chute de 10 % du CA.

Entreprises ou sociétés :

1. Fédération Départementale des Coopératives agricoles de Loire Atlantique : risque encouru par les exploitations se situant entre l'agglomération nantaise et la ZAD. Risque de perte d'emplois car la rentabilité des collectes va se dégrader.
2. CANA Agence de NDDL 12/02/2003 : risque de remise en cause de l'activité.
3. CANA Agence de Treillières 06/03/2003 : baisse d'activité accentuée.
4. Laiterie St Père SA : collecte 6 producteurs à NDDL et un sur la commune de Vigneux
5. Colarena rencontre 02/2003 : entreprise la plus concernée.
6. Contribution Colarena mars 2003
7. Bernard –Agriservices : effets sur 3 dépôts- 27 février 2003, risques sur La Paquelais (- 25% du CA) et surtout perte d'exploitants
8. Les contrôles de performance 14/02/2003, perte d'emplois.
9. Cabinet vétérinaire Gosselin Guilloton Héric.

Autres contributions de groupes :

1. Groupe extra-municipal Mairie de Fay de Bretagne 13/02/2003 : agriculture d'élevage dominante, incompatibilité entre productions agricoles et infrastructure aéroportuaire
2. Groupe d'anciens agriculteurs 07/03/2003 : aéroport non justifié.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage renvoie principalement au thème 7 et à ses sous-thèmes.

Elle balaie l'ensemble des idées abordées par l'ADECA, la Confédération Paysanne et la Chambre d'agriculture.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage confirme les grands principes évoqués dans le dossier.

La commission observe que le maître d'ouvrage s'engage sur des mesures de compensation qui paraissent à la hauteur du bouleversement engendré.

Elle regrette que ces mesures ne soient encore définies que de façon très générale et comprend les inquiétudes exprimées par le monde agricole au cours de l'enquête.

Elle considère qu'à ce stade des études, en rester à des principes généraux n'est pas anormal.

Le dossier lui paraît donc acceptable en l'état.

7) la contribution de l'ACIPRAN et de NA

ACIPRAN – M. Christophe Lepage, Président, & Mme. Marguerite Lanfry

L'aéroport de Nantes Atlantique emploie 1 750 personnes en emplois directs et 3 000 personnes en emplois induits sur un site dont les fortes contraintes vont freiner le développement.

La mise en place d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes emploiera 3 000 à 4 000 personnes pendant la phase de construction qui durera quatre à cinq ans et entraînera une économie induite importante en logements, restauration, fournitures, transports, services ... (sources FNBTP O.F. du 17/11/2006).

A l'horizon 2025 (et 4,5 millions de passagers par an), les chiffres relevés dans l'étude préalable à l'enquête d'utilité publique donnent un solde positif en termes d'emplois directs et indirects de 4 000 personnes, emplois générés par le différentiel de volume d'activité dans le scénario 2. Ces chiffres montrent l'intérêt d'un tel projet pour l'avenir d'une région toute entière en générant un potentiel de travail et en structurant l'évolution sur l'axe Rennes-Nantes.

C'est pourquoi l'ACIPRAN est convaincu de l'utilité publique de ce projet majeur pour le développement de notre espace Grand Ouest.

L'association a relevé les interrogations sur les réserves de pétrole et leur utilisation pour l'aviation.

On considère que la part de pétrole utilisé par les avions représente 5 % des besoins mondiaux. La crise du prix du pétrole en 2006 est due uniquement à 1'inadéquation entre les capacités de raffinage et les besoins et non pas au manque de matière première.

Les majors pétroliers ont 500 projets de raffineries dans le monde, ce qui montre leur réactivité par rapport à cette crise et leur confiance en l'avenir

Pour ce qui est des réserves, les chiffres actuels donnent des réserves en pétrole brut classique (immédiatement raffinable dans les usines existantes) estimé à 3 600 Gb, soit 40 années d'utilisation.

Les réserves en schistes bitumineux sont évaluées à 3 800 Gb. Leur exploitation sera un jour rentables si le coût du pétrole classique augmente. Ces réserves permettent de doubler la durée de vie résiduelle du pétrole avant de passer à une autre source d'énergie, par exemple le charbon dont il existe dans le monde une réserve pour 400 ans d'utilisation.

En conclusion, s'il faut se projeter dans l'avenir et considérer aussi le problème du développement durable avec une utilisation énergétique plus propre et ciblée, les peurs de «manque» ne sont pour demain et certainement pas pendant le temps d'amortissement d'un projet comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Le reste de l'observation reprend des éléments déjà cités par la CCI sur le développement régional et local face aux autres régions, et au positionnement européen (voir chapitre 8).

AEROPORT NANTES ATLANTIQUE – M. Yves Rolland, Président

Nantes Atlantique, 9ème aéroport français, pour le transport des passagers, s'est progressivement développé dans la dynamique de la Métropole Nantaise et du Grand Ouest.

Plate-forme attractive à tous les niveaux, elle héberge trois activités principales: passagers majoritairement, fret et aviation légère.

Pourtant la pérennité de cette plate-forme, alors que sa croissance se poursuit à un rythme rapide, est menacée.

Située en zone urbaine dense, entre le cœur de la ville et la réserve naturelle du Lac de Grand Lieu, L'Aéroport est doublement contraint par son environnement humain et naturel.

La croissance du trafic, la configuration du site, les exigences nouvelles en terme d'exploitation ont conduit les Collectivités Locales et la Chambre de Commerce et d'lndustrie à considérer, dès 1990, que le site de Nantes Atlantique n'avait pas d'avenir.

Dans une société où la mobilité est la première des libertés, tous les prévisionnistes s'accordent pour affirmer que la croissance du transport aérien va se poursuivre sur un horizon moyen/long terme (30 à 50 ans). Les événements géopolitiques (attentats, épidémies, hausse du prix du pétrole), impactent parfois fortement ce secteur mais ne remettent pas en cause cette tendance de croissance.

Cette croissance va s'organiser en Europe autour de 2 types d'aéroport :

- les hubs des grandes compagnies traditionnelles (Roissy CdG en France),
- les grands aéroports régionaux.

Les lignes directrices européennes (6 septembre 2005), reprenant le livre blanc du transport aérien (2001), affirment le rôle important de ces grands aéroports régionaux dans le réseau aérien européen, en complément des hubs principaux, de plus en plus congestionnés.

Enfin, une des problématiques les plus partagées entre aéroports européens, est la perspective de manque de capacité aéroportuaire pour faire face à la croissance du trafic aérien. Nantes Atlantique se situe exactement dans cette problématique, et connaît une croissance importante de son trafic depuis 2 ans. Cette croissance est vraisemblablement durable, car elle s'appuie sur des tendances structurelles :

- pour les vols vacances, toutes les enquêtes auprès des passagers montrent qu'aujourd'hui le 1er critère de choix d'un vol ou d'un séjour est le « départ de proximité », avant même la destination. Ceci conduit à une forte croissance des vols vacances à Nantes Atlantique (+ 15% en 2005 par rapport à 2004), grâce au développement de la zone de chalandise ;
- le réseau des vols réguliers européens et internationaux se développe fortement depuis 2004 et explique en grande partie le fort développement du trafic 2006 par rapport à 2005 (+ 11,72% à fin septembre), et les perspectives 2007 (+ 8%). Ce développement répond à une forte demande du voyageur du Grand Ouest et des opérateurs du tourisme locaux, demande jusqu'alors insuffisamment satisfaite.
- le trafic domestique poursuit également son développement, avec en particulier la liaison vers Paris CdG, alimentant le hub d'Air France.

Ces différentes tendances sont certainement pérennes et d'autant plus fortes que l'économie régionale sera dynamique.

Les infrastructures existantes de l'aéroport Nantes Atlantique présentent 2 seuils de saturation, largement exposés lors du débat public Notre-Dame-des-Landes en 2003 :

- la piste pouvant accepter 30 à 32 mouvements par heure, présente un seuil de saturation à 4 millions de passagers ;
- l'aérogare présente un seuil de saturation à 3.5 millions de passagers.

NA a mené au printemps 2006 une étude précise sur la capacité de l'aérogare actuelle.

Cette étude a été confiée au cabinet SOFREAVIA, spécialiste de ces approches capacitaires, et elle a été validée par le service technique de l'aviation civile. Elle fait apparaître les points clés suivants :

- les contrôles de sûreté (inspection filtrage des passagers et bagages cabine), qui ne cessent de se développer depuis le 11 septembre 2001, ont réduit progressivement la capacité de l'aérogare : surfaces occupées par ces contrôles de sûreté, et goulot d'étranglement dans le débit des passagers au départ ;
- le projet de réorganisation des flux passagers, présenté par l'aéroport Nantes Atlantique et validé par la DGAC, permettra de retrouver ces capacités perdues progressivement, pour un débit horaire maximum de 1100 passagers départ ;
- la typologie du trafic impacte fortement la capacité annuelle: saisonnalité, emport moyen, répartition dans la journée etc... L'analyse fine de notre trafic dans les 6 prochaines années, par typologie (régulier domestique, régulier Europe, vols vacances, longs courriers,...) conduit à une capacité annuelle des installations existantes entre 3.2 et 3.5 millions de passagers ;
- au-delà de 3.5 millions de passagers, il faudrait investir lourdement dans une nouvelle aérogare avec toutes ses ressources aéroportuaires: zones enregistrement, inspection filtrage, gestion des bagages, police aux

frontières, douanes, zone d'embarquement, commerces et services, aires de stationnement avion, salles d'arrivée...

A noter également la prochaine saturation des parkings voiture cohérente avec la saturation de l'aérogare et l'épuisement des ressources domaniales de proximité. Au-delà de 3.5 millions de pax, il faudrait investir dans des parkings silos de proximité, avec un coût d'investissement initial très élevé, ou dans des parkings voiture extérieurs très éloignés, avec mise en place d'un service navette présentant un coût d'exploitation très dissuasif.

Tous ces éléments confirment les niveaux de saturation de l'aéroport Nantes Atlantique annoncés en 2003, en particulier les 3,5 millions de pax pour l'aérogare.

Enfin, le renforcement et la généralisation des mesures de sûreté aéroportuaire, pour faire face aux menaces terroristes et prévenir les actes de malveillance, nécessitent des investissements de plus en plus lourds et une organisation de plus en plus professionnelle, que seuls les aéroports d'une taille minimum peuvent mettre en place avec succès, tout en conservant un équilibre économique.

Le trafic aérien devrait se développer prioritairement sur les grands aéroports régionaux, plutôt que sur les petites plates-formes.

Les prévisions de trafic s'établissent aujourd'hui à :

- 2,4 millions de passagers en 2006
- 2,6 millions de passagers en 2007
- 3 millions de passagers en 2010-2012
- 4 millions de passagers en 2018-2020

La croissance du trafic aérien est bien une tendance inéluctable, tous les acteurs de ce secteur s'accordent sur ce point.

La piste sécante: une fausse bonne idée

Le projet évoqué de réaliser sur ce site une piste sécante n'a de sens que si l'intention est de construire une infrastructure comparable à celle de Notre-Dame-des-Landes comprenant deux pistes et, compte tenu de l'éloignement, une aérogare et des installations terminales nouvelles.

Le coût de cette installation est probablement du même ordre de grandeur que le projet de Notre- Dame-des-Landes.

Il s'agirait cependant d'un projet nouveau qui nécessiterait:

- une information de la population,
- la réalisation d'acquisitions au terme d'expropriations de maisons individuelles, de propriétés agricoles, d'espaces boisés, de zones naturelles sensibles impactées

par la Loi Littoral, d'installations industrielles dont certaines ont moins de 10 ans…

A la différence de Notre-Dame-des Landes, où les populations sont informées régulièrement depuis les années 1970 et ont participé au débat public, les populations du Sud Loire seraient fondées à s'opposer au projet.

Elles l'expriment dès à présent par leurs pétitions, et probablement utiliseront tous les recours nécessaires lors des procédures d'expropriations, ce qui reporte le projet de plusieurs dizaines d'années jusqu'à le rendre impossible.

La réalisation, par ailleurs, de cette infrastructure limiterait l'exploitation de la piste actuelle avec, très probablement des périodes de fermeture de la piste de Nantes Atlantique.

En résumé,

- Coût de l'Aéroport Nantes Atlantique identique à celui de Notre-Dame-des-Landes
- Procèdures à reprendre et expropriations à réaliser
- Impact sur les populations à 3,2 millions de passagers : Plan d'Exposition au Bruit:
    - o NDDL: 1 000 habitants concernés
    - o Nantes Atlantique: 45 000 habitants
    - o Piste sécante: 15 000 habitants environ avec une progression rapide du fait de l'étalement urbain

Conclusion : il n'est pas envisageable de réaliser sur le site de Nantes Atlantique un équipement identique à celui prévu à Notre-Dame-des-Landes.

Sur le carburant, le transport aérien n'utilise aujourd'hui que 2 % du carburant consommé.

Des économies seront réalisées et des carburants de substitution utilisés pour les usages tels que la route, le chauffage, le transport maritime, etc...

S'agissant du futur, l'industrie aéronautique et les motoristes préparent l'avenir par l'optimisation de la consommation des avions et, le moment venu, il est probable que la recherche saura apporter les réponses appropriées au problème posé.

Comme les compagnies aériennes qui envisagent le doublement de leur flotte dans les 20 prochaines années : 40 000 en 2025 contre 17 330 en 2006 ou l'industrie pétrolière qui envisage la création de 160 raffineries dans le monde.

Le reste de l'observation reprend des éléments déjà cités par la CCI sur le développement régional et local face aux autres régions, sur le positionnement européen, sur la démographie, sur le potentiel et sur la demande locale et régionale (voir chapitre 8).

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage renvoie principalement au thème 14 et à ses sous-thèmes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments développés ici reprennent pour la plupart la position du porteur du projet et n'appellent d'observations particulières.

8) la contribution des CCI

CCI NANTES – Jean François Gendron, Président de la CCI de Nantes

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes a en charge le développement et la gestion des aéroports de Nantes-Atlantique, de Saint-Nazaire Montoir et de La Baule Escoublac.

La Chambre de Nantes a conduit, dans les années 1990, à la demande des Collectivités Locales, une étude d'aide à la décision pour la création d'un aéroport international sur le site de Notre-Dame-des-Landes ainsi que l'étude de reconversion de Nantes-Atlantique en 2001.

La Chambre apporte son soutien sans réserve à ce dossier structurant qui est une des premières priorités du projet des entreprises de Loire-Atlantique pour un développement durable de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire: NANTES ATLANTIQUE 2015.

Le projet de Notre-Dame-des-Landes est une anticipation exemplaire.

De ce point de vue, ce dossier est exemplaire car les projets d'équipements ou d'infrastructures ayant bénéficié d'une telle anticipation sont extrêmement rares.

Engagées en 1970, les phases successives de ce projet ont fait l'objet d'une communication publique régulière qui a été relayée et très largement commentée par la presse notamment.

Ce futur aéroport s'inscrit donc dans une longue suite de discussions et de décisions sur l'aménagement du territoire et le développement économique de notre Pays.

Il a fait l'objet, notamment lors du débat public, d'une très large et complète information des populations du Grand Ouest.

La mobilité est la première des libertés, sa croissance est une des caractéristiques de notre société.

La demande de transport des hommes et des marchandises va croître dans tous ses modes : routes, fer, mer, fleuve, air.

Cette perspective, connue et évaluée, a conduit les états européens à définir une politique qui réponde à cette évolution inéluctable de la demande, selon les principes du développement durable et dans le respect des accords de Kyoto.

La France, dans le cadre de son projet de développement harmonieux et équilibré du territoire, a élaboré les Schémas de Services des Transports Collectifs qui ont retenu le projet d'Aéroport de Notre-Dame- des-Landes pour répondre aux problèmes posés par l'évolution des trafics et par la saturation prévisible de Nantes Atlantique.

L'objectif était également de mettre en œuvre une politique nouvelle fondée sur un réseau de plates-formes complémentaires à l'échelle nationale pour satisfaire les clients et limiter la croissance des trafics sur l'lle de France.

Au delà des aléas de conjoncture, les trafics vont continuer à croître dans les prochaines années pour atteindre, selon les prévisions de la CCI :

· 3 millions de passagers en 2010-2012,
· 4 millions de passagers en 2018-2022,
· à l'horizon 2020, les enquêtes réalisées lors du débat public ont permis de s'assurer que ces prévisions étaient globalement partagées par les experts de Cosynergie, de l'Etat, de IATA.

Il est possible de dire aujourd'hui qu'il y a unanimité des acteurs du débat public sur le caractère inéluctable de la croissance du trafic aérien.

Implantée entre la plus grande réserve ornithologique de l'Ouest et le cœur de la Ville, l'Aéroport Nantes- Atlantique ne dispose que d'un site de 340 hectares sans possibilité d'extension.

Bien équipé, il ne dispose cependant que d'une piste de 2 900 m et n'offre pas la possibilité d'en réaliser une deuxième.

L'évolution des trafics, la configuration du site, la proximité de zones urbaines denses limitent l'exploitation du site à une échéance de 6 à 10 ans.

Selon que l'on considère la piste, les installations, les nuisances, les seuils de saturation varient.

A partir du moment où l'on admet que l'exploitation du site actuel a des limites, le débat sur l'échéance de chacun des seuils a une importance relative car la seule question importante est : Faut-il poursuivre les investissements d'augmentation de capacités sur un site qui sera saturé un jour ?

La réponse est clairement NON si l'on considère que de pousser l'exploitation de ce site jusqu'à ses limites n'est acceptable ni pour les populations riveraines ni pour l'environnement.

Ce scénario ne correspondrait pas non plus à une bonne gestion des finances publiques qui commande d'investir directement sur le site de Notre-Dame-des-Landes les 100 millions d'euros qui seraient nécessaires pour porter la capacité d'accueil de Nantes-Atlantique jusqu'au seuil de saturation de la piste.

Préparer l'avenir, c'est décider aujourd'hui de :

- **Limiter la capacité d'accueil de Nantes-Atlantique à 3,5 millions de passagers,**

- **Engager le projet de Notre-Dame-des-Landes.**

Les études successives, menées par plusieurs équipes appliquant chacune leur méthode avec des critères différents, ont toutes confirmé clairement que le site de Notre-Dame-des-Landes est le meilleur site possible.

La contre-expertise du débat public réalisée par un cabinet d'étude, choisi par le Président de la Commission Particulière dans le cadre d'une concertation avec les associations d'opposants, est arrivée à la même conclusion.

Le dossier du maître d'ouvrage n'a pas fait apparaître de contrainte particulière liée à la faune, la flore, le biotope, l'eau et il est même possible de dire que l'Aéroport actuel situé près d'une réserve naturelle ornithologique - le Lac de Grand-Lieu - est dans une situation moins favorable.

Ce projet suscite des inquiétudes. Il faudra savoir les entendre, les prendre en compte par des mesures concrètes d'accompagnement des populations concernées.

Le projet de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit naturellement dans la continuité des politiques publiques qui ont organisé un espace départemental de qualité dont l'attractivité a été soulignée lors du débat.

L'ambition collective doit être de poursuivre avec la même exigence en faisant du futur aéroport une référence exemplaire tant en terme de modèle économique qu'en terme d'insertion dans l'environnement, d'optimisation des coûts et des emprises, de prise en compte concrète des populations concernées.

L'Europe à 25 est 1'espace dans lequel se multiplient les échanges, les collaborations culturelles, touristiques, scientifiques et économiques.

La Région n'a pas vocation à être le spectateur du développement des autres.

Aujourd'hui Strasbourg est plus près de Prague que de Nantes. Ceci confirme la légitimité de l'exigence exprimée par la CCI qui est de doter l'Ouest de communications performantes vers le territoire national et les métropoles européennes.

En France, I'organisation historique des transports a conduit à faire converger tous les flux vers Paris. Ceci nuit à l'efficacité des transports, à la compétitivité des territoires et présente l'inconvénient majeur de faire supporter aux habitants de l'lle de France l'ensemble de nos transits.

Cette situation a des limites et démontre la pertinence d'une politique nouvelle associant les aéroports de province à la desserte du territoire national qui présenterait deux intérêts :

- L'un de répondre à une attente de la clientèle,
- L'autre de limiter la croissance des vols sur Paris, ce qui est une demande de la population, de leurs élus et associations.

Notre-Dame-des-Landes, comme cela est mentionné dans les Schémas Collectifs de Transports, répondra à cette orientation nouvelle avec l'ambition de servir le territoire le plus large possible directement ou dans le cadre de collaborations avec d'autres plates-formes partenaires.

La Loire-Atlantique est un espace remarquable dans lequel il a été possible de gérer les équilibres, préserver le patrimoine naturel.

La croissance de la démographie, l'évolution des modes de vie, le développement économique font apparaître des besoins nouveaux d'espaces, d'équipements et d'infrastructures qui ont nécessité la mise en place d'une Directive Territoriale d'Aménagement dont les préconisations sont ou seront reprises dans les Schémas de Cohérence Territoriaux, les Plans Locaux d'Urbanisme.

Ainsi, et enfin, avec l'aide de ce dispositif il sera désormais possible de maîtriser certains effets comme l'étalement urbain, de rationaliser et de contenir l'évolution des déplacements. L'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes créera un événement sur son territoire d'implantation. Il ne devra pas favoriser l'étalement urbain et il faudra veiller à ce que soit maintenu, entre les limites urbaines actuelles de l'Agglomération Nantaise et le site, un vaste espace réservé à l'agriculture périurbaine.

Nous vivons aujourd'hui dans un monde où la mobilité est la clé du développement. Les espaces ne sont plus fermés, les échanges se multiplient qu'ils soient culturels, scientifiques, économiques, touristiques.

L'Ouest est à la périphérie d'un monde qui bouge vite; la compétition entre les territoires s'affirme.

L''immobilisme, le repli sur soi ne constituent pas une réponse et encore moins un projet d'avenir.

Le développement durable est une ambition, un défi qui ne doit pas conduire à préserver seulement ce qui existe dans une société qui progresse en s'adaptant sans cesse.

Pour réussir demain, il faudra savoir conjuguer des logiques qui peuvent avoir des effets contradictoires, celle du développement économique et de l'emploi par exemple avec celle de la sauvegarde de l'environnement et de la qualité de la vie.

C'est le sens du projet de la Chambre de Commerce et d'lndustrie de Nantes - NANTES ATLANTIQUE 2015 - fondé sur 1'équilibre entre 1'homme, I'entreprise, le territoire. Dans ce contexte, la réalisation de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera un outil de développement permettant de multiplier les échanges, de rapprocher les hommes et d'assurer l'avenir des générations futures.

La Chambre de Commerce et d'lndustrie de Nantes, au nom de l'intérêt général, demande l'engagement de ce projet.

CCI de St Nazaire – M. Bruno Hug de Larauze, Président

Le projet de création de l'aéroport de Notre Dame des Landes constitue un enjeu de premier ordre pour l'avenir du Grand Ouest tant en terme d'aménagement du territoire que de développement économique.

A l'heure de la mondialisation et de l'ouverture à l'Est de l'Union Européenne, la question des échanges, des mobilités et donc des accès revêt une importance cruciale pour la compétitivité du Grand Ouest et de ses entreprises. Dans ce contexte, la présence d'un aéroport international sur le site de Notre Dame des Landes constitue un atout majeur dans notre stratégie de développement et de positionnement européen et international.

C'est pourquoi, au nom de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, Monsieur le Président souhaite sa réalisation sans délai.

La hausse du trafic aérien est inéluctable. Le Grand Ouest, région dynamique, doit disposer dans une économie caractérisée par l'accroissement exponentielle des flux de toutes sortes (de biens, de personnes, financiers, d'informations ...), d'une infrastructure le reliant aux autres métropoles qu'elles soient nationales, européennes et internationales.

L'aéroport de Notre Dame des Landes constitue un investissement indispensable pour accompagner la hausse de ces flux.

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est situé au cœur d'une zone caractérisée par un dynamisme démographique et économique remarquable.

Le dynamisme économique n'est pas en reste. L'évolution de l'emploi et du PIB par habitant est supérieure dans le Grand Ouest à la moyenne nationale.

Le nombre d'emplois supérieurs (cadres) est notamment en forte hausse : + 22,8% dans les Pays de la Loire et + 27,9% en Bretagne entre 1990 et 1999 pour une moyenne nationale de +16,2%. Or, cette catégorie de population est également celle qui utilise le plus le transport aérien.

Le Grand Ouest se situe à l'écart des grands centres de décisions, à la périphérie d'une Europe dont le centre de gravité s'éloigne vers l'Est.

La mondialisation est en marche avec une progression très sensible du commerce international : la valeur des exportations mondiales a ainsi été multipliée par 9 en trente ans alors que la production mondiale a « seulement » quadruplé. Le commerce mondial représentait 8 % du PIB mondial en 1950, contre 25 % aujourd'hui. Ces chiffres sont significatifs de l'ampleur du mouvement d'intégration de l'économie mondiale, de la dissociation des lieux de création, de conception, de production, de commercialisation, de consommation ... à l'origine de la multiplication des échanges, de l'augmentation des flux et des interdépendances entre toutes les économies.

Or, Nantes et les agglomérations du Grand Ouest occupent les derniers rangs parmi les métropoles européennes en terme d'accès direct aux autres agglomérations étrangères. Les questions d'accessibilité représentent donc un enjeu crucial pour permettre à nos entreprises et à nos territoires d'être compétitif. Se doter d'infrastructures de transports, notamment aériennes, performantes est une condition sine qua non du développement. L'aéroport de Notre Dame des Landes représente pour tous les territoires et les acteurs du Grand Ouest un outil qui permettra de mieux s'insérer dans les échanges, donc d'accroître le potentiel de croissance de nos régions.

L'appréciation du rayonnement international des régions et des métropoles s'établit sur la base d'un certain nombre de critères dont celui de l'accessibilité. Dès lors qu'il s'agit de longue distance, I'avion devient le moyen privilégié puisque sa part de marché s'établit à 25% pour les distances supérieures à 900 km. La réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes constitue un moyen qui permettra au Grand Ouest d'améliorer son positionnement international.

La hausse du trafic aérien est donc une tendance lourde. A cet égard, les prévisions de trafic sont particulièrement rassurantes car toutes concordantes, qu'il s'agisse de Cosynergie (3.4 - 4.9 millions de passagers), de l'Etat (4 - 4.3), de l'IATA (4.3) à l'horizon 2020. Rappelons qu'en 2006, la fréquentation de l'aéroport de Nantes Atlantique devrait s'établir à 2,4 millions de passagers, soit une hausse de 11,5% par rapport à 2005. Cette progression crédibilise une nouvelle les prévisions de trafic, si besoin en est.

Le seuil de saturation technique de Nantes Atlantique se situerait ainsi autour de 2020 moyennant des investissements complémentaires notamment pour l'aérogare.

La première saturation, que les experts de Cosynergie situent autour de 2015, sera d'ailleurs d'abord « environnementale » car liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme.

La non réalisation de l'aéroport de Notre Dame des Landes pose ainsi clairement le problème des conséquences de la saturation inéluctable de Nantes Atlantique et des risques importants in fine de marginalisation des régions atlantiques.

Le projet d'un nouvel aéroport n'est pas récent puisqu'il date des années 60. Neuf sites ont alors été mis au banc d'essais et celui de Notre Dame des Landes est arrivé en tête. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'une ZAD de 1 225 ha a été créée il y a maintenant plus de 30 ans. Au début des années 90, une nouvelle analyse multicritères aboutissant aux mêmes conclusions a été effectuée. Le choix du site de Notre Dame des Landes n'est donc pas le fruit du hasard ou d'une volonté particulière mais résulte d'études sérieuses, réitérées et concordantes.

Le débat public a notamment permis de relancer avec pertinence l'examen des solutions alternatives.

- Reporter une partie du trafic aérien sur le TGV est déjà une réalité (la ligne Nantes/Orly est d'ailleurs fermée).

- Créer une plate-forme Nantes/Saint-Nazaire en utilisant les infrastructures actuelles et en spécialisant l'aéroport de Saint-Nazaire sur l'accueil des vols charters n'est pas envisageable, la DRIRE estimant incompatible une activité aéroportuaire commerciale avec la présence d'établissements classés SEVESO.

- Enfin, mettre en réseau l'ensemble des aéroports du Grand Ouest pour faire face à l'augmentation des flux n'est pas réaliste car les différents aéroports, de par leur situation géographique, leur zone de chalandise, les caractéristiques de leurs infrastructures ont des vocations bien spécifiques.

Au-delà de la justification socio-économique du projet d'un aéroport à Notre Dame des Landes, l'Etat a suivi la procédure habituelle pour en apprécier l'intérêt, en calculant le taux de rentabilité interne (TRI) du projet de Notre Dame des Landes sur la base de trois scénarii différenciée (l'un tablant sur une hausse des trafics, un scénario central tendanciel, et enfin un scénario de ralentissement de la hausse du nombre de passagers).

Ce TRI est compris, pour le scénario central, entre 8,5 et 9,5%, ce qui est particulièrement élevée si on le compare au taux d'actualisation habituellement retenu pour les projets publics (4%).

Même en cas de réalisation du scénario de ralentissement de la hausse du trafic aérien, le TRI se situe entre 3,9 et 5%.

Autrement dit, le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes affiche une réelle pertinence économique.

L'anticipation exemplaire de l'Etat dans ce dossier constitue une opportunité unique pour nos régions de se doter d'une infrastructure qui va leur permettre d'accroître leurs chances d'une lisibilité accrue sur le plan international, d'émettre et de capter davantage de flux sources d'une part de plus en plus importante de la richesse économique.

L'aéroport de Notre Dame des Landes représente clairement une infrastructure qui donne un avenir au Grand Ouest au delà des débats sur le seuil de saturation de Nantes Atlantique qui interviendra en 2015, 2020 ou 2025...

La position de la chambre de Commerce de Saint-Nazaire est sans ambiguïté :

L'aéroport de Notre Dame des Landes représente une chance qu'il ne faut pas laisser passer. Il dote la région d'un outil essentiel pour les générations futures et contribuera à fixer des centres de décisions économiques sur le Grand Ouest. Même si les réserves pétrolières sont limitées, demain, de nouvelles énergies seront mises au point et l'infrastructure continuera d'être totalement pertinente.

Le monde s'est mis en mouvement et ne va pas s'arrêter. Les échanges sont une source de richesse, elle,inépuisable.

C'est pourquoi l'ensemble du monde économique soutient sans réserve ce projet d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes et souhaite l'engagement de ce dossier en portant une attention particulière à une conception et une réalisation de l'infrastructure intégrant des prises en compte environnementalistes.

CCI DU MORBIHAN – M. Jean-François Le Tallec

Le courrier d'envoi exprime le soutien sans réserve de la CCI du Morbihan, et plus généralement du monde économique morbihannais à ce projet ; le courrier de soutien comprend en annexe un extrait de la délibération du 24 juin 2003 donnant un avis favorable au projet, et la copie de l'intervention de Monsieur Le Tallec, le 28 février à Vannes, dans le cadre du débat public, dont les points importants positifs du projet, sont les suivants :

- le désenclavement de l'Ouest et de la Bretagne,
- l'ouverture internationale en vol direct,
- l'attractivité de l'Ouest,
- la desserte de la Bretagne sud,
- le développement touristique,
- le développement des entreprises de l'Ouest.

CCI DU CHOLETAIS – M. Joseph Grimaud, Président

La proximité des zones urbaines denses, la configuration du site et l'évolution des trafics limitent l'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique à une échéance de 6 à 10 ans.

Conscientes de ces enjeux, les Chambres de Commerce et d'lndustrie de Nantes/Saint-Nazaire et les principales collectivités se sont attachées depuis plus de 20 ans à imaginer une solution alternative à cette situation: c'est le projet de réalisation de l'aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes.

La très grande anticipation dont ont fait preuve ses promoteurs, I'implantation remarquable du site visant à desservir tout le Grand Ouest et les métropoles de Nantes, Rennes et Angers, la nécessité d'ancrer sur notre territoire régional un outil fortement structurant constituent autant d'atouts qui militent en faveur de son implantation.

Pour le tissu économique choletais, mais aussi Nord-Vendée et du Nord des Deux-Sèvres, il s'agit d'un formidable levier de développement économique, tant en ce qui concerne le marché de réalisation de cet équipement que pour ce qui se rapporte aux activités induites lorsqu'il sera finalisé.

C'est pourquoi, notre Chambre de Commerce et d'lndustrie considère que cet investissement est fondamental pour le développement économique ligérien dans une Europe qui, s'élargissant à l'Est, doit organiser de manière volontaire et dynamique ses flux à l'Ouest. La réalisation de cet équipement est un des moyens nécessaire au rééquilibrage de l'économie du Grand Ouest Européen, permettant d'inscrire notre territoire dans le réseau des grands échanges communautaires et internationaux.

Son implantation ne sera pleinement efficace que s'il a la capacité d'attirer vers lui tous les publics du Grand Ouest. Le maillage de cet équipement à l'Est, sur l'axe Clisson-Angers, et au Sud, sur l'axe Clisson-Cholet devra être largement pris en considération.

En effet, et quels qu'ils soient, les utilisateurs de cet équipement extérieurs au département de Loire-Atlantique, devront pouvoir y accéder sans utiliser le périphérique nantais aujourd'hui saturé.

A ces conditions près, c'est un avis pleinement favorable que la CCI du Choletais apporte au projet.

CCI d'Angers – M. Joël Blandin

Soutien au projet, pour les raisons évoquées précédemment par les autres CCI.

CCI DE LA VENDEE – M. Joseph Moreau, Président

La position de la CCI de La Vendée a été toujours été claire.

La cessation de l'activité de l'aéroport Nantes- Atlantique et son transfert à Notre-Dame des Landes ne peut être acceptable que le jour où ce projet inclura des conditions d'accessibilité satisfaisantes pour le Sud-Loire.

Force est de constater que le dossier, soumis à enquête publique, ne comporte rien en la matière et ignore les attentes de toute une partie de la Région, ce qui ne correspond en rien à nos objectifs.

Au nom de toutes les entreprises de Vendée et du Sud-Loire, la CCI affiche cinq objectifs:

1. Optimiser l'accessibilité à l'aéroport Notre Dame des Landes afin de rendre le temps de transport acceptable pour les 20 % de la clientèle actuelle qui vient du Sud-Loire. Sans un nouveau franchissement, le temps supplémentaire pour accéder au nouvel aéroport est estimé à plus de 60 minutes.

2. Eviter le périphérique de l'agglomération nantaise qui est déjà totalement saturé.

3. Intégrer au projet, des aménagements routiers permettant de franchir la Loire à l'Ouest comme à l'Est.

4. Prendre en considération les liens économiques existants entre la Région des Pays de la Loire avec le Nord (Bretagne) et le Sud (Poitou-Charentes, Aquitaine, Espagne, Portugal). L'engorgement actuel qui, avec le projet présenté, ne pourra que s'amplifier, marque une rupture (à Nantes) dans la continuité (fluidité) de l'autoroute des estuaires.

5. Préparer le développement de la plate-forme multimodale de Saint Nazaire qui sans ce nouveau franchissement, ne pourra voir le jour.

Devant l'absence de prise en considération de ces éléments objectifs, la Chambre de Commerce et d'lndustrie de la Vendée émet un avis défavorable, considérant le projet comme incomplet, pénalisant et néfaste en terme d'aménagement du territoire.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage renvoie principalement au thème 14 et à ses sous-thèmes.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments développés ici reprennent pour la plupart la position du porteur du projet et n'appellent d'observations particulières, sauf pour ce qui concerne la CCI de Vendée qui s'oppose au projet le considérant comme incomplet et pénalisant, principalement à cause des conditions d'accès à partir du Sud.

Sur cette opposition de la CCI Vendée, la commission renvoie au thème 5, notamment au sous-thème 5.6, où la question est traitée.

9) la contribution de l'association à L'Est de l'ERDRE

I - INTRODUCTION

Le nouvel aéroport n'est utile « ni ici, ni ailleurs ».

Le trafic présenté a été « dopé artificiellement » par des aides publiques accordées aux compagnies low costs.

Si ce projet se réalise, il aurait de graves conséquences en termes :

- de finance publique,
- d'économie,
- d'atteinte à l'environnement,
- d'atteinte à la vie locale.

Non seulement, ce projet est inutile et néfaste, mais de nombreuses solutions alternatives n'ont pas été étudiées.

Le projet présente de nombreuses failles juridiques que l'association entend dénoncer.

II – Pourquoi ce projet est-il inutile ?

Evolution du trafic de 2000 à 2006 à NANTES ATLANTIQUE :

	Mouvements commerciaux	passagers
Année 2000	43 416	1 878 778
Année 2005	35 234	2 071 864

La piste, aujourd'hui, est utilisée à 35 % de sa capacité.

Trafic estimé en 2020 (en millions de passagers) suivant 4 formules différentes :

Bas 3, haut 4,6.

Pourquoi ne pas tenir compte de ces prévisions ?

Au vu de ces chiffres, l'association soutient que NA ne sera pas saturée.

Par ailleurs, l'impact de la lutte contre l'effet de serre sur l'évolution du trafic aérien va être décisif.

Devant l'incertitude sur l'évolution du trafic aérien, est-il nécessaire d'investir dans un nouvel aéroport ?

Il y a des solutions pour résoudre les problèmes

Parkings :

- construction de nouveaux parkings à étage à cause du manque de place,
- développement de l'accès de l'aéroport par train (la gare existe)

Pour la question du survol de la ville de NANTES, il existe des voies d'amélioration :

Nuisances sonores :

- proposition d'une piste perpendiculaire à celle existante,
- répartition du trafic sur les grands aéroports de l'Ouest,
- développement du ferroviaire.

Sécurité :

- le survol de la ville de NANTES serait résolu avec une piste perpendiculaire à l'existante.

III – Pourquoi le trafic aérien s'est-il développé ?

Le trafic aérien s'est développé grâce au financement de l'argent public, n'est-il pas souhaitable de supprimer ce financement pour limiter les effets négatifs et de faire voyager les passagers au prix coûtant ?

IV – Impact d'un tel projet

A) Impact financier

Coût du projet :

- Installations aéroportuaires	450 M €
- Desserte routière	75 M€
- Pont sur la Loire	300 M€
- Desserte tram par la Chapelle	130 M€
- Liaison ferroviaire RENNES-NANTES	100 km x 12 ou 20 M€ le km

4 milliards d'€uros selon l'aviation civile en octobre 2002 ?

Etude du dossier 3 M€

Qui va payer ?

Cet investissement se fera au détriment d'autres projets plus utiles pour la nation, la région, le département, la communauté de communes et les communes.

B) Impact sur l'économie

Equilibre Nord Loire – Sud Loire

Le transfert NA vers NDDL va augmenter le déséquilibre économique.

Cette délocalisation va générer un trafic routier important sur le pont de Cheviré, ainsi que sur celui de Beaulieu ce qui provoquera une saturation de cette infrastructure et donc la création d'un nouveau pont sur la Loire.

Pour un total d'environ 5 600 véhicules/jour supplémentaires.

Déplacement de PIB du Sud Loire vers le Nord peut être estimé par les 3 valeurs existantes.

- Impact direct 1 750 emplois pour une activité de 135 millions d'euros ;
- Impact indirect de la présence de NA qui correspond aux activités économiques hors du site aéroportuaire (agences de voyage, tour opérateur, hôtels, restaurants, commerces etc…). Cet impact est généré par 290 000 visiteurs ou touristes pour 120 millions d'euros ;
- Impact induit qui prend en compte toutes les dépenses successives de tous les bénéficiaires des dépenses directes et indirectes de l'aéroport de NA ; Cet impact représente une dépense de 510 millions d'euros ;
- soit un total de 765 millions d'euros.

C) Développement économique de la CCEG, aux alentours de la zone de gêne sonore

Au sein de la CCEG, le développement économique se fera autour de l'aéroport et entre l'aéroport et NANTES, au détriment du développement économique de l'Est de l'ERDRE.

- diminution du niveau de vie des habitants sous la zone de nuisance où habitent 80 000 personnes ;
- réduction du niveau du commerce local ;
- arrêt ou diminution de standing des programmes de constructions d'habitats dans la zone de gêne sonore et limitrophes de la zone de gêne sonore ;
- génération d'un trou dans le développement économique entre NANTES et NOZAY ;
- arrivée dans la zone de gêne sonore d'entreprises polluantes.

D) Développement économique régional

Ce projet accentue la concentration de l'activité économique autour de NANTES au détriment des autres villes de Loire Atlantique et des autres villes du Grand Ouest.

E) La création d'un nouvel aéroport ou remplacement de NA

Le site d'Airbus à NA exige une piste, soit la conservation de la piste actuelle, ce qui implique un budget de fonctionnement et de maintenance.

F) Impact sur les aéroports de l'Ouest

Un nouvel aéroport à N.D. des Landes = fermeture des autres aéroports de l'Ouest (ANGERS, ST BRIEUC, ANCENIS, LANNION, CHERBOURG)

G) Impact sur l'emploi local et régional

Le bilan estimatif est de 5 000 emplois créés au départ maximum et au moins 28 500 emplois perdus, dus aux délocalisation dans les pays de capacité de travail à des coûts de main d'œuvre à bas prix.

H) Impact sur l'environnement

Destruction d'un site environnemental remarquable : la zone de bocage humide unique dans l'Ouest de la France à proximité de trois sites d'intérêt écologique. La Loire, les Marais de l'ERDRE et la Grande Brière

I) Impact sur l'eau

Le projet impacterait :

- trois bassins versants (Hocmard, Plongeon, Gesvres),
- le canal de Nantes à Brest,
- L'ERDRE et la Loire.

Aujourd'hui différentes rivières sont polluées, la nouvelle plate-forme de l'aéroport apporterait un flux supplémentaire de pollution (hydrocarbures, glycol, métaux lourds) portant atteinte au bon état écologique des eaux avec une mention spéciale concernant le glycol utilisé comme antigel, il n'existe de traitement permettant d'éliminer ce produit, ni de potabiliser l'eau.

Le projet détruirait 1 200 hectares de bocage et bouleverserait la faune et la flore.

J) Impact sur l'agriculture

Conséquences de ce projet :

- Importantes surfaces de terre stérilisées, 2 000 hectares avec les investissements liés,
- 13 sièges d'exploitation qui disparaissent,
- 42 exploitations qui perdent 50 % de leur surface,
- plus de 80 exploitations touchées,
- réseaux de coopération agricole démantelés,
- impact sur les emplois indirects de l'agriculture, industrie laitière, 7 millions de litres de lait par an produits sur l'ex-ZAD,
- Imperméabilisation d'une surface énorme,
- Comment et où transférer les exploitations agricoles ?

K) Pollution par effet de serre

Le rapport présenté à l'Assemblée Nationale prévoit :

- d'intégrer le climat comme thème des prochains « contrats projets », les projets des régions ne doivent pas aggraver le bilan CO^2,
- supprimer les incitations fiscales à polluer,
- développer les projets ferroviaires, les voies d'eau navigables, les transports collectifs urbains,
- promouvoir les « filières courtes » d'approvisionnement au plan local,
- lancer un plan de développement de la filière bois.

L) Epuisement des ressources pétrolières

Le pétrole : une énergie fossile, un bien non renouvelable.

Quel est l'avenir du transport aérien dans un contexte de raréfaction de l'approvisionnement en carburant ?

La décroissance de la production du pétrole interviendra entre 2015 et 2025.

Quelles conséquences apportera-t-elle ?

- récession économique,
- disparition de pans de l'économie, la pêche, le transport aérien, l'agriculture productive,
- déclin de la mondialisation.

M) Impact sur les populations

- déplacement de salariés du Sud Loire vers le Nord Loire avec impact sur le revenu dû à la distance de déplacement,
- quatre routes vont être coupées générant un allongement du temps de trajet pour les habitants concernés,
- dépréciation des biens immobiliers dans la zone de nuisance,

- nuisances sonores aériennes : la zone de nuisance concerne environ 80 000 citoyens,
- nuisances sonores terrestres.

V – Solutions alternatives proposées

- la réorientation de la piste de NA,
- la mise en réseau des aéroports de NANTES, RENNES et ANGERS,
- le développement du train et TGV.

Une solution issue d'une combinaison de ces 3 idées peut voir le jour.

- elle respecte les recommandations européennes en matière de transport aérien,
- elle diminue l'impact des nuisances sonores,
- elle diminue l'impact sur l'effet de serre,
- l'accès à l'aéroport se ferait plutôt par tram et tram que par voiture,
- différentes possibilités d'implantation de la piste à NA sont possibles,
- ajout de la solution tram-tram vers NORT SUR ERDRE en complément de liaison Chateaubriant-Pornic,
- possibilité de répartition du trafic plus vaste au niveau du Grand-Ouest, transfert vers ANCENIS, transfert vers ST BRIEUC et vers LANNION,
- elle autorise une progressivité dans la mise en œuvre, mise en réseau des aéroports plus rapide en mise en œuvre que développement du TGV, aménagement de NA progressif.

VI – Failles juridiques du projet présenté

- Solutions alternatives non étudiées,
- Sous estimation de la surface du PEB,
- Solution retenue sortant du cadre de l'ex-ZAD : violation de l'arrêté ministériel,
- Solution retenue ne correspond pas aux deux scénarios retenus lors du débat public par l'arrêté ministériel,
- Longueur de piste insuffisante,
- Problème sur le PLU : extension de la ZAD non prise en compte,
- Solutions alternatives au tracé du barreau routier insuffisamment étudiées,
- De nombreux investissements liés au projet ne sont pas inclus dans l'enquête publique,
- Recommandations européennes non suivies,
- Site Internet du syndicat mixte inexistant.

VII – Conclusions

- Innovons dans un développement économique non basé sur la mobilité géographique et développons les solutions alternatives aux transports physiques : internet, téléphonie…

- Arrêtons de subventionner et d'alléger les impôts sur le transport aérien,
- Limitons de façon drastique le transport de fret par avion afin de limiter les effets sur l'emploi en France,
- Limitons les déplacements superflus de passagers en avion dans le but de lutter contre l'effet de serre et l'épuisement des ressources,
- Développons le ferroviaire lorsque cela est adapté,
- Répartissons les nuisances auprès des populations après en avoir limité le volume et la toxicité

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas formulé de réponses spécifiques.

Il a renvoyé aux analyses qu'il a produites pour les sous-thèmes recensés par la commission (voir son tableau de synthèse).

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments développés ici reprennent pour la plupart la position des associations BVV et SE qui sont traitées en 6.3.1 et 6.3.3.

10) la contribution de MALICE

Les observations formulées sont identiques aux observations présentées dans la contribution de L'ASSOCIATION A L'EST DE L'ERDRE.

Commentaire de la commission :

La commission renvoie à son avis émis plus haut.

11) la contribution du CG 44

Lettre n° 14 de Patrick MARESCHAL annexée aux registres préfecture, Président du Conseil général de la Loire Atlantique

Le Président du Conseil général la Loire Atlantique présente un rapport de 33 pages (version octobre 2006), élaboré par les services du Département, sous forme d'examen technique comparatif du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes (NDDL) soumis à l'enquête avec la proposition de réaménagement de Nantes-Atlantique (NA) souvent évoquée comme alternative possible.

L'étude s'articule en 3 chapitres :

- l'exposé des problèmes que pose la situation actuelle,
- les principes et les critères de choix entre les deux scénarios,
- la comparaison entre le projet et l'alternative d'une piste transversale à NA sous l'angle des enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire, financiers et d'exploitation.
-

Un tableau comparatif résume in fine cette analyse. Le projet alternatif y est présenté en deux configurations : à une piste et à deux pistes, mais l'étude n'est détaillée que dans le cas d'une seule piste Est-Ouest.

Les inconvénients du statu quo sont essentiellement le bruit auquel 42 000 habitants sont exposés en zones A, B, C et D du PEB, dont 5 000 en zone de forte exposition (A,B et C).

Ce chiffre pourrait atteindre 63 000 habitants en 2030, avec 4,5 M PAX.

A NDDL, on espère maîtriser mieux l'urbanisation que jadis grâce au SCOT, à la DTA et autres documents de planification urbaine et maintenir une coupure verte entre la ville et l'aéroport.

En outre le statu quo maintient le risque dû au survol de l'agglomération et ne permet qu'une croissance modeste du trafic.

Le document s'attache ensuite à lever un certain nombre d'objections soulevées par les partisans du projet alternatif, ce qui en fait plus une défense et l'illustration du projet NDDL qu'une étude de l'alternative.

C'est ainsi qu'il soutient et argumente la thèse de la pérennité du besoin de transport aérien et de l'accroissement du trafic, l'importance économique de posséder une infrastructure performante dans le contexte de concurrence qui prévaut de plus en plus entre les aéroports européens.

Les normes françaises en matière de capacité des pistes sont exposées.

Elles permettraient une capacité de 5 MPAX avec une seule piste. Les autres chiffres relatifs aux mouvements viennent tempérer cette limite qui semble bien basse, et l'étude rejoint en gros les opposants qui estiment à 110 000 mouvements annuels la capacité de NA.

La capacité de l'aérogare est limitée à 3 MPAX, voire 4 MPAX avec une extension.

Ici l'opinion ne rejoint pas les opposants qui estiment que de nouvelles extensions sont possibles sur des bâtiments industriels désaffectés. Cette option n'est pas envisagée ici, au motif du critère discriminant du bruit et du risque du survol. On ne parle pas, à ce stade de la possibilité ou non de construire une piste transversale à NA, mais seulement du statu quo.

Les critères de choix entre les 3 options sont ensuite énoncés : utilité par rapport au statu quo, pertinence, coût.

La comparaison est ensuite poursuivie sur ces trois critères.

Curieusement l'analyse porte d'abord sur les enjeux environnementaux. La piste E-O à NA constitue une barrière entre l'agglomération et le Sud encore plus importante que celle de l'aéroport de NDDL avec le Nord car plus proche de la ville. Le PEB toucherait encore plus de 10 000 habitants avec un trafic (non permis par la capacité d'une piste) de 9 MPAX.

Les temps de roulage, cause importante de pollution, sont moindres à NDDL. Ils sont repris dans l'analyse de l'exploitation. De même que sur le plan de la sécurité l'étude reconnaît que la piste transversale est un progrès, mais moindre qu'avec NDDL qui ,de plus, concerne des populations préparées de longue date et est en accord avec les documents d'urbanisme existants.

Même compatibilité en matière de pertinence socio-économique. Tout le discours est ici consacré à NDDL. L'impact moindre sur l'agriculture de l'alternative NA est néanmoins souligné, mais tous les documents fournis sont relatifs à NDDL. Par contre l'évocation, au titre du développement durable, du tram-train pour NDDL qui n'est pas au projet, paraît inopportune quand la desserte de NA par le tram serait très facile (2 km de voies dit-on) et n'est pas signalée.

Cette partie conclut à la cohérence globale et à l'utilité de NDDL, mais rien sur NA.

Le coût des deux options (NDDL ou NA) est l'occasion d'étudier davantage l'alternative.

Les villages impactés sont énumérés avec précision ainsi que les coûts d'acquisition des terrains, dans une optique a minima, puisque l'emprise est limitée à 564 ha. Il est affirmé ici, peut-être un peu hâtivement, que le droit de délaissement ne pourrait pas être appliqué.

En ce qui concerne l'exploitation une grande attention est apportée aux temps de roulage accrus, passant de 11 à 20 minutes, qui génèreraient à eux seuls un surcoût de 11 ,5 M€.

Au total le coût du réaménagement de NA est estimé entre 476 et 572 M€, non compris les accès fer et route, ni le détournement de la voie ferrée existante. Plus de la moitié de ces sommes serait consacrée aux acquisitions, insonorisations, indemnisations.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire de commentaire sur cette contribution.

Le commentaire de la commission :

Cette contribution du CG 44 vient appuyer la démonstration du maître d'ouvrage sur la nécessité de transférer NA à NDDL.

Les opposants l'ont jugée complaisante et l'ont écartée d'un revers de main.

Pour autant, cette contribution est établie à partir de ratios sérieux par un service technique rompu aux études et à la maîtrise d'œuvre.

Ses conclusions rejoignent celles du porteur du projet.

12) la contribution de Monsieur JM MARCHAND

Lettre n° 82 de J.M. MARCHAND annexée aux registres préfecture

M. MARCHAND recense dans un texte de 9 pages les impacts du projet sur le milieu naturel.

Il étudie successivement : la situation géographique, géomorphologique, géologique, hydrographique, agriculture, intérêt patrimonial naturel, emprises, faisant apparaître l'ampleur de la destruction du bocage et exprimant des craintes pour les grands sites naturels proches : estuaire de la Loire, Grande Brière, marais de l'Erdre.

Dans une seconde partie, il examine les besoins en eau qu'il calcule à 680 630 m3/an et les eaux usées à traiter (11 450 EQH), zone industrielle aéroportuaire comprise.

Le dossier donne respectivement 410 000 m3 /an et 6500 EQH, pour l'aéroport seul, ce qui nécessitera d'être complété par les besoins des opérations d'accompagnement.

Mais l'auteur ne s'interroge pas sur l'inévitable pollution résiduelle dans les eaux usées traitées.

Il s'intéresse ensuite aux eaux pluviales et aux pollutions qu'elles véhiculent, aux pollutions dues au chantier, ainsi qu'aux pollutions accidentelles, sans, là non plus, s'interroger sur le devenir de ces eaux.

Il pense enfin que l'agriculture résiduelle pourrait se concentrer et s'intensifier, apportant nitrates, et pesticides, éventualité qui ne serait pas examinée dans le dossier.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse.

Commentaire de la commission :

Cette réponse du maître d'ouvrage faite à partir des sous-thèmes identifiés par la commission couvre tous les arguments développés ici par Monsieur Marchand.

Elle les traite de façon générale.

La commission rappelle qu'une enquête spécifique au titre de la loi sur l'eau reviendra sur ce sujet en détail.

13) la contribution de la confédération paysanne

Registre Préfecture O 61 Annexe 2-25
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION PAYSANNE
Commune de NOTRE DAME DES LANDES.

Rappel : Le projet est au cœur d'une région d'élevage.

L'impact économique concerne 47 exploitations :

- 11 voient leur viabilité remise en cause
- 6 sont fortement déstabilisées
- 30 perdent moins de 20 % de leur surface.

Les mesures d'accompagnement font déclaration d'intention mais aucune anticipation n'a été faite à ce jour (réserves foncières).

Quid des DPU perdus suite à la perte de surfaces ?

L'impact agricole est minimisé et il n'est pas tenu compte des projets d'infrastructures connexes.

Qu'adviendra-t'il des exploitations en périphérie du projet ? De l'environnement économique agricole ?

Toute l'agriculture du secteur risque d'être condamnée ainsi que le cadre de vie des personnes qui ont contribué à rendre à ce territoire un caractère remarquable.

Les risques sanitaires liés à l'exploitation aéroportuaire ne sont ni qualifiés ni quantifiés.

Selon la contribution de la Confédération Paysanne, le projet présenté déborde de 150 hectares de la ZAD et ne respecte pas l'arrêté ministériel du 09/10/2003.

C'est pourquoi la Confédération Paysanne demande :

1. L'abandon du projet,

2. La prise en compte des solutions alternatives soit le réaménagement de NA,

3. D'éviter le gaspillage d'argent public et des dommages irréversibles à l'environnement.

Registre Préfecture O 61 Annexe 2-25 suite

CONTRIBUTION de M et Mme THEBAULT, exploitants installés à NOTRE DAME DES LANDES.

Courrier 1 en date du 25/11/2006 :

Exploitants de NDDL depuis août 1999, M et mme THEBAULT se sont installés en connaissance de cause. Ils rappellent leurs investissements en terme de mise en conformité des bâtiments d'élevage et le travail fourni pour la remise en état de cette exploitation. Ils n'auraient pas du être directement impactés par le projet, leur siège d'exploitation étant hors ZAD.

Or, malgré l'arrêté ministériel du 09/10/2003 stipulant l'implantation de l'aéroport dans la ZAD, le projet déborde au Nord Ouest et intègre le village du Liminbout.

Les mesures d'accompagnement restent trop floues et les mesures d'anticipation concernant les réserves foncières n'ont pas été mises en place.

L'urbanisation inéluctable du secteur entraînera la disparition de l'agriculture, comment réinstaller les exploitants dans ce cas de pression foncière accrue ?

Second courrier en date du 26/11/2006 :

M et Mme THEBAULT regrettent qu'un choix politique tel que NDDL imposant sérieux , rigueur et raison ne réunisse pas ces trois critères.

Sérieux : manque d'honnêteté des véritables motivations : urbanisation de l'île de la Cité à Nantes, spéculation foncière et développement de la mégalopole Nantes St Nazaire.

Volonté systématique d'écarter toute solution alternative, estimations et présentation de PEB peu sincères…

Rigueur : manque de rigueur dans l'estimation de la croissance du trafic aérien ne prenant pas en compte les données économiques et sociales de demain.

Manque de rigueur de l'étude d'impact, emprises foncières sous estimées omettant les infrastructures connexes.

Flou total sur les mesures d'accompagnement des exploitants et de leur fonctionnement futur avec les risques sanitaires induits (effets des nuisances sonores sur le cheptel, incidence des pollutions sur les productions végétales et animales, risques sanitaires...)

Raison : la raison serait d'optimiser l'existant, Nantes Atlantique disposant d'une voie ferrée. Le sentiment de gaspillage de l'argent public est partagé par M. et Mme, notamment pour un moyen de transport polluant, subventionné pour subsister et ne respectant pas les directives environnementales internationales.

Ils regrettent que les liaisons aériennes soient essentiellement demandées par des urbains qui en veulent les avantages sans les inconvénients

Le développement doit-il se faire au détriment de la qualité de vie des citoyens ?

Registre Préfecture 44 O 73 et annexe 2.33
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION PAYSANNE
Département 44

La répartition de l'espace et de ses multiples usages est une source permanente de conflits.

Le dossier fait fi des possibilités de réaménager NA, de la mise en réseau des aéroports existants.

Des erreurs grossières figurent dans le dossier soumis à enquête, des doutes sont émis sur la sincérité de l'étude et des rédacteurs du dossier.

La Confédération souhaite rappeler le rôle de l'agriculture en tant qu'activité économique à part entière.

Le territoire de NDDL est une zone d'élevage dynamique où les exploitants, malgré les incertitudes liées à la ZAD, sont parvenus à maintenir un espace rural vivant et dynamique comme en témoigne la moyenne d'âge des exploitants (45 ans).

La surface d'étude de 8500 hectares est insuffisante, l'étude fait état des 11 exploitations condamnées, des 6 dont la viabilité ne sera plus assurée et d'une trentaine impactées.

Les conséquences sont tout juste évoquées.

Seul un observatoire est prévu, la vision des promoteurs traite l'agriculture comme une une entité économique négligeable.

Les risques sanitaires ne sont pas pris en compte. La confédération rappelle l'arrivée de la chrysomèle du maïs en 1992 aux abords de l'aéroport de Belgrade, inexistante en Europe et essaimée ensuite avec le transport aérien.

Elle rappelle aussi l'épisode de la fièvre aphteuse en 2003, importée par voie aéroportée.

La grippe aviaire a du sa propagation plus aux moyens de transport qu'aux oiseaux migrateurs.

Comment passer sous silence des risques aussi importants ?

Le mépris des textes : l'arrêté ministériel du 09/10/2003 stipule que le projet doit tenir entièrement à l'intérieur du périmètre de la zone d'aménagement différée créée en 1974.

L'extension sur 150 ha de zone UAa dans le secteur du Liminbout et l'arasement du village sont donc illégaux.

L'illusion : La zone de respiration entre l'aéroport et l'agglomération nantaise est irréaliste.

Les activités d'élevage ne peuvent subsister dans une zone à urbanisation diffuse.

Les risques de friches et de grignotage sont constants.

Un avenir compromis : En Loire Atlantique 2 000 à 2 500 hectares partent de l'agriculture chaque année. Stériliser ces surfaces, c'est compromettre durablement l'alimentation de 10 000 personnes.

Le choix de la Confédération : oui à la préservation de l'avenir, oui à la modernité de choix économes et durables, NON à l'aéroport de NDDL.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage renvoie principalement au thème 7 et à ses sous-thèmes.

Elle balaie l'ensemble des idées abordées par l'ADECA, la Confédération Paysanne et la Chambre d'agriculture.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage confirme les grands principes évoqués dans le dossier.

La commission observe que le maître d'ouvrage s'engage sur des mesures de compensation qui paraissent à la hauteur du bouleversement engendré.

Elle regrette que ces mesures ne soient encore définies que de façon très générale et comprend les inquiétudes exprimées par le monde agricole au cours de l'enquête.

Elle considère qu'à ce stade des études, en rester à des principes généraux n'est pas anormal.

Le dossier lui paraît donc acceptable en l'état.

14) la contribution de la LPO

Registre Préfecture . O 75 Annexe 2-36
CONTRIBUTION DE LA LIGUE pour la PROTECTION DES OISEAUX (LPO)
Délégation de Loire Atlantique.

Contribution remise en main propre en Préfecture.

Il s'agit d'un courrier du 29/11/2006.

Préambule : Les campagnes bocagères ont, depuis l'idée d'un nouvel aéroport en 1967, quasiment disparu, à l'exception du secteur de NDDL qui a été préservé grâce au gel de l'emprise foncière du projet.

La LPO souligne la qualité du site qui a été préservé par un effet sanctuaire.

1) Un bocage d'intérêt écologique majeur

Rappel : L'étude d'impact indique qu'il n'existe pas de forme de protection administrative si ce n'est l'inscription d'une partie du site en ZNIEFF.

Le bilan des enjeux sur le patrimoine naturel (page 60 étude d'impact) indique que le site n'est pas répertorié comme remarquable même s'il apparaît de riche à très riche.

La notion d'intérêt exceptionnel des espaces naturels :

Des sites qualifiés d'exceptionnels ont été protégés dans la DTA.

Il est précisé dans le rapport que l'emprise aéroportuaire n'y portera pas atteinte.

Cependant, des espaces naturels remarquables de l'estuaire de la Loire sont convoités par l'extension portuaire de Donges Est et il est question dans ce secteur d'un nouveau franchissement routier pour aller à … NDDL.

En matière d'aménagement du territoire et de projets d'infrastructures, l'espace naturel exceptionnel préservé n'existe pas.

2) Qualité physico- chimique et biologique des eaux

Le trop faible échantillonnage des mares au niveau de l'étude d'impact (p 33) ne permet pas d'assurer un suivi cohérent de l'ensemble de la zone.

3) Pour la végétation

Les surfaces associées à chaque type d'habitats naturels ne sont pas indiquées, la Gentiane pneumonanthe et l'Epilobe des marais ne sont pas cartographiées.

Les niveaux de protection ne sont pas indiqués.

Il manque également une mention sur les plantes d'intérêt patrimonial issues des inventaires ZNIEFF.

4) Pour la faune (p 54)

La LPO relève l'absence de cartographie.

De plus, 2 espèces étaient présumées éteintes du bocage ligérien en tant que nicheurs : leur citation sur le site confère au bocage de NDDL une valeur particulière.

En page 56, un inventaire des insectes est présenté.

Le dossier fait état de contradictions concernant des espèces vivant des boisements tantôt trop jeunes, tantôt très vieux et dépérissant.

De même, des espèces ont été oubliées. Le doute est mis sur la qualité de l'inventaire.

5) Evaluation de l'intérêt patrimonial du bocage

Un graphique montre l'évolution décroissante du linéaire de haies depuis 1950.

Entre 1960 – 1970 et 1970- 1980, les départements 44, 72 et 85 ont perdu plus de 50 % de leur linéaire.

Ce patrimoine n'est pas suffisamment mis en avant dans le dossier et mériterait une expertise complémentaire.

La LPO demande un examen approfondi des solutions alternatives et des mesures compensatoires.

Les mesures compensatoires présentées au dossier lui paraissent insuffisantes, vagues et inadaptées.

Quelle structure pour animer le plan de gestion ? Quelle garantie sur sa mise ne œuvre ? Quelle gestion des milieux naturels et des mares ? Quels protocoles ?

L'efficacité d'un comité de suivi de ce type de mesures nécessite une mise en place d'au moins deux années au préalable.

Les mesures compensatoires sont insuffisantes en ce qui concerne les chiroptères. Les haies ne disposent pas d'objectifs de replantations ni de cartographie de ses éléments remarquables.

La Lande de Rohanne est évoquée.

De même, les creusements de mare prévus risquent de rendre les opérations de compensation aléatoires compte tenu de la complexité écologique des amphibiens.

Il manque dans ce dossier les outils pour évaluer l'intérêt patrimonial réel ainsi que les impacts du projet.

D'autre part, les mesures compensatoires adoptées, malgré leurs extrêmes complexités, ne paraissent pas convaincantes.

6) Des dessertes oubliées

Il est fâcheux que ne soient pas mentionnés l'ensemble des équipements routiers, autoroutiers et ferrés ainsi que les franchissements de la Loire et de l'Erdre. Un équipement qui doit rapidement accueillir 9 millions de passagers ne peut se contenter d'un seul barreau routier entre les routes de Rennes et des Vannes.

Conclusion :

Des insuffisances sont à noter dans l'étude d'impact.

Les mesures compensatoires sont inconsistantes.

Le résumé de l'étude d'impact est inacceptable car il ne montre quasi aucun impact et formule des mesures compensatoires détournées.

La LPO de Loire Atlantique invite donc la Commission d'enquête à rendre un avis défavorable au projet d'aéroport.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse.

Commentaire de la commission :

Cette réponse du maître d'ouvrage est faite à partir des sous-thèmes identifiés au chapitre 8 par la commission. Ces sous-thèmes couvrent les arguments développés ici.

La commission renvoie aux commentaires qu'elle a formulés à ce chapitre 8 du 6.1.

15) la contribution de l'ACLA et de l'ACAN

15.1 L'ACLA

L'ACLA est l'Aéro-Club de LOIRE ATLANTIQUE.

L'ACLA rappelle qu'il est sur le site de NA depuis l'origine.

Il était à l'initiative de la création en 1920.

Il a assuré la gestion du terrain à la Libération. Dans les années 50, la CCI en est devenue le gestionnaire. Dans les années 60, l'ACLA a transféré ses installations pour rationaliser l'utilisation du site.

L'ACLA représente 320 adhérents de toutes origines sociales, plus de 4200 heures de vol par an, 4 salariés à temps plein, une unité mécanique agréée, 10 avions, 120 élèves pilotes en formation, 50 collégiens en formation BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique).

L'ACLA demande son maintien à NA. Cela permet d'allier proximité, facilité de mise en œuvre des formations…

Le transfert à NDDL risquerait de lui être fatal.

L'ACLA se dit prête à poursuivre la collaboration engagée avec la DGAC et les associations de riverains pour limiter les nuisances sonores : réduction longueur de piste, modification du tour de piste, expérimentation de pots d'échappement, évolution de la flotte…).

15.2 L'ACAN

L'ACAN a déposé une requête similaire.

L'ACLAN est l'aéroclub AIRBUS NANTES.

Ses représentants ont expliqué pendant l'enquête que l'ACAN est parfaitement intégrée. Ils donnent quelques informations sur le club (50 adhérents, + de 400 h de vol/an, 3 avions, 6 élèves pilotes en formation…).

L'ACAN demande son maintien à NA. Cela permet d'allier proximité, facilité de mise en œuvre des formations…

Le transfert à NDDL risquerait de lui être fatal.

L'ACAN se dit prête à poursuivre la collaboration engagée avec la DGAC et les associations de riverains pour limiter les nuisances sonores : réduction longueur de

piste, modification du tour de piste, expérimentation de pots d'échappement, évolution de la flotte…).

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse. Elle figure au sous-thème 12.1.

Commentaire de la commission :

La commission s'est déjà exprimée sur ce sujet au sous-thème 12.1 du 6.1.

16) la contribution des communes du Sud LOIRE

Les maires, les présidents de structures intercommunales, des représentants du conseil général de la Vendée… sont venus exprimer un avis réservé ou défavorable au projet.

La situation de NDDL pour les habitants du Sud LOIRE est beaucoup moins favorable que celle de NA. Le site sera sensiblement plus éloigné et l'itinéraire pour s'y rendre passe par le périphérique nantais qui est totalement saturé.

Sans un aménagement spécifique, le transfert à NDDL dégrade la situation pour les habitants du Sud LOIRE.

La question de l'accès du Sud LOIRE avec un nouveau franchissement du fleuve pour se rendre au futur aéroport n'est pas traitée.

En l'absence d'un équipement routier rapide pour éviter l'agglomération Nantaise, ils ont émis des avis réservés ou défavorables au projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse qui renvoie aux sous-thèmes 5.2 et 5.6.

Commentaire de la commission :

La commission s'est déjà exprimée sur ce sujet au sous-thème 12.1 du 6.1.

17) la contribution de l'OCAAALM

L'OCAAALM considère que les intérêts de la Presqu'île Guérandaise, pourtant située à 4 minutes de vol dans l'axe des futures pistes, ont été oubliés.

Elle regrette que le dossier ne s'intéresse pas à la Presqu'île alors que de nombreux chapitres sont consacrés à l'environnement dans une vision restreinte autour du site de NDDL.

Pourtant, le projet de NDDL aura un impact fort sur la Presqu'île et son activité touristique : nuisances sonores, pollution atmosphérique, dégazage kérosène…

L'OCAAALM soutient que depuis le débat public de 2003, la situation de la presqu'île au regard du projet s'est dégradée :

- l'engagement de la DGAC pour qu'aucun avion ne passe à l'Ouest de PAIMBEUF n'est pas respecté ;
- la perte de contrôle par l'Etat du futur concessionnaire compte tenu des modifications envisagées pour la gestion du futur aéroport ;
- l'importance des décollages en ligne droite (charters vers les Antilles, CUBA…) devait être limitée à quelques vols intercontinentaux. Cela ne semble plus être le cas, l'aéroport étant dimensionné pour des A 380, porteur exclusivement intercontinental ;
- la piste Nord a été décalée de 2 km vers l'Ouest, c'est à dire 2 km plus près de la Presqu'île ce qui augmentera les nuisances ;
- les vols de nuit (fret) vont très sensiblement augmenter ;
- l'impact des opérations de largage de kérosène semble sous-évalué.

Pour minimiser les impacts du trafic aérien, l'OCAAALM réclame l'application des recommandations suivantes :

- strict respect de l'engagement de la DGAC ;
- mise en place d'un dispositif de mesures des pollutions sonore et atmosphérique sur la presqu'île sous l'autorité de l'ACNUSA ;
- interdiction de survol de la presqu'île ;
- interdiction de pratiquer les approches à vue ;
- mise en place d'un couvre-feu de 22 h à 6 h en haute saison touristique ;
- délestage kérosène en cas d'incident à plus de 25 miles nautiques des côtes ;
- ajustement des pistes pour éviter l'approche des sites SEVESO ;
- consultation des populations concernées sur le cahier des charges de la consultation pour la délégation de l'aéroport.

L'OCAAALM demande qu'une amélioration de la desserte vers le nouvel aéroport, tant la route que le fer, soit rapidement engagée afin que l'activité touristique puisse pleinement profiter de ce nouvel équipement.

L'OCAAALM relève que la vente des terrains propriété de l'Etat à NA devrait pouvoir être optimisée (L'association trouve un gisement supplémentaire de 100 M€). Cela donnerait un budget supplémentaire qui pourrait être affecté au financement de l'amélioration des dessertes de l'aéroport.

Enfin, elle interpelle le porteur du projet sur la question du transfert de l'aviation de loisir. Le dossier annonce que les 31 556 mouvements de vol à vue de NA vont se répartir sur NDDL, LA BAULE et ANCENIS.

Il est probable que ce type d'aviation n'aura pas droit de cité à NDDL.

Quant au site d'ANCENIS dont l'avenir est incertain (fermeture évoquée par les élus concernés), son intérêt pour ce type d'aviation est moindre que celui de LA BAULE où le survol de la côte sauvage et des marais salins est sans doute plus valorisant.

Bref, LA BAULE va hériter de la plus grosse part de cette aviation.

Or, son aérodrome est déjà très actif puisqu'il reçoit près de 20 000 mouvements/an. Malheureusement, il est enchâssé dans le bourg d'ESCOUBLAC. Son extension et sa modernisation sur place ne sont ni souhaitables ni envisageables.

L'OCAAALM propose que l'aérodrome de LA BAULE ESCOUBLAC fasse l'objet d'un classement « aérodrome à usage restreint » afin de contenir l'activité à un niveau raisonnable et supportable pour les populations concernées. Cela laissera aux responsables intercommunaux le soin de trouver un nouveau site de 40 ha au sein de CAP ATLANTIQUE pour transférer et moderniser l'aérodrome.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage figure dans son tableau de synthèse qui renvoie au sous-thème 12.5.

Commentaire de la commission :

La commission s'est déjà exprimée sur ce sujet au sous-thème 12.5 du 6.1.

18) la contribution de la chambre d'agriculture

La chambre d'agriculture relève que de nombreuses questions ne sont pas approfondies ou qu'elles restent sans réponse satisfaisante.

Elle délivre un avis très réservé.

Elle confirme que le secteur activités agricoles est particulièrement performant dans le département et en particulier dans la zone d'étude. Il s'agit d'un véritable atout économique qu'elle veut défendre contre une marginalisation progressive.

Elle dépose une contribution en 5 chapitres.

1) l'impact du projet sur les exploitations de la ZAD

L'impact du projet sur les exploitations agricoles de la ZAD a été évalué en 1974, en 1992 puis en 2001-2002.

Ces études ont montré que l'économie agricole sur les 4 communes les plus concernées (VIGNEUX, TREILLERES, GRANDCHAMP et NDDL) génère une valeur ajoutée globale de 21 M€.

Cinq propositions ont été faites à l'issue de l'étude 2001-2002 (étude CG, Chambre, ADECA) :

- créer des réserves foncières à usage agricole ;
- créer des zones agricoles durables et mettre en place une politique foncière anticipatrice ;
- reconstituer de nouveaux sièges d'exploitation ;
- mettre en place un dispositif de repositionnement des entreprises agricoles ;
- engager une réflexion stratégique pour les industries agricoles et alimentaires concernées par le projet.

La Chambre demande que les analyses menées au cours de ces études et que ces 5 propositions soient prises en compte dans le dossier.

2) l'analyse du dossier d'étude d'impact soumis à l'enquête

La Chambre constate que l'étude d'impact se limite au périmètre du projet d'aéroport et du barreau routier ce qui est insuffisant puisqu'il est annoncé d'autres aménagements : TGV, tram-train, zones d'activité…

Pour les impacts directs, la Chambre relève que le principe du maintien du potentiel de production et d'emplois n'est pas respecté.

Elle souligne que les effets sur les réseaux agricoles (CUMA, laiteries…) ne sont pas appréhendés.

La question du transfert des DPU reste peu étudiée. L'étude d'impact ne présente pas un recensement de ces droits.

Pour les impacts indirects, la chambre relève que des points sont à peine abordés :

- l'impact des nuisances sonores ou atmosphériques sur le production agricole ?
- la maîtrise de l'urbanisation liée au projet ?
- la suspension des opérations d'aménagement foncier et, partant, du foncier agricole dans l'attente de la définition des emprises.

3) les impacts des équipements induits par le projet sur les exploitations agricoles d'un périmètre étendu

La Chambre regrette que l'impact du projet ne soit pas appréhendé à une plus grande échelle. Le projet aura un impact sur l'économie agricole bien au delà des exploitations directement touchées.

Elle déplore que les équipements induits ne soient pas pris en compte : TGV, Tram-train, zones d'activités…

Elle relève que les collectivités ont largement prévue des réserves foncières pour tenir compte des besoins de développement pour les zones d'activités industrielles, commerciales ou artisanales. Elle demande que ces zones soient utilisées de préférence afin d'éviter le morcellement des terres agricoles.

4) les impacts du projet et des équipements induits sur l'ensemble des activités agricoles et agro-alimentaires

La Chambre note que les réseaux collectifs mis en place par le monde agricole ne sont pas examinés par l'étude d'impact.

En particulier, les CUMA, les associations de remplacement, les coopératives, les circuits de collecte… vont être bouleversés par le projet.

La Chambre demande que le dossier soit complété par une étude supplémentaire sur les activités amont et aval des exploitations.

5) l'agriculture et le développement territorial de la LOIRE ATLANTIQUE

Au cours des précédentes décennies, il a fallu concilier urbanisme et agriculture.

Un équilibre a été mis en œuvre au travers des documents de planification urbaine.

Néanmoins, une baisse significative des terres agricoles est intervenue :

1970 : 481 000 ha
2006 : 422 000 ha

sur une superficie totale du département de 681 000 ha.

100 000 ha de la surface agricole correspondent à des zones humides à faible potentiel économique. La pression foncière s'exerce peu sur ces terrains mais elle se porte sur le 322 000 restants.

L'agriculture sur ces terres est très performante et apporte une forte valeur ajoutée au niveau départemental. Mais elle est menacée par le mitage provoqué par les projets de toutes sortes plus ou moins bien anticipés.

La chambre d'agriculture réclame de la visibilité à long terme pour permettre à la filière de s'organiser et de s'adapter au développement de l'urbanisme.

Au delà du projet NDDL, les agriculteurs s'inquiètent pour l'avenir de leur filière.

La réflexion préalable à l'arrivée de l'aéroport doit dépasser largement les problèmes fonciers et agricoles de la zone d'étude.

Ainsi, la question de l'avenir de la filière agricole de la zone intermédiaire entre NANTES et NDDL doit être examinée.

La Chambre d'agriculture veut promouvoir un développement durable d'une agriculture innovante y compris dans les territoires périurbains. Mais, il faut une forte volonté politique partagée avec tous les acteurs concernés pour le réussir.

La Chambre attend une prise en compte de ses remarques dans le cadre de l'enquête publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse du maître d'ouvrage renvoie principalement au thème 7 et à ses sous-thèmes.

Elle balaie l'ensemble des idées abordées par l'ADECA, la Confédération Paysanne, la Chambre d'agriculture.

Commentaire de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage confirme les grands principes évoqués dans le dossier.

La commission observe que le maître d'ouvrage s'engage sur des mesures de compensation qui paraissent à la hauteur du bouleversement engendré.

Elle regrette que ces mesures ne soient encore définies que de façon très générale et comprend les inquiétudes exprimées par le monde agricole au cours de l'enquête.

Elle considère qu'à ce stade des études, en rester à des principes généraux n'est pas anormal.

Le dossier lui paraît donc acceptable en l'état.

19) Quelques contributions particulièrement bien motivées

CONSEIL MUNICIPAL de Notre Dame des Landes

La contribution du Conseil Municipal comporte en tête, un extrait des délibérations de la séance du 29 novembre 2006, approuvant la contribution du SIVU, et celle plus spécifique pour la commune de Notre Dame des Landes, dont la synthèse est donnée ci-après.

Le choix de ce site a été entériné par arrêté ministériel à l'issue d'un Débat Public qui aurait du, en tant que première expérience sur ce type de projet, porter sur une comparaison sérieusement argumentée de différentes alternatives. Or ce débat a été faussé par le fait, au regard de la comparaison multicritères conduite par le bureau d'études Cosynergie, le critère de la « disponibilité des terrains » a été pris en compte au même rang que celui des « nuisances sonores et d'urbanisme » pour privilégier le site de Notre-Dame-des-Landes. C'est donc bien la constitution d'une ZAD par le Département depuis 1974 - donc une décision antérieure au Débat Public prise dans un autre contexte socio-économique et sans l'accord des populations concernées - qui a déterminé ce choix.

Le porteur du projet s'est ainsi contenté, lors du Débat Public, de reprendre des vieilles études et de les actualiser sur la seule hypothèse d'une croissance continue et soutenue du trafic passager, et d'arguer de la maîtrise d'une part significative du foncier par le Département de la Loire-Atlantique.

Le débat sur le choix du site de Notre-Dame-des-Landes en a donc été tronqué et n'a pas répondu à l'esprit de la loi du fait de l'absence d'analyses sérieuses sur d'autres alternatives.

Ce choix n'est pas davantage justifié par le dossier d'enquête publique qui se contente d'en prendre acte. Au contraire même, le dossier de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec le projet d'aéroport démontre bien que ce choix n'a jamais été adapté pour celui-ci et l'est encore moins aujourd'hui. En effet, l'implantation du projet d'aéroport du Grand-Ouest ne peut se faire qu'au prix d'une sortie, par la nouvelle zone UF - Aéro, de l'ex-ZAD dans sa partie nord-ouest. Ce débordement constitue une violation des dispositions de l'arrêté ministériel en date du 9 octobre 2003, et il démontre bien que le site de Notre-Dame-des-Landes est trop exigu pour accueillir le projet d'aéroport du Grand-Ouest sans autre choix que de sacrifier des villages ou de faire peser sur d'autres des nuisances sonores intolérables.

Alors même qu'elle aurait du être étudiée au moment du Débat Public, le dossier d'enquête publique écarte trop hâtivement la nécessité de l'étude sérieuse et objective d'une solution alternative au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Le Conseil Municipal est entièrement solidaire des demandes renouvelées par les représentants de la CCEG et du SIVU Aéroportuaire d'une véritable étude technique détaillée, par un organisme indépendant des porteurs du projet, de la proposition

alternative de construction d'une nouvelle piste perpendiculaire à a piste actuelle de Nantes-Atlantique et se substituant à celle-ci. Cette étude est indispensable au regard des exigences du développement durable, et en tant que l'alternative proposée est susceptible de répondre aux inconvénients majeurs de l'aéroport actuel notamment en termes de sécurité.

Notre-Dame-des-Landes est la commune qui va laisser la plus grande partie de son territoire dans ce projet, si celui-ci se réalise. Amputer un territoire communal de 800 ha et sacrifier le tiers des exploitations agricoles qui constituent l'essentiel de son activité, c'est tuer cette commune.

Le dossier d'enquête annonce des mesures compensatoires agri-environnementales mais ne comporte pas d'éléments suffisants pour en apprécier le véritable impact alors qu'elles concernent en grande partie le territoire riverain de la plate-forme et qu'elles vont toucher très lourdement l'agriculture du secteur.

Il est inacceptable que les caractéristiques et le devenir du fonctionnement des exploitations ne soient pas pris en compte de façon plus réaliste par le dossier d'enquête. La CUMA de Notre-Dame-des-Landes est indispensable à la viabilité de l'agriculture du secteur : elle est directement menacée par l'implantation de la plate-forme dont l'effet de coupure sur son réseau d'intervention aura des conséquences catastrophiques pour tous les exploitants qui en dépendent. En ne consacrant que quelques lignes aux réseaux agricoles, le dossier d'enquête publique ne donne pas la mesure réelle de l'impact du projet sur la profession agricole, au mépris de son avenir et de celui de la commune.

Notre-Dame-des-Landes a déjà payé un lourd tribut au projet depuis près de 40 ans en subissant, du fait de celui-ci et de ses vicissitudes, un isolement par-rapport aux voies de communication structurantes et donc un développement plus que limité. Les mesures compensatoires promises depuis plusieurs années n'ont jamais vu le jour.

La DGF versée par l'État est déjà anormalement faible à Notre-Dame-des-Landes. Il n'est pas concevable que la commune de Notre-Dame-des-Landes se trouve encore plus asphyxiée, à l'avenir, sous l'effet de la réalisation d'un projet dont ses habitants et ses élus ne veulent pas.

Les mesures compensatoires promises depuis plusieurs années n'ont jamais vu le jour. Les mesures annoncées dans le dossier d'enquête ne le sont qu'à l'état de déclarations d'intention, sans garantie pour la commune.

Les terrains qui vont être impactés par l'infrastructure elle-même et ses dessertes ne seront plus valorisables et cette perte conséquente privera inévitablement la commune et ses habitants de ressources tant en termes d'activité agricole, que de développement potentiel de l'habitat ainsi que de préservation d'un cadre de vie caractéristique de ce territoire.

Le dossier ne donne aucune information sur les dispositions qui devraient être mises en œuvre pour avoir l'assurance de garder une maîtrise du territoire qui ne sera pas amputé par la plate-forme et ses dessertes et de garder la gestion de l'espace en matière

d'urbanisme. C'est pourtant bien de cela que va dépendre l'avenir de Notre- Dame-des-Landes.

Alors même que l'Etat invoque l'utilité publique d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, et que ce projet est la première occasion de mettre en œuvre la procédure de droit de délaissement, il est inacceptable, du point de vue de l'utilisation des deniers publics et de la crédibilité du maître d'ouvrage, qu'au stade de la fin de l'enquête publique le décret organisant le rachat effectif par l'Etat des habitations concernées par ce dispositif ne soit toujours pas édicté.

De la même façon, l'inefficacité du dispositif d'indemnisation lié aux Plans de Gêne sonore des aéroports existants et notamment de Nantes-Atlantique fait peser, sur les habitants de la commune qui seront impactés par le bruit aérien, des doutes que l'imprécision du dossier d'enquête publique n'infirme pas. Il est inacceptable et non concevable que les habitants de Notre-Dame-des-Landes subissent non seulement la gêne du bruit aérien mais aussi l'impécuniosité de l'Etat.

La construction de la plate-forme aéroportuaire et l'aménagement des infrastructures qui lui sont liées auront pour effet de couper la commune de Notre-Dame-des-Landes de l'accès au sud de cette zone. Elle impliquera l'interruption de trois voies départementales, sur près de 18 kilomètres. Or, après concertation, dans le plan général des travaux joint au dossier d'enquête, l'Etat annonce seulement, en compensation, le recalibrage en voie départementale d'une voie communale et encore sans intégrer l'entrée et l'aménagement du bourg. Cela n'est pas acceptable au regard des bouleversements qu'induirait pour les habitants de la commune la réalisation du projet d'aéroport, en termes de déstructuration des circulations existantes et d'effets de transit sur la commune. Les rétablissements de dessertes routières envisagés dans le dossier d'enquête publique ne sont pas raisonnables.

Le Conseil Municipal réitère en conséquence ses demandes visant:

- le raccordement du bourg de Notre-Dame-des-Landes vers la RN 165 via les Ardillières débouchant sur un giratoire à créer au niveau du barreau et de la RD 15 et résultant d'un aménagement de la voie communale existante en voie départementale (VC I -VC 12) pour permettre un juste équilibre avec ce qui est prévu en VC3, ainsi que 1'aménagement de l'entrée du bourg en provenance des Ardillières
- l'aménagement de l'entrée du bourg en provenance de la VC3 destinée à être recalibrée en RD
- l'aménagement d'un contournement du bourg par l'est et par l'ouest pour faciliter et sécuriser le transit des véhicules qui sera inévitablement accentué.

Le rétablissement des dessertes agricoles n'est même pas traité par le dossier d'enquête publique. Il est pourtant indispensable à la pérennité de l'agriculture du secteur.

Par conséquent, LE CONSEIL MUNICIPAL DE NOTRE-DAME-DES-LANDES :

- DECLARE QUE LE CHOIX DU SITE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES N'EST PAS ADAPTE
- AFFIRME QUE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET D'AEROPORT DU GRAND-OUEST ET DE SA DESSERTE N'EST PAS DEMONTREE
- CONTESTE LE NON RESPECT DE L'ARRETE MINISTERIEL DU 9 OCTOBRE 2003, PAR LE TRACE DE LA ZONE UF AERO DANS LE PROJET MIS A L'ENQUETE PUBLIQUE AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU
- REITERE SON OPPOSITION AU PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a observé que le projet, en l'état, prévoit peu de rétablissements de communication : le VC 3 et quelques passages agricoles.

Cela lui semble insuffisant, notamment pour ce qui concerne le raccordement de NDDL vers l'Ouest (RN 165 via les Ardillières).

Elle demande que le projet soit complété pour donner satisfaction aux demandes de la CCEG et de la commune de NDDL.

Madame Geneviève Lebouteux – Le Rôty à la Chapelle S/ Erdre

Cette enquête publique sert à déclarer si la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est d'utilité publique ou non.

Pour moi, après ces quatre années de réflexion, la réponse est tout à fait claire: EVIDEMMENT NON.

Il n'y a aucune utilité PUBLIQUE à construire un nouvel aéroport dans l'Ouest, où que ce soit.

· Est-ce d'utilité publique de se lancer dans un tel projet, prévu pour un trafic trois à cinq fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, alors que nous sommes entrés dans une ère où le pétrole va devenir de plus en plus rare et cher, dans une période de réchauffement climatique inéluctable qui devrait imposer une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre ? NON.

· Est-ce d'utilité publique, dans ce même contexte, de chercher à ce que le trafic aérien se développe, à ce que de plus en plus de personnes prennent l'avion ? NON.

· Est-ce d'utilité publique de sacrifier au béton et à l'urbanisation plus de 2000 hectares de terre au nord de l'agglomération nantaise alors que la prudence face aux enjeux écologiques à venir exigerait que nous cherchions à re-localiser de plus en plus l'économie et donc à conserver le maximum de terres agricoles à proximité des villes ? NON.

· Est-ce d'utilité publique de dépenser 580 millions d'euros (prix hors taxe 2002 ce qui signifie donc bien plus au bout du compte) plus quelques milliards pour les accès ferroviaires, alors que dans tous les secteurs vitaux (santé, éducation, personnes âgées, lutte contre la pauvreté...) l'argent fait de plus en plus défaut à tous les niveaux (Etat, Région, autres collectivités) ? NON.

· Est-ce d'utilité publique de vouloir éviter le survol de Nantes et de zones très urbanisées de sa banlieue sud ? OUI bien sûr. Mais pour répondre à cet objectif, des solutions existent dont les conséquences pour la collectivité sont beaucoup moins néfastes que de construire un nouvel aéroport. Ces solutions consistent à faire fonctionner certains aéroports de l'Ouest en réseau et ou à réaménager Nantes Atlantique en changeant l'orientation de la piste actuelle.

Nantes Atlantique n'est pas un aéroport jetable dont on se débarrasserait alors qu'il fonctionne au tiers de sa capacité (35 000 mouvements annuels pour une capacité de 110 000).

Dans la stricte logique économique actuelle, il est également un non-sens: comment espérer qu'un tel projet soit rentable ? De combien faudrait-il que le trafic augmente (et durablement) pour parvenir à une quelconque rentabilité quand on aligne tous les coûts (construction de l'aéroport, des routes, des voies ferrées, expropriations, relocalisation des exploitations agricoles et des réseaux d'aide, déménagements, trafic quotidien sud Loire - nord Loire des actifs, coût d'exploitation de trois plate- formes aéroportuaires dans le département, coût d'une fermeture de Rennes-Saint Jacques). A moins de passer par pertes et profits tous les coûts payés par la collectivité et les individus C'est effectivement une pratique très courante dans la logique (ultra-) libérale: on fait payer les coûts à la collectivité et on fait bénéficier quelques entreprises privées des entrées d'argent. Cette logique économique est-elle d'utilité publique ? NON.

Toujours dans une logique strictement économique, ne peut-on réaliser que l'on a à peu près « fait le plein » quant aux perspectives de croissance du nombre de passagers ? Le nouveau public circulant en avion jeunes retraités et jeunes actifs aisés, est déjà là. Ceux qui viendront ensuite remplaceront simplement ceux qui sont là aujourd'hui. Et cela, dans un contexte franchement incertain quant à l'avenir du secteur aérien...

Enfin, dans une logique économique et sociale, est-il raisonnable de déménager l'aéroport existant en fragilisant encore davantage l'entreprise EADS qui fonctionne sur le site et rencontre aujourd'hui des difficultés importantes ?

Il est prévu qu'un minimum d'équipements aéroportuaires demeure sur le site actuel pour cette entreprise. Qui paiera le coût de fonctionnement de ces équipements ? Est-ce EADS qui a déjà de graves difficultés financières ? Est-ce la collectivité publique au risque de voir Boeing attaquer en justice pour aide indirecte à EADS et entrave à la concurrence ?

Est-ce raisonnable de vider le sud de Nantes d'un certain nombre de ses emplois liés à l'aéroport et aux entreprises qui y sont liées ?

Jean-Marc Jancovici, spécialiste des modifications du climat, qualifie le projet de « bêtise ». Philippe Labat, expert en production pétrolière, le traite « d'éléphant blanc ». Un éléphant blanc est une réalisation importante et coûteuse, souvent de prestige, mais qui au bout du compte ne sert à rien et tombe à l'abandon. L'Afrique est coutumière de ce type d'équipements coûteux et inutiles mais l'Occident n'est pas en reste (rien que dans le secteur de l'aérien: Concorde, avions renifleurs, aéroport Mirabel au Canada, aujourd'hui désaffecté). Les éléphants blancs africains ont pratiquement toujours permis à des personnages publics d'accroître pour un temps leur prestige et à quelques individus de s'enrichir grassement sur le dos de la collectivité. Je veux croire que dans le cas de Notre Dame des Landes, le processus démocratique et le sens des responsabilités de chacun des acteurs concernés, soient suffisamment forts pour que nous ne nous trouvions pas dans un tel cas de figure.

J'ai toutefois certaines craintes, alimentées par les questions que je me permets d'exposer ci après.

1- Pourquoi le dossier des porteurs du projet de Notre Dame des Landes constitué pour le débat public de 2003 balayait-il d'un revers de main les solutions alternatives au projet et assurait-il que Nantes Atlantique serait prochainement saturé ? Ces affirmations fausses et péremptoires ont fait perdre beaucoup de temps au débat car il a fallu les contrer. Cela s'est fait au détriment d'autres points qui n'ont pu être abordés (comme une étude complète des capacités aéroportuaires de l'Ouest comme l'avait demandé Solidarités Ecologie).

2- Pourquoi les représentants de Cosynergie, l'entreprise chargée de l'expertise complémentaire lors du débat public, ont-ils évacué le sujet de la construction d'une piste nouvelle sur Nantes Atlantique?

3- Pourquoi M. Ie Maire de Nantes et M. Ie Préfet de Loire-Atlantique ont-ils réfuté la proposition de réaménagement de Nantes Atlantique sur la base d'interprétations erronées et ont-ils refusé que cette proposition soit étudiée ?

4- Pourquoi le dossier actuel de l'enquête publique sur le projet de Notre Dame des Landes dénature-t-il lui aussi cette proposition pour la réfuter sans l'avoir étudiée ?

5- Pourquoi certains élus du sud Loire opposés à cette proposition de réaménagement de Nantes Atlantique (ce qui est bien sûr leur droit le plus strict) ont-ils besoin de la dénaturer eux aussi pour mieux convaincre les populations de signer leur pétition (entre autres choses: réaménagement présenté avec deux pistes Est-Ouest au lieu d'une) ?

6- Pourquoi « l'étude » de comparatif bilan sur les deux alternatives, Notre Dame des Landes et Nantes Atlantique réaménagé, commanditée par le Conseil général prend-elle en compte elle aussi deux pistes Est-Ouest, un déplacement de tour de contrôle… etc. ..?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse de la contribution n°3.

Sur l'utilité publique du projet, la commission s'exprime plus loin dans ses conclusions. Elle invite le lecteur à s'y reporter.

Monsieur Michel Cauzic – 7 imp. de la Binetière à La Chapelle S/Erdre

L'UTILITE DE NOTRE DAME DES LANDES lors de l'étude du déplacement éventuel de l'actuel aéroport n'a jamais été démontrée.

Les alternatives n'ont jamais été étudiées de manière sérieuse.

La saturation annoncé pour NA :

La saturation pour le trafic passager à NA n'est pas démontrée. Le trafic est actuellement de 2 Millions ; le chiffre de 3 Millions en 2010 est utopique, en effet en 1993 : 1 Million de passagers, en 2006 2 Millions soit une progression de 1 Million en 13 ans; dans cette même croissance l'on arrive à 3 Millions en 2019 et donc 9 Millions en 2097 ! Sur quelle base de prévision de trafic, les documents du débat publique et de l'enquête d'utilité publique ont-ils été établis ?

La saturation de l'aérogare est inexacte, car des terrains existent. Le Plan Local d'Urbanisme n'en tient il pas compte ?

La saturation des parkings peut trouver facilement des solutions : des possibilités existent mais encore faut il la volonté de lancer les études.

Anticipation :

Elle n'a rien de remarquable ! La décision du 3 décembre 1965 d'entamer les recherches d'un nouveau site avait été motivée par l'accueil de l'avion de l'avenir, le CONCORDE, celui-ci a stoppé son exploitation commerciale depuis longtemps, mais l'information n'est jamais parvenue a nos élus !

Relance du projet :

En 1992 le conseil général de Loire Atlantique a conclu à la pertinence du choix de Notre Dame Des Landes, face aux autres sites, qui eux ne se trouvent pas en Loire Atlantique. En 2000, le projet de schémas de service est présenté par le gouvernement. Monsieur de Robien ministre des Transport de l'époque y est tout à fait favorable, alors qu'un choix basé sur les mêmes critères en Picardie lui semble impossible et arrête

toute étude. Cela est surprenant quand même surtout qu'en Picardie un argument supplémentaire existait: le TGV.

Etat des lieux :

Pourquoi trouve t-on une orientation des pistes totalement différente entre Nantes Atlantique et Notre Dame Des Landes? Les contraintes d'approche sont pourtant les mêmes. Ceci montre l'urgence d'une étude sérieuse et indépendante pour l'éventualité d'une autre piste à Nantes Atlantique. Cette nouvelle orientation permettrait de diminuer les zones urbaines touchées par le Plan d'Exposition au Bruit, de faciliter l'approche des avions.

Etude de Notre Dame Des Landes :

Selon l'auteur de l'observation, le PEB serait sous-dimensionné. Il ne tient pas compte de l'expansion démographique des communes Nord Loire, exemple La Chapelle sur Erdre 2 878 habitants en 1968, plus de 17 000 habitants en 2006 (sources INSEE) . Il en est de même pour toutes les communes de la zone. Dans l'étude il n'est pas présenté de manière réaliste le trafic fret. Des erreurs d'échelle semble s'être glissées dans les plans fournis par les porteurs du projet, peut être de façon volontaire.

D'après une étude du CESR l'on apprend qu'avec 150 aéroports la France se place en tête des pays européens, mais que 2/3 de ceux ci n'équilibrent pas leurs comptes et font donc appel aux subventions pour survivre. Le schéma directeur doit favoriser une meilleure coopération des collectivités territoriales et aboutir à un usage optimal de l'argent public. La réponse n'est pas de rajouter un nouvel équipement. L'aérodrome de St Nazaire en est un bon exemple : absence de vols commerciaux, mais financement à des fins industrielles (transport de tronçons d'AIRBUS); C'est probablement un cas de distorsion de concurrence là aussi.

Aucune étude sérieuse ne semble avoir été faite sur le fonctionnement en réseau des aéroports de l'ouest, c'est chacun pour soi.

Développement, mise en valeur des territoires riverains du futur aéroport… amèneront une urbanisation galopante, habitats et zones techniques, voies routières. Dans le cadre d'un développement durable, il semble irréel de parler de la protection des espaces nécessaires à la pérennité de l'activité agricole. Nombreuses exploitations seraient à restructurer. Le renforcement de la maîtrise du foncier passera par la suppression de terres agricoles, de déplacement de siège d'exploitation, ceci encore une fois à la charge de la collectivité Le lot de consolation semble être un « boisement à caractère récréatif » comme annoncé dans le dossier débat publique.

Quel avenir pour l'aéroport de Nantes Atlantique, dans ce même dossier il est dit page 64 «pour des raisons économiques évidentes il n'est pas envisageable de maintenir deux aéroports « c'est pourquoi l'état fermera Nantes Atlantique ». Hors il existe une volonté forte de maintenir l'activité d'AIRBUS dans la région, et ses sous traitants usagers des équipements aéroportuaires Nantes et St Nazaire par nos politiques. Si maintien de deux infrastructures, qui en aura la charge ? Cet état de fait peut encore une fois se retourner

contre AIRBUS dans le cas d'attaque pour concurrence déloyale de la part de ses concurrents.

Création d'emploi sur le nouveau site ? Faux car il s'agit de transfert d'activité, de plus les zones aménagées sur Nantes Atlantique ont été souvent réalisée avec des aides des collectivités ; celles ci devront re-financer de nouvelles implantations.

Concernant la desserte du nouvel aéroport, pas de ligne TGV, pas de desserte ferroviaire, place au tout automobile. Lors de l'étude de projet de réouverture de la ligne SNCF Nantes-Chateaubriant dit projet Train/ Tram, aucune étude ne semble avoir été faite pour une desserte de NDDL. A moins que l'on nous la prévoit en coulisse, ceci serait une aberration et d'un coût non négligeable.

A l'étude de ce dossier l'on ne peut pas dire que l'argumentaire arrive a convaincre de la pertinence d'un tel projet. Il montre l'obstination des décideurs, un manque d'esprit critique de leur part, une course a des réalisations de prestiges, Nantes doit elle devenir une mégapole ? Le développement intelligent doit tenir compte des autres départements de l'ouest et gérer l'argent public avec plus de rigueur . Dans ce projet la partie financement n'est qu'effleurée 450 Millions d'euros estimés de façon minimaliste. Qu'en est il des frais de voiries, d'aménagement, de subventions des compagnies Low Cost qui du jour au lendemain partiront vers des cieux plus attractifs. Exemple actuel de Nantes Atlantique fort de 30 nouvelles destinations mais avec qu'elle contre partie financière pour compenser les cadeaux de frais d'aéroport non perçus. Peut être que pour NDDL l'on financera ces mêmes compagnies pour augmenter artificiellement le trafic.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes.

Madame Chantal Drouet – La Brosse à NDDL

L' Aerospatiale de Nantes emploie 2000 salariés. Cette entreprise avec son homologue de Saint Nazaire sont des fleurons du département. Malheureusement, le groupe connait des turbulences. On parle même de vente d'usine. Si l'aéroport de NDL voit le jour, la piste de Nantes Atlantique n'aura donc plus vocation commerciale et ne desservira plus que l'Aérospatiale. Pensez-vous que le géant Boeing restera sans réagir. En effet, Boeing fera valoir une clause de concurrence deloyale, et ne s'en privera pas. Face à une telle attaque, l'aerospatiale pourra argumenter et ainsi choisir de se séparer du site de Nantes. Aujourd'hui, l'Aérospatiale, fierté du département et demain, sacrifiée au détriment de la construction du nouvel aeroport de NDL?

Messieurs les décideurs, vous ne mettez en avant que le développement économique lié à cette construction de nouvel aéroport. Mais combien d'entreprises existantes telle que l'Aérospatiale seront aussi sacrifiées?

Le site aéroportuaire, c'est aujourd'hui une terre agricole avec des hommes et des femmes dynamiques qui l'entretiennent avec des emplois créés en amont et en aval. Vu l'âge moyen des agriculteurs inférieur à la moyenne départementale, tous ne pourront trouver suffisamment de surfaces pour pouvoir rester dans la région tout en ayant des outils performants. Et demain que deviendront les structures coopératives telles que les CUMA? une baisse de surface entraine une baisse d'activités et donc d'emplois, et compromet le renouvellement de matériel performant.

Ainsi on sacrifie le secteur agricole au profit de l'aéroport. Que propose t'on dans votre étude : deux Agris pour inviter les CUMA à se restructurer. La profession agricole regrette un manque de considération.

Le survol de la ville de Nantes que l'on voudrait éviter ne le serait que particellement avec de nouvelles pistes à seulement 17 kms de la métropole. La ville s'est étendue depuis le projet initial des années 1970. Un déplacement de pistes (aujourd'hui à 7 kms de la ville) est-il judicieux ? Apparemment suffisant pour pouvoir urbaniser l'île de Nantes avec 6500 nouveaux logements.

Le coût d'un tel projet représente des sommes colossales, la France a t'elle les moyens de les investir dans cet aéroport ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission relève que le thème relatif à l'économie de l'aérospatiale est indépendant de la problématique du projet.

Pour les autres points évoqués (agriculture, survol de Nantes, financement…), elle a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes ou des sous-thèmes du chapitre 6.1.

CUMA LA LANDAISE, M. Jean-Paul Chamot, Président

Au nom du Conseil d'Administration de la CUMA « La Landaise » (Coopérative d'Utilisation du Matériel Agricole) située à Notre Dame des Landes, je tiens à vous alerter, Mesdames et Messieurs les Commissaire enquêteurs, sur les conséquences qu'aurait la réalisation d'un tel ouvrage sur la coopérative et, à travers elle, sur l'ensemble de l'agriculture du secteur.

Créée en 1981, la CUMA de Notre dame des Landes n'a cessé de se développer et compte aujourd'hui parmi les Cuma les plus importantes du département. Sa dimension économique est attestée par ces quelques chiffres :

- Un chiffe d'affaires annuel de 474 000 € (moyenne des 5 dernières années)
- 487 000 € d'investissements ces trois dernières années
- Nombre d'emplois: 5 chauffeurs en CDI, 1 apprenti, 2 saisonniers en CDD et une secrétaire à temps partiel soit l'équivalent de 7 emplois.
- Au fil des ans, plusieurs hangars ont été construits, dont un atelier équipé pour faire face à l'entretien de tous les matériels. Un bureau a été aménagé sur le site.

Outre cette réalité économique, la Cuma « la Landaise » a permis l'adaptation et la modernisation permanentes des exploitations de la commune. Elle est un élément essentiel au maintien d'une agriculture productive et dynamique; elle a fortement contribué à l'installation de nombreux jeunes issus d'autres régions (6 depuis 1990).

Tous les agriculteurs de Notre Dame des Landes, sont adhérents de la Cuma : elle offre une panoplie de matériels, avec ou sans chauffeur, qui peut assurer la totalité du travail sur une exploitation. Elle libère du temps aux exploitants grâce à l'emploi de chauffeurs et limite les besoins en investissements avec du matériel performant.

Son activité déborde largement le cadre communal : elle intervient beaucoup à Grandchamp des Fontaines (labours, semis, récoltes, entretien du matériel) et travaille avec la Cuma de Sucé sur Erdre, pour l'ensilage de maïs et la mise à disposition d'un salarié. La Cuma « la Landaise » est la seule dans le secteur à récolter le maïs grain, pour cela elle intervient sur un large secteur allant de Sucé sur Erdre jusqu'à Bouvron.

Ces quelques éléments qui la caractérisent, permettent d'imaginer l'impact négatif qu'aurait la réalisation de cet aéroport sur notre Cuma. Son existence serait très sérieusement remise en question, sa disparition ébranlerait toute l'agriculture restant sur le secteur. Ce seront inévitablement plusieurs emplois en moins dans la coopérative avec obligation de licencier des chauffeurs.

De plus, comment continuer à réaliser des investissements très lourds mais nécessaires, avec une activité amputée aussi lourdement, puisqu'une fois toutes les infrastructures réalisées, ce seront environ 2 000 hectares qui disparaissent ? (La Cuma intervient sur la totalité de cette surface).

Mais outre la surface à cultiver, réduite à peau de chagrin, l'activité restante serait rendue impossible par les contournements et la circulation: des outils encombrants, des gros engins tels que les ensileuses et les moissonneuses-batteuses (4 mètres de large),

s'accommodent mal d'un trafic routier soutenu. Nous intervenons chez des agriculteurs situés sur tout le pourtour de la ZAD.

Depuis de nombreuses années, nous avons développé un partenariat étroit avec les Cuma de Grandchamp des Fontaines et de Sucé sur Erdre. Ceci permet à leurs adhérents de bénéficier des services d'une structure importante que ne permet pas leur Cuma. Cet équilibre inter-Cuma, ne pourra fonctionner lorsque le cheminement des engins sera impossible : les voies existantes autour et à l'intérieur de la ZAD nous sont indispensables.

La facilité et la rapidité de circulation sont des facteurs essentiels pour assurer les travaux agricoles d'aujourd'hui: les délais d'interventions se réduisent, les « temps morts » sur la route, non facturés, pèsent très lourd dans nos coûts de revient. Même s'il subsiste une agriculture autour de l'aéroport, la Cuma ne pourra s'accommoder de ces inconvénients.

Malheureusement, je ne vois rien dans le projet présenté qui prenne en compte ce problème et y apporte des solutions. L'étude sur les réseaux d'entraide ne reflète pas du tout la réalité: les engins agricoles ne « volent » pas en ligne droite. (Voir carte dans le dossier d'enquête publique)

Au niveau financier, la cessation obligée de plusieurs exploitations, et non des moindres, pourrait sceller le sort de notre Coopérative: comment faire face à des remboursements importants et rapides de capital social ?

Que deviendront les exploitations non directement impactées par le projet et qui utilisent les services de la Cuma ? Comment pourront-elles continuer à financer de gros investissements ? Il est facile de comprendre qu'une ensileuse qui est amortie par la récolte de 700 hectares par an ne pourra plus l'être avec 400 ou 500 hectares. Alors pourront-elles continuer à pratiquer l'élevage, seule production adaptée ici ?

Ma conclusion est que l'impact d'un tel ouvrage sur l'agriculture, va bien au-delà des exploitations touchées par l'emprise foncière :

c'est tout un secteur économique vivant et dynamique, avec une population active jeune, des Cuma qui attirent des jeunes d'autres régions, qui sera détruit.

Le volet agricole du dossier n'est pas à la hauteur du préjudice qu'il engendre. Rien n'est prévu pour que les Cuma ne meurent pas et continuent d'assurer leur mission.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes et dans ses commentaires sur le thème 7 du chapitre 6.1.

Monsieur Jean-Paul Naud, Conseiller Municipal à NDDL

En 2003, l'Etat organisait un Débat Public dans le cadre du projet d'aménagement d'un nouvel aéroport dans le Grand Ouest.

Pour justifier ce nouvel équipement, les partisans de ce nouvel aéroport :

1 - Affirmaient que le trafic passagers connaissait une croissance continue depuis 1975 et tablaient sur une évolution prévisible de ce trafic,
2- Annonçaient une saturation prochaine de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique,
3- Et proposaient le transfert de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique sur le site « réservé » de Notre Dame des Landes.

Trois ans après le Débat Public, et en tant qu'élu de Notre Dame des Landes et de la C.C.E.G., il m'a paru intéressant de revenir sur les arguments mis alors en avant par les promoteurs du projet.

Le dossier remis lors du Débat Public en 2003 précise: « Il est en effet prévisible que, si son développement se poursuivait au rythme des dernières années, le trafic dépasserait rapidement les capacités de cet équipement ».

Qu'en est-il en 2006 ?

2000 1,9 million de passagers
2001 2 millions de passagers
2002 A peine 2 millions de passagers
2003 A peine 2 millions de passagers
2005 2.160.000 passagers

La croissance continue de l'aéroport de Nantes Atlantique est démentie par les chiffres: elle stagne depuis plusieurs années.

Rappelons également les PREVISIONS de 1970: 5 millions de passagers en 2000 !

Et les PREVISIONS ACTUELLES qui sont contradictoires et restent invérifiables : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes annonçait 4 à 5 millions de passagers à l'ouverture de l'aéroport entre 2010 et 2015. Pour la même période, le dossier de Débat Public ne prévoyait que 3,5 millions de passagers !

Une progression subite de 5% par an (nous en sommes très loin) n'amènerait que 2.500.000 passagers en 2010 et 3.200.000 passagers en 2015.

Cette stagnation est-elle spécifique à Nantes Atlantique ou s'agit-il d'une tendance générale ?

La comparaison avec l'activité passagers des autres aéroports régionaux français apporte une première réponse. Dans ces aéroports, l'activité passagers a culminé en 2000. Depuis cette date, les chiffres parlent d'eux même:

AEROPORTS NOMBRE DE PASSAGERS EVOLUTIONS

	2000	2004	
Bâle Mulhouse	3.700.000	2.492.000	- 32,65%
Bordeaux Mérignac	3.008.000	2.897.000	- 3,69%
Toulouse Blagnac	5.247.000	5.612.000	+ 6,95%
MarseilleProvence	6.343.000	5.605.000	- 11,64%
Nice Côte d'Azur	9.361.000	9.326.000	- 0,37%
Lyon St Exupéry	5.933.000	6.125.000	+ 3,23%
Strasbourg Entzheim	2.012.000	1.919.000	- 4,62%

La croissance continue est démentie par les chiffres de ces dernières années et les prévisions futures pour l'aéroport de Nantes sont contradictoires et invérifiables voire fantaisistes.

Par voie de conséquence, la saturation technique de l'aéroport actuel n'est pas démontrée à court ou moyen terme.

Les promoteurs du projet ont pleinement conscience de cet état de fait qui font évoluer ce projet en abandonnant l'idée de « saturation technique » pour orienter le dossier vers une « saturation basée sur des considérations environnementales ».

Ceux-ci invoquent désormais :

1 - Les problèmes liés au survol de l'agglomération nantaise suite à l'évolution d'une réglementation tendant à renforcer la protection des riverains,
2 - Et l'impossibilité de réaliser une seconde piste sur une emprise actuelle de 340 hectares.

Mais cette nouvelle orientation du dossier n'est pas plus pertinente car il existe une solution pour reconfigurer l'aéroport actuel.

I1 s'agit de la proposition de pistes sécantes émise par Solidarités Ecologie. Il s'agit d'une solution qu'il convient d'étudier sérieusement qui résoudrait les problèmes d'environnement liés au survol de Nantes et qui peut être réalisée sur une emprise légèrement supérieure aux 340 hectares existants.

Il suffit pour cela d'effectuer encore une fois des comparaisons avec les autres aéroports régionaux Français.

L'aéroport de Nice Côte d'Azur parvient à gérer son activité passagers de plus de 9 millions de passagers sur une emprise de 370 hectares !

Et à l'aéroport de Bâle Mulhouse, décollages et atterrissages se font sur un système de pistes sécantes qui permet les mouvements de tous types d'aéronefs par tous temps. Ce

système de pistes a permis à l'aéroport de Bâle Mulhouse d'accueillir près de 4 millions de passagers en 2000 et de devenir le plus important aéroport de fret en France hors Paris !

Ce qui est possible à Nice ou à Bâle Mulhouse doit être possible à Nantes !

La proposition de pistes sécantes émise par Solidarités Ecologie peut donc permettre de reconfigurer l'aéroport actuel sur une emprise raisonnable pour répondre aux besoins d'une clientèle inter-régionale.

Les promoteurs du projet estiment que le site de Notre Dame des Landes présente des conditions favorables d'insertion dans son environnement :

1 - Un bassin de 2 millions de personnes à moins d'une heure et de 6 millions de personnes à moins de 2 heures,
2 - Une desserte de qualité au cœur des axes structurants du Grand Ouest vers Rennes et Nantes,
3 - Une urbanisation limitée et un environnement naturel peu contraignant.

Le futur aéroport régional est en réalité situé aux portes de l'agglomération nantaise, à 15 km du centre de Nantes. I1 s'agit donc du simple déplacement de l'aéroport nantais et non de la construction d'un aéroport régional. Or, en l'état actuel du projet, ce site ne sera que partiellement accessible aux populations de l'Ouest :

1 - En l'absence d'un nouveau franchissement de la Loire, le site ne sera accessible aux vendéens que par un passage par le pont de Cheviré. Son atteinte en 2 heures est donc illusoire !
2- Et le site ne sera accessible qu'à une partie des bretons (l'agglomération rennaise par la RN 137 et le Sud Bretagne par la RN 165). Le Nord Bretagne n'atteindra le site en moins de 2 heures qu'à l'achèvement de la ligne TGV Rennes Nantes ! Or, la ligne TGV n'est prévue que pour 2020 et la construction d'un nouveau pont sur la Loire n'est pas encore planifiée !

Le barreau routier qui doit relier les RN 137 et RN 165 devait à l'origine être à 2X2 voies. Or, le projet a récemment évolué et le barreau serait dans une première phase une simple route reliant les 2 RN en 2X1 voie.

Cette première phase est totalement irréaliste pour 2 raisons :

1- La période de construction va occasionner de nombreux déplacements de véhicules de chantier et de nombreux déplacements des ouvriers travaillant sur le site ;

2 - Et ce barreau routier sera très rapidement utilisé par tous les habitants de la région se déplaçant d'Ouest en Est ou d'Est en Ouest pour éviter les embouteillages du périphérique Nord de l'agglomération.

Le gaspillage des aéroports pléthoriques peut-il continuer ?

Les promoteurs du projet rappellent que le financement d'un aéroport est assuré généralement par les usagers au travers des redevances et des taxes. Or, ce financement s'avère très souvent insuffisant.

Le Grand Ouest possède déjà de nombreux aéroports et, en 2003, une étude publiée dans l'hebdomadaire « L'Express » révélait que 8 aéroports du Grand Ouest coûtaient aux collectivités (Angers, St Brieuc, Lannion, Rennes St Jacques, Dinard, Brest et Nantes). I1 s'agit d'aéroports recevant plus de subventions qu'ils ne perçoivent d'impôts et taxes.

A l'heure où le Président de la Cour des Comptes évoque publiquement la faillite de l'Etat dans le journal « Les Echos », la construction d'un nouvel aéroport, en dépit des aides publiques versées au moment de sa construction, accentuerait encore le coût des aéroports de l'Ouest mis à la charge du contribuable.

Dans la seule année 2005, en France, de nombreux espaces naturels et agricoles ont disparu au profit des espaces urbanisés. Le seul projet d'un aéroport à Notre Dame des Landes va encore accélérer cette destruction, de surcroît dans l'un des plus beaux bocages de Loire Atlantique: :

1 - L'aéroport lui-même et ses dessertes 1.250 ha ;
2- La création d'emplois directs (700 à 1.000) et indirects (2.800 à 4.000) va induire une forte demande de logements (fourchette basse: 3.500 salariés avec une hypothèse de 3 personnes par foyer, soit 10.000 personnes supplémentaires dans la région).En zone pavillonnaire, une hypothèse de 200 personnes sur 10 hectares obligerait les communes voisines à urbaniser: 500 ha
3- Un tel afflux de population engendrera une refonte complète du réseau routier dans les communes qui subiront cet afflux, accentuant, sans qu'il soit possible de le chiffrer, la disparition supplémentaire d'espaces agricoles.

La seule emprise de l'aéroport est disproportionnée si on la compare à celles d'autres aéroports régionaux dont l'activité est supérieure à celle de Nantes Atlantique.

Rappelons l'aéroport de Nice qui a une emprise de 370 hectares et l'aéroport de Bâle Mulhouse qui a une emprise de 850 hectares !

Le dossier d'enquête publique est totalement muet sur le coût de fonctionnement du futur d'aéroport dans son dimensionnement envisagé.

Le dossier d'enquête publique est totalement muet sur les conséquences d'un afflux de population à proximité de l'aéroport, dans une communauté de communes qui vient d'élaborer un PLH en conformité avec le SCOT métropolitain.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes et dans ses commentaires sur les thèmes et sous-thèmes du chapitre 6.1.

Messieurs Jan & Fils Boermans – La Martinière à Malville

Notre exploitation agricole est située à la Martinière de Malville, et le projet remet en cause sa survie ; sachant que notre parcellaire est coupé par la RN 165 que nous traversons au Temple :

- Quel parcours suivre ?
- Quel rallongement de parcours ?
- Refus d'accès des engins agricoles sur le nouveau barreau et ses RP, comment circuler avec nos engins, alors qu'il y aura parallèlement un accroissement du trafic sur tous les axes routiers
- Manque de clarté du dossier concernant le 2ème RP du barreau au Temple : quel issue pour la route de St Gildas – Malville – Le Temple ?
- Quid du cumul des bruits (route + avions) ?

Notre exploitation et nos maisons d'habitation se trouvent dans la zone du sursis à statuer, et le bruit des avions nous inquiète, alors que nos maisons ne sont pas prises en compte par le plan de rachat du CG44, pourquoi ?

Notre situation va être encore plus difficile quand les communes auront placées leurs futures zones industrielles ; peut-on resté sereinement exploitant dans un tel contexte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a fait une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments développés ici ont déjà fait l'objet d'une analyse au thème 7 du chapitre 6.1.

Sur les points particuliers évoqués ici, la commission recommande au maître d'ouvrage une attention particulière lorsque l'étude spécifique pour cette exploitation sera lancée.

Madame Catherine Ede – La Cour à Casson

L'observation au titre « DEGAGE ! …. ON AMENAGE », est complétée par trois annexes :

- la copie de la contribution de cette personne au débat public de 2003,

- son courrier au président du conseil régional suite aux assises régionales de 2005,
- son courrier au président du CG44 suites aux rencontres du département en octobre 2005.

C'est dans les années 60 avec l'émergence de la politique d'Aménagement du Territoire, que le Préfet de Loire-Atlantique demande à la Direction des Bases Aériennes de rechercher un nouveau site aéroportuaire pour la Bretagne et les Pays de Loire.

A noter que, du point de vue des infrastructures (autoroutes et routes secondaires, lignes ferroviaires et plates-formes aéroportuaires) notre pays est l'un des mieux aménagés d'Europe.

« Mauvaise idée d'aménagement du territoire » tel est l'avis de J.M. Jancovici, polytechnicien, ingénieur-conseil auprès de l'Etat, sur ce projet d'aéroport, invité du Conseil de Développement de Nantes métropole en septembre 2005 pour une conférence sur les enjeux, planétaires ou locaux, liés à la ressource énergétique.

Ce projet de nouvel aéroport suscite l'enthousiasme de la CCI (Chambre de Commerce et d'lndustrie) de Nantes dans son IMAGINAIRE DU DEVELOPPEMENT A L'EXEMPLE AMERICAIN.

Les chargés d'études de la CCI prévoient « des liaisons sur Paris avec des appareils partant à horaire fixe, toutes les heures, toutes les demi-heures, ou tous les quarts d'heure » (! ! !)

En fait l'arrivée du TGV à Nantes a conduit à la fermeture de la ligne Nantes-Orly. La future ligne LGV Bretagne et les autres projets ferroviaires français et européens auront un impact non négligeable sur le trafic aérien, et c'est souhaitable, car le train est un mode de transport plus écologique. Sur son site internet, le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable recommande: «Pour vos déplacements, préférez le train. Le train émet 4 fois moins de C02 par passager que l'avion et 3,5 fois moins que la voiture ».

Début 68, le STBA (Service Technique des Bases Aériennes), après avoir étudié 18 sites en Loire-Atlantique, Nord Vendée et Ouest du Maine-et-Loire propose un emplacement du côté de Notre Dame des Landes (44). Cette zone est située environ à une vingtaine de km seulement de Nantes, 50 km de St-Nazaire, 95 km de Rennes, 100 km d'Angers pour un projet d'aéroport nanto-Nantais en somme et non pas au profit du Grand Ouest.

En 1970, le Ministre des Transports de l'époque donne un avis favorable à la construction d'un nouvel aéroport.

La presse commence alors son travail d'intoxication médiatique en titrant: « La métropole Nantes Saint-Nazaire pourrait devenir le Rotterdam aérien de l'Europe par la création d'un aéroport international de fret au nord de la Loire " ! ! !

Il faut évoquer ici le rôle de la presse, acquise aux porteurs du projet. Pour eux des pages entières avec effets d'annonce. Pour les opposants, un petit encart, des communiqués très raccourcis et aux titres souvent modifiés...

En 1972, des réunions informent la population que ce projet d'aéroport est motivé par et pour l'exploitation du CONCORDE

Le 11 janvier 1974 une ZAD (Zone d'Aménagement Différé) est créée. Cette même année, des études prévoient 5 à 9 millions de passagers pour Nantes à l'horizon 2000 ! « Ce genre de prévisions ne repose sur aucune analyse scientifique: les courbes, les indices, les objets statistiques ne sont là qu'en vue d'une plus grande efficacité auprès des gens qu'il faut convaincre, en premier lieu les élus locaux » (source « DEGAGE !... ON AMENAGE » de J.DE LEGGE ET R. LEGUEN - éditions le Cercle d'Or 1976.

Nantes-Atlantique a enregistré son deux millionième passager le 24 novembre 2005. Pas de quoi pavoiser. Avec une seule piste Nice fait 9 millions de passagers, Barcelone 15 millions, Manchester 19 millions. !

Pendant des années, on ne parle plus de ce projet.

En 1994, il est question de localiser en province une 3ème plate-forme aéroportuaire nationale. Des élus de la région, dont Monsieur AYRAULT, maire de Nantes, proposent le site de Notre Dame des Landes !

A la question: « Faut-il construire un 3ème aéroport international ? » Les membres de la mission parlementaire d'information sur l'avenir du transport aérien français ont répondu NON en juillet 2003 car « d'autres solutions existent pour permettre un développement harmonieux du transport aérien ».

Les parlementaires ont préconisé un redéploiement des trafics sur les aéroports déjà existants et ont suggéré également des alliances avec d'autres aéroports européens. Les parlementaires ont noté que la tendance n'est pas à la construction de nouvelles plates-formes. En Europe, quasiment tous les projets ont été abandonnés. Quelles explications à l'abandon de ces projets ?

Le coût environnemental et financier de tels projets est souvent exorbitant. La construction d'une nouvelle plate-forme est productrice de nuisances environnementales graves, et c'est ce que lui reprochent, à juste titre, les associations de protection de l'environnement, en France comme partout ailleurs en Europe. En effet, elle est consommatrice d'énergie et d'espace, et génère bruit et pollution des eaux et des sols dans des espaces auparavant préservés.....
(Rapport d'information N°1016 - Quelle politique acroportuaire à l'horizon 2020 ?)

Le 26 octobre 2000, le projet d'un aéroport à Notre Dame des Landes est relancé par M. JOSPIN, premier Ministre.

En 2003, le DEBAT PUBLIC a prouvé, grâce à une expertise complémentaire, que l'aéroport actuel Nantes-Atlantique n'était pas saturé et a permis aux associations et

mouvements politiques opposés à ce projet de se connaître, d'être reconnus et de travailler depuis en Coordination.

Le 21 mai 2003, avant la fin du débat public, la CCEG (Communauté de Communes Erdre et Gesvres) a voté NON au site de Notre Dame des Landes pour accueillir un aéroport..

18 octobre 2006 : ouverture de l'enquête publique avec un dossier incohérent et affligeant :

- pièce H - risques en matière de sécurité civile: une usine classée Seveso à proximité de St-Nazaire qui sera survolée par les aéronefs opérant sur le futur aérodrome mais l'hypothèse d'utilisation de St-Nazaire est incompatible avec la présence d'établissements classés Seveso !!!
- Tourisme: les touristes français étant essentiellement originaires du Grand Ouest, la demande en transport aérien est donc faible !!!
- Les 4 premiers sites touristiques les plus fréquentés en 2004 (sur 10) sont situés au Sud de la Loire à proximité de Nantes- Atlantique!!!
- zone de débocagement ... La disparition des arbres entraînera une modification de l'ambiance du lieu... Il s'agit de préserver un "espace de respiration" entre le projet d'aéroport et l'agglomération nantaise ... Espaces privilégiés pour la promenade, le contact avec la nature, la valorisation de la végétation et de l'environnement ... Utiliser le motif du bocage (haies, prairies et damier de champs) comme un emblème pour ce nouvel aéroport, etc ...

Si la ZAD (Zone d'Aménagement Différée) n'a pas été urbanisée (activité agricole dans cette zone), les communes alentour se sont développées (alors que l'on entendait plus parler du projet) pour répondre à une forte demande de familles attirées par le prix encore raisonnable de l'immobilier et n'ayant pu trouver à se loger dans la métropole Nantaise. (cf tableau). De 1990 à aujourd'hui, la population a augmenté de près de 35 % en Erdre et Gesvres.

Ce territoire est soumis actuellement à une urbanisation accélérée : nouveaux lotissements proches des bourgs, habitat dispersé et extension de villages existants.

Vu l'ampleur du projet, ce territoire ne peut plus accueillir une telle infrastructure et toutes celles connexes.

Le projet est estimé à 580 M€. Montant sous-estimé bien évidemment. Et c'est sans compter un pont sur la Loire (300 ME) ! une desserte tram par la Chapelle s/Erdre (130 ME), une liaison rapide Rennes-Nantes (100 km x 20 M€), soit un total de 4 MILLIARDS D'EUROS SELON L'AVIATION CIVILE EN 2002 ! QUI VA PAYER ?

L'Europe ? NON. La création d'aéroports n'est pas une priorité pour l'Union européenne, elle cherche d'abord à rationaliser les plates-formes existantes. Dans sa liste de 30 projets à soutenir, pas d'aéroport, la tendance est plutôt au développement des liaisons ferroviaires.

L'Etat ? Dette publique supérieure à 1 200 milliards d'euros ! Des chantiers inachevés. Des priorités sur des engagements européens (liaisons ferroviaires)

Les collectivités locales ? Elles sont déjà en attente de fonds pour terminer certains travaux. Quelle folie pour un projet surdimensionné et qui ne sera pas rentable à cause de la fin du pétrole bon marché!

Le secteur où serait implanté ce projet, s'il se réalisait, est une zone de bocage humide comme il n'en reste plus dans l'Ouest de la France, ceci grâce à l'effet conservatoire de sa mise en réserve pendant des décennies, et à proximité de trois sites d'intérêt international : la Loire, les marais de l'Erdre et la Grande Brière qui seraient inévitablement touchés par ce projet . Il faut être bien conscient de l'effet domino des dommages environnementaux. On détruit ici 2 000 hectares de bocage, la nature est déstabilisée, et on provoque un désordre écologique ailleurs.

La mise en réserve de milliers d'hectares pour ce projet a eu un effet de préservation unique sur ce site bocager devenu un prodigieux réservoir de biodiversité.

Pour preuve, la liste des espèces protégées observées sur le site (cf. pièce E - Etude d'impact. du dossier d'enquête - Annexe relative au patrimoine naturel, pages 318-319-320).

Par sa multifonctionnalité, LE BOCAGE EST D'UN INTERET PUBLIC CAPITAL:

· conservation des sols,
· régulation et épuration des eaux,
· protection des cours d'eau,
· protection des cultures (augmentation des rendements) et des animaux,
· production de bois (déchiqueté pour l'alimentation des chaudières à bois, bois bûches, bois d'œuvre) et de fruits,
· conservation de la faune sauvage,
· lutte contre l'effet de serre,
· amélioration du cadre de vie,
· développement des activités d'accueil en milieu rural ...

AUCUNE MESURE NE POURRAIT COMPENSER LA DESTRUCTION DEFINITIVE DE CE BOCAGE SI PRESERVE

Le projet d'aéroport impacterait :

- trois bassins versants (Hocmard, Plongeon, Gesvres) ;
- le canal de Nantes à Brest (en relation avec la Vilaine et donc avec la prise d'eau d'Arzal qui contribue à l'alimentation en eau potable du Morbihan, de l'Ille-et-Vilaine et du nord de la Loire-Atlantique) ;
- l'Erdre et la Loire.

Les rôles des zones humides du site ne sont pas à négliger : épuration des sols et des eaux de ruissellement, rétention des crues... L'assèchement de celles-ci pour implanter un aéroport bouleverserait la faune et la flore spécifiques à ce milieu et augmenterait les risques d'inondation.

Les besoins en eau pour ce projet pharaonique, les risques liés à la pollution et à l'imperméabilisation de vastes surfaces en zone de bassins versants sont trop importants pour laisser faire ce projet.

La mise en place d'un observatoire de la qualité des eaux est une mesure lamentable : on détruit, on pollue et on observe après!

Le transport aérien contribue très fortement aux émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. 31 députés français de bord politiques différents ont travaillé pendant 6 mois dans le cadre de la Mission d'lnformation sur l'Effet de Serre. Ils partagent une même conviction: « le changement climatique constitue la plus grande menace du XXIème siècle » (rapport N° 3021 - Président: M. Jean-Yves Le Déaut - Rapporteur: Mme Nathalie Kosciusko-Morizet). Leur rapport, présenté à l'Assemblée Nationale en avril 2006, est un cri d'alarme. Extraits: « Le climat est en train de changer. Cela est du aux activités humaines. C'est, sans alarmisme excessif, le devenir de l'humanité qui est mis en cause. Nous avons une responsabilité majeure vis-à-vis des générations futures. La France et l'Europe doivent montrer l'exemple. Objectif de réduction de 25 % à 1'horizon 2020. Ce n'est pas acquis, mais le combat vaut la peine d'être livré. Nous tirons donc le signal d'alarme. Notre destin commun est en jeu. N'attendons pas ».

Pour eux: « le changement climatique est le défi majeur à relever au cours de ce siècle. Défi global qui met en cause tous nos modes de production et de consommation et nous oblige à évoluer sans tarder vers des économies plus sobres en énergie. Ils ont proposé, entre autres:

- de développer les projets ferroviaires, les voies d'eau navigables, les transports collectifs urbains
- de promouvoir les « filières courtes » d'approvisionnement au plan local
- de lancer un plan de développement de la filière bois énergie
- d'intégrer le climat comme un thème central des prochains « contrats de projet »; les projets d'une région, pris globalement, ne doivent pas aggraver le bilan C02
- de supprimer les incitations fiscales à polluer: pour le transport aérien, I'exonération de TVA pour le kérosène et les billets internationaux, de la TVA fixée à 5,5 % pour les billets nationaux, suppression des subventions fiscales aux compagnies et aux aéroports low-cost

Cette prise de conscience parlementaire est l'occasion de stopper ce projet d'aéroport.

«Le Grand Ouest dispose d'un parc aéroportuaire important, avec une quinzaine de plates-formes réparties sur son territoire » page 91 de la pièce F du dossier - Evaluation Socio-Economique et Financière du dossier d'enquête publique.

En Loire-Atlantique, 4 plates-formes: Nantes-Atlantique- St-Nazaire/ Montoir- La Baule Escoublac - Ancenis (géré par la COMPA: Communauté de Communes du Pays d'Ancenis). Le Grand Ouest et la métropole Nantes-St-Nazaire sont donc déjà bien « aménagés » du point de vue aéroportuaire.

Pourquoi déplacer l'aéroport actuel du Sud-Loire vers le Nord-Loire ?

· En 1965, c'était pour le projet transatlantique du Concorde ... qui ne vole plus.
· Avant le débat public de 2003, c'était pour la soi-disant saturation de Nantes-Atlantique. Mais l'expertise indépendante réalisée au cours du débat public a démontré que Nantes-Atlantique n'était pas saturé et loin de l'être.

La capacité de l'aérogare a été augmentée avec le Hall 4. La piste fonctionne à 35 % seulement de sa capacité.

Elle pourrait accueillir jusqu'à 110 000 mouvements. En 2005 : 35 234 mouvements commerciaux et 2 071 864 passagers. Une augmentation du trafic grâce à l'accueil de Ryanair, compagnie à bas coûts. Les compagnies à bas coûts exigent des rabais sur l'assistance au sol, des taxes aéroportuaires allégées, des aides/voyageur, elles fonctionnent par dumping social, elles seront les premières à disparaître avec la hausse du pétrole.

L'aéroport de Nantes-Atlantique est un équipement performant qui répond bien aux besoins de déplacements de la clientèle pour des destinations en France, en Europe, et vers l'international. Cet aéroport est proche de Nantes et surtout de la Cité des Congrès. L'accessibilité du quartier EuroNantes pour les hommes d'affaires grâce à Nantes-Atlantique est un atout supplémentaire.

Un transfert vers Notre Dame des Landes pénaliserait fortement la Vendée qui ne dispose que de l'outil Nantes-Atlantique au contraire des départements Bretons, mieux desservis en plates formes.

Aujourd'hui, les porteurs du projet évoquent les nuisances et la sécurité avec le survol de Nantes. Nantes n'est pas la seule ville survolée en France et dans le monde. Les aides à l'insonorisation des logements exposés doivent être versées aux riverains d'aéroports. Les vols de nuit doivent être interdits. Répartir le trafic sur d'autres aéroports et réaménager Nantes-Atlantique sont des solutions à étudier. Des solutions pour moins de nuisances sur Nantes.

CE PROJET D'AEROPORT EST DONC INUTILE ET NEFASTE POUR DES RAISONS HUMAINES ET ECONOMIQUES :

· Destruction d'une agriculture dynamique sur le territoire d'Erdre et Gesvres et conséquences sur les réseaux de coopération agricole ;
· Artificialisation d'importantes surfaces agricoles au moment où la nouvelle donne en matière de ressources énergétiques et d'émission de gaz à effet devrait nous obliger à une relocalisation de l'économie ;
· Encouragement à des délocalisations de productions vers des pays à moindre coût de main-d'œuvre ;
· Nombre d'emplois surestimé, transfert d'activités et d'emplois du Sud-Loire vers le Nord-Loire, fragilisation du site Airbus ;
· Fermeture des autres aéroports de l'Ouest ?
· Gaspillage d'espace avec un étalement urbain non maîtrisé de la mégapole Nantes/St-Nazaire. ;

· Erdre et Gesvres : future banlieue de Nantes, zone d'insécurité et de mal-être ?
· Destruction d'un site bocager remarquable précieux pour le développement du tourisme rural et le développement de la filière bois énergie. Une économie basée sur la destruction pour réaménager ensuite n'est pas viable à long terme.

EN CONCLUSION: Pour toutes ces raisons, je donne un AVIS DEFAVORABLE SUR CE PROJET D'AEROPORT qui ne doit pas être déclaré d'utilité publique.

Ce projet doit être définitivement abandonné pour laisser la place aux alternatives : répartition du trafic sur les aéroports de l'Ouest (Rennes et Angers pour une meilleure coopération entre Régions), réalisation à Nantes.Atlantique d'une autre piste orientée Est-Ouest en remplacement de la piste actuelle orientée Nord-Sud.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes et dans ses commentaires sur les thèmes et sous-thèmes du chapitre 6.1.

EARL Guy Lamisse – 25 l'Angle-Chaillou à Nantes

Au vu des plans tels qu'ils ont été établis et confirmés, il nous semble très important d'apporter les observations suivantes concernant notre exploitation maraîchère, dont la plus grande partie se situe à L'Isolette sur la commune de Vigneux de Bretagne.

1. Si nous nous référons au plan affiché en Mairie, ce projet va entraîner des conséquences d'ores et déjà prévisibles :

- l'accès au village de l'Isolette sera supprimé; l'exploitation maraîchère sera amputée d'une très grande partie de ses terres en production;
- les ressources en eau, tant en qualité qu'en quantité, après travaux seront altérées;
- le maintien du siège de l'exploitation ne sera plus viable économiquement;
- le patrimoine personnel et professionnel sera très profondément obéré dans sa consistance et sa valeur.

2. Les conséquences sur l'emploi dans l'exploitation seront très importantes, car nous pérennisons actuellement l'emploi de cinq salariés permanents, et deux personnes en saisonniers.

3. Toute possibilité de transmission de l'exploitation sera compromise.

4. Si l'exploitation devait subsister partiellement, la proximité immédiate du trafic aérien et la circulation intense compromettrait de façon très importante les efforts

que nous faisons pour produire des légumes de qualité (pollution = retombées de métaux lourds sur les cultures).

L'aspect agronomique est un point très important. En effet, la terre qui reçoit nos cultures fait l'objet un sablage régulier, de drainages, nivelages, confection d'allées stabilisées, irrigation ..., le tout alimenté par une eau de qualité et en quantité suffisantes.

Le projet d'aéroport déstructure donc l'exploitation dans tous les domaines.

Nous avons déjà déménagé de Nantes, ne conservant au lieu de notre siège qu'une infime partie de l'exploitation d'origine, pour cause d'urbanisation.

Déménager de nouveau, c'est réinvestir dans un nouveau site, alors qu'il faut des années pour rétablir une productivité acceptable du sol.

L'environnement agricole actuel nous invite à la plus grande prudence et donc à une grande réserve. En outre, nous ne pouvons mesurer les conséquences des travaux engendrés par le projet (Calendrier ? Durée ? Nature ?).

La perte de récolte, de revenus et de patrimoine sera très élevée, comme vous le savez. Nous sommes aujourd'hui inquiets de ce projet d'aéroport, quant aux conséquences irrémédiables sur notre situation professionnelle et personnelle. Mais, nous croyons qu'il y a diverses possibilités à envisager pour compenser les préjudices que nous allons subir.

C'est pourquoi, nous demandons dès maintenant qu'une discussion soit engagée entre le ou les organismes chargés du projet, d'une part, et 1'EARL LAMISSE GUY exploitante, et la famille LAMISSE, propriétaire du foncier, d'autre part.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a fait une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

Les arguments développés ici ont déjà fait l'objet d'une analyse au thème 7 du chapitre 6.1.

Sur les points particuliers évoqués ici, la commission recommande au maître d'ouvrage une attention particulière lorsque l'étude spécifique pour cette exploitation sera lancée.

Monsieur André Durfort, membre de la Commission Consultative à l'Environnement de l'Aéroport de NA – 5, rue de la Sansonnière à Rézé.

Je m'autorise à attirer votre attention sur deux points qui ne sont jamais évoqués dans la presse et qui sont en réalité des raisons majeures qui justifient la suppression de la piste actuelle.

1- Les conditions de l'atterrissage côté Nord

Le système VOR/DME est une installation de sécurité qui constitue « un filet de sécurité », mais ses caractéristiques techniques et ses conditions d'installation ne lui permettent pas de réaliser un atterrissage « tout temps » Ses performances sont bien inférieures à l'ILS qui prend l'avion en charge totalement dans un « cône de guidage » jusqu'à son point de contact avec la piste.

En cas de visibilité insuffisante, le pilote est contraint d'appliquer des mesures de rattrapage par une intervention effective de la tour de contrôle ; En effet, après avoir traversé la Loire, le pilote ne dispose que d'un laps de temps très court, pour s'aligner- à vue- sur l'axe de la piste

Entre le moment de la prise en charge par le contrôleur, - passage de l'état de veille à l'état de vigilance - l'interprétation des anomalies éventuelles avec marge d'erreur due aux tolérances de l'appareillage - la transmission de l'ordre - l'interprétation de l'ordre avec barrière possible de la langue - son exécution - le contrôle de son efficacité - la réactivité n'est pas suffisante pour éviter une perte de temps.

L'intervention d'un tiers ajoute un «facteur humain», qui est toujours le maillon le plus faible de la chaîne de sécurité.

Toutes ces remarques ont été précisées dans le rapport d'enquête établi par le BEA et comme étant une cause non négligeable dans le déroulement de l'incident du 21 mars 2004.

La remise des gaz en bout de piste (plusieurs dizaines par an selon les déclarations de la DGAC à OF du 05.11.02)

C'est un constat d'échec. Cette solution ultime est coûteuse pour les compagnies toujours soucieuses de faire des économies. Elle ne devrait plus être un moyen de gestion ordinaire des incidents pour cause d'intempéries, dans un Aéroport moderne.

L'année 2005 ayant été fertile en incidents et accidents dans le monde (mais aussi à Brest) toutes les dispositions permettant de resserrer les « mailles du filet de sécurité» sont nécessaires pour parer aux défaillances humaines notamment des compagnies de charters des pays émergents.

Un ILS permettraient d'obtenir un guidage automatique, mais il est techniquement impossible de l'installer. L'émetteur de la balise du système de radioguidage est déphasé de 13° par rapport à l'axe de la piste. Arrivé à la « Neustrie », le pilote doit alors se recaler sur l'axe réel et poursuivre « à vue », le copilote étant chargé de surveiller les paramètres de bord. Il doit donc disposer d'une visibilité d'environ 3000 m pour apercevoir la piste. Arrivé à ce point, il apparaît alors que cette balise qui est le système

de sécurité redondant indispensable, surtout en cas de conditions météo défavorables, n'assure plus son rôle.

La sécurité ne repose plus que sur le professionnalisme du pilote qui, s'il est autorisé, choisit de poursuivre son approche à vue suivant une procédure, certes très réglementée, peut le conduire à un échec. Il doit donc remettre les gaz au terme de ce parcours s'il n'a pas réussi à localiser la piste, soit dès que son altitude avoisine les 100 m.

La pression économique, la concurrence et les contraintes d'horaires ne sont-t-ils pas des éléments qui peuvent inciter le pilote à prendre des risques ?

Il faut bien conclure que cet Aéroport gère le trafic dans des conditions difficiles, lorsque la visibilité est réduite.

Si la procédure de remise des gaz est acceptable, en bout d'une piste d'atterrissage, elle n'est pas supportable pour les populations riveraines d'une agglomération fortement urbanisée, ni pour ces passagers parfois médusés, qui survolent des villages et la zone boisée de «la ville au Denis » à moins de 100 m.

Comme toute entreprise à risques, I'Aéroport de Nantes Atlantique, doit disposer des moyens les plus performants, compatibles avec le trafic actuel ou futur.

2 - Le plan de gêne sonore

I1 a été établi par un arrêté préfectoral du 27 08 2003 sur la base d'un trafic estimé des années antérieures. La suppression de l'approche à vue côté Nord et la mise en place fin octobre 2006 de 1'Arrêté Ministériel de restriction d'usage, font que ces nouvelles conditions d'exploitation ont fait évoluer les limites du PGS. Le trafic à l'atterrissage a augmenté d'au moins 20 % sur la zone de la pointe de l'île de Nantes et risque de prolonger les contours de la Zone III du PGS vers la zone en cours d'aménagement de la pointe de l'île avec des conséquences sur la construction des immeubles (la construction d'immeubles est interdite en zone III)

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique. En revanche les points concernant l'ILS et le PGS sont traités en sous-thème 12.11 et 12.12 du chapitre 6.1.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des sous-thèmes 12.11 et 12.12 du chapitre 6.1.

Monsieur Michel Oheix – 58 rue Jean Poulain à Nantes (observation comprenant 3 cartes annexées)

Encore une Enquête Publique "Bidon", une formalité' administ-
-rative incontournable.

Comme à l'accoutumée, un impressionnant ensemble de documents propre à décourager, dès le premier abord, le citoyen ordinaire.

Le contenu de ces documents, très descriptif, difficilement analy-
-sable et contestable à priori, est beaucoup plus souvent affirmatif dans le sens voulu, favorable au projet, que justificatif, preuves à l'appui, exercice bien sûr infiniment plus difficile.

Un aéroport - dit "du Grand Ouest" à NOTRE DAME DES LANDES!?.

- Un projet qui ne peut s'intégrer au milieu environnemental.
- Un projet qui ne parvient pas à s'inscrire dans le périmètre imparti par l'arrêté ministériel du 09 Octobre 2003.
- Les 3 illustrations jointes montrent clairement, dans sa globalité, ce que les instances en charge du projet, soutenues et poussées par ses promoteurs, imbus de gloriole et avides de profits de toutes sortes, nous cachent soigneusement, à savoir notamment:
- Selon les normes de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes), organisme officiel localisé au Ministère de l'Equipement, le scénario de positionnement des pistes

retenue, dit "A3 amélioré" - que serait-ce s'il ne l'avait pas été ? - engendrerait un périmètre de "zone de nuisances" de 10 km de large sur 60 km de long propre à chaque piste.

- Le décalage longitudinal des pistes et leur non parallélisme, aberrations supplémentaires, aggraveraient considérablement l'emprise du périmètre des "zones de nuisances".
- En fonction des couloirs aériens imposés par les services de l'aviation civile et de l'aviation militaire :
  - L'approche du positionnement impératif d'alignement pour l'atterrissage à 12 km du bout de piste et 500 m d'altitude, conjuguée avec la nécessité de n'être qu'à 1000 m d'altitude 12 km avant ce point, en ligne droite ou en courbe,
  - L'accès à ces couloirs au décollage,
  - les "ronds d'attente" pour diverses raisons, à l'altitude 1.300 m, s'inscrivant dans un rayon de 25 km,

  engendreraient des nuisances supplémentaires certaines ou potentielles concentriquement à chaque piste.
- Les points impératifs d'alignement pour l'atterrissage (balises) positionnés à 12 km des extrémités des pistes se situeraient :
  - A l'Est :
    - Pour la piste Nord, juste sur l'agglomération de CASSON.
    - Pour la piste Sud, au Sud Ouest de MORT/ERDRE, à proximité de CASSON.
  - A l'Ouest :
    - Pour la piste Nord, juste sur l'agglomération de BOUÉE.
    - Pour la piste Sud, juste sur l'agglomération de CORDEMAIS.
- A l'Est, le point de séquence des axes d'alignement, point de densité maximum des vols, se situerait pratiquement à la Grand Haie, au Nord-Ouest et à proximité immédiate de l'agglomération de GRANDCHAMP DES FONTAINES où les avions évolueraient sensiblement entre 270 et 165 m d'altitude selon la piste concernée.
- A l'Ouest, LE TEMPLE DE BRETAGNE serait pris en tenaille

entre les deux alignements où les avions évolueraient sensiblement entre 210 et 120 m d'altitude selon la piste concernée.
Pour cette commune, inutile d'insister sur les nuisances dues aux décollages, surtout vis à vis de la piste Sud.

- Compte-tenu de l'orientation des vents dominants dans le secteur, Ouest à Sud-Ouest :
  - La majorité des atterrissages viendrait de l'Est, CASSON et MORT/ERDRE.
  - la majorité des décollages aurait lieu sur LE TEMPLE DE BRETAGNE.
- Le P.E.B. (Plan d'Exposition au Bruit) présenté a été "taillé sur mesures" et réduit à sa plus simple expression par les promoteurs du projet pour ne pas effaroucher à priori les populations concernées et ensuite limiter l'ampleur des indemnisations consécutives. Des contours "harmonieux" l'éloignent "judicieusement" des zones les plus agglomérées.
→ En résumé, c'est un P.E.B. très partiel et éminemment partial !...
- Le P.G.S. (Plan de Gène Sonore), quant à lui, ne pourrait être établi qu'après mise en service de l'aéroport et placerait les victimes des nuisances sonores et autres pollutions diverses, systématiquement occultées, devant le fait accompli et irréversible tout en laissant la maîtrise de l'ampleur des "mesures compensatoires" aux autorités de tutelle.
- Les statistiques récentes et actuelles montrent une nette tendance à l'augmentation du taux d'emport par mouvement, repoussant d'autant les risques de saturation des installations en service à NANTES-ATLANTIQUE.
- Les prévisions de trafic avancées apparaissent être de pure fantaisie, aléatoires à court terme elles sont illusoires à long terme.
  - Dans le contexte politique, énergétique, écologique, économique et climatique mondial actuel, qui peut établir de telles prévisions ?...

- Il est raisonnable de considérer que, globalement, l'aviation civile a atteint, voire dépassé son apogée et qu'il convient de scinder celle-ci en deux catégories :
  - L'aviation que l'on peut définir comme utile, voire nécessaire,
  - L'aviation superflue dont il faudra à terme, bon gré mal gré, faire son deuil.
- En outre :
  - L'agriculture locale importante et performante serait totalement déstructurée par :
    - les aliénations dues à l'infrastructure aéroportuaire,
    - La coupure des voies actuelles,
    - les voies locales de contournement, pudiquement dites "de rétablissement",
    - les voies auto-routières et ferroviaires envisagées,
    - La création de nouvelles zones d'habitat,
    - La création de nouvelles zones commerciales et industrielles.
  - Les liaisons et relations entre agglomérations géographiquement toutes proches deviendraient problématiques pour les mêmes raisons.
  - De nombreuses expropriations foncières et d'habitat privé, trop souvent désastreuses et scandaleuses, seraient engendrées par les mêmes raisons et viendraient couronner le tout.
- Un tel projet, délirant, sans avenir, doit être abandonné !...
  - Il est inutile, nuisible et incohérent : une folie !...
  - Ce serait une calamité environnementale, sociale et financière !...
- Si nécessaire, d'autres solutions seraient possibles, par exemple :
  - Mise en réseau des nombreux aéroports du "Grand Ouest" souvent sous exploités et pratiquement tous déficitaires, subventionnés, dont NANTES-ATLANTIQUE.
  - Etablissement d'une piste transversale orientée Est-Ouest à l'aéroport NANTES-ATLANTIQUE, en remplacement de l'actuelle récupérable et convertible en aire de dégagement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité faire une réponse spécifique.

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission a exprimé son opinion dans l'analyse des contributions précédentes et dans ses commentaires sur les thèmes et sous-thèmes du chapitre 6.1.

Fait à Nantes, le 13/04/2007

Isabelle AUBRY Membre titulaire	Thierry FLIPO Président	Pascal CUENIN Vice-président
Georges KIRGO Membre titulaire	Yves GODEC Membre titulaire	Gérard CHARTIER Membre titulaire
Marcel TRAVERT Membre titulaire		

Le présent rapport comporte 341 pages (pages 2 à 342). Il est suivi des avis de la commission sur 17 pages (pages 343 à 359) et complétées d'annexes dont la liste figure page 360.

Copie : Monsieur le Président du TA de NANTES
Madame, Messieurs les membres de la Commission d'enquête

enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et enquête sur la mise en compatibilité des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE

ordonnance du TA de NANTES du 10/07/2006

arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006

enquêtes du 18/10 au 30/11/2006

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête formule ici séparément de son rapport d'enquête un avis motivé sur le projet soumis à l'enquête en indiquant clairement s'il est favorable ou défavorable au projet.

S'agissant d'une double enquête, le présent document comporte en conséquence 2 chapitres :

1. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport (enquête DUP)

2. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU

1. Conclusions motivées de la Commission d'enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport

Données générales extraites du dossier de DUP et des éléments de réponse transmis par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête

L'aéroport de Nantes-Atlantique est le 10ème aéroport français et le 8ème aéroport de province avec 2,1 millions de passagers en 2005.

Sur les 15 dernières années, il a enregistré une progression moyenne de 4,3%/an ce qui le place sur ce critère en 3ème position derrière CDG (Roissy CHARLES DE GAULE) et Beauvais.

L'analyse des chiffres depuis 2000 montre une chute consécutive aux attentats du 11/09/2001 puis une nouvelle progression à partir de 2004.

Cette évolution est principalement due au dynamisme de la région.

L'aéroport actuel est situé au Sud-Ouest de l'agglomération nantaise, à proximité immédiate du périphérique.

Il se développe sur une surface totale de 319 ha avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large.

L'activité de l'aéroport comporte 3 volets :

- le transport passagers en forte croissance depuis 1975

Pour les vols réguliers, l'attractivité de l'aéroport s'étend sur les départements de Loire-Atlantique, de Vendée, de Maine-et-Loire et du Morbihan soit une population de près d'1,7 millions.

Pour les vols vacances et charters, le rayon de clientèle est beaucoup plus large. Il correspond à un trajet d'environ 2 h et correspond au 3 grandes régions de l'Ouest : Pays de Loire, Bretagne et Poitou-Charentes.

Evolution du nombre de passagers - trafic commercial (Source : DGAC)

Nb de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
commerciaux	1 992 909	1 981 438	1 876 903	1 905 606	1 938 447	2 161 177	2 423 720

Evolution du nombre de mouvements avions commerciaux
(Source : DGAC)

Nb de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
commerciaux	41 739	39 081	35 898	34 301	31 219	35 486	37 156

- le fret aérien : une part secondaire de l'activité

Avec moins de 10 000 tonnes transportées, cette activité a une faible incidence.

- l'aviation non commerciale : une activité de complément

L'aviation non commerciale correspond à l'aviation d'affaires, aux aéro-clubs, aux hélicoptères…

Ce trafic est important (43% des mouvements).

Il n'impacte pas ou peu la capacité de l'aéroport car il intervient en dehors des créneaux utilisés par l'aviation commerciale.

Ce trafic est en baisse probablement par l'effet cumulé des coûts de pratique en hausse sensible et des contraintes imposés par l'augmentation du trafic commercial.

L'environnement de l'aéroport est constitué du lac de Grand Lieu, par une zone d'activité riveraine et par la partie Sud et Ouest de l'agglomération Nantaise.

Ce lac d'effondrement est un des plus grands lacs naturels de France.

Il constitue une grande réserve ornithologique. Il est classé ZPS et appartient au réseau Natura 2000. Il présente un ensemble de milieux variés de grande qualité.

Il est également recensé comme réserve naturelle et site classé.

La zone d'activité qui s'est développée autour de l'aéroport s'étend sur 8 communes. Elle est le principal pôle d'activité au Sud de la Loire.

Pour l'essentiel, les activités qui s'y développent ne sont pas liées à la présence de l'aéroport.

Compte tenu de la proximité de l'agglomération Nantaise, le bruit aérien est un enjeu fort.

Une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) existe sur le site de Nantes-Atlantique depuis 1988.

Elle est présidée par la préfet et elle regroupe les représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de riverains.

Les trajectoires d'envol constituent l'essentiel des débats de la CCE.

Sur le plan économique, l'aéroport « pèse » 1 750 emplois (chiffre 2003) et 135 millions d'€ au sein des services et entreprises implantés sur la plate-forme.

A cela, il convient d'ajouter les impacts indirects :

- les activités économiques des entreprises hors du site mais qui sont au service des usagers de l'aéroport : agences de voyage, tours opérateurs, hôtels, restaurants, commerces, tourisme… pour 120 millions d'€ (données enquête 2003) ;

- les dépenses successives effectuées par tous les bénéficiaires des avantages économiques directs et indirects de l'aéroport pour 510 millions €.

Les perspectives de développement de l'aéroport sont importantes.

Toutes les simulations de trafic annoncent sa saturation à moyen terme.

Le dossier prend en compte une hypothèse de trafic de **4 millions de passagers à l'horizon 2025.**

La configuration actuelle de l'aéroport comporte des obstacles à son développement :

- une piste unique, frein à la compétitivité

L'aéroport ne dispose que d'une seule piste.

Elle est exploitée dans les deux sens suivant le vent.

Cette caractéristique limite la capacité d'accueil de l'aéroport et son niveau de service.

- une aérogare au maximum de ses capacités

L'aérogare a une surface de l'ordre de 30 000 m2.

En appliquant le ratio de 10 000 m2/ million de passagers, les hypothèses de trafic montrent que l'équipement serait saturé avant 2020.

Une extension de l'aérogare serait possible pour porter sa capacité à 4 millions maximum pour 80 millions d'€ moyennant une qualité de service légèrement dégradée.

- des nuisances sonores très impactantes sur les riverains

Les travaux complémentaires engagés lors du débat public ont révélé que le niveau de saturation de l'aéroport est plutôt lié aux impacts sonores et urbains de l'exploitation de Nantes-Atlantique.

L'expertise menée dans le cadre de la CPDP (Commission Particulière de Débat Public) a évalué l'impact du maintien de l'aéroport jusqu'à son extrême saturation :

- 4,5 millions de passagers
- horizon 2020 – 2030
- niveaux sonores les plus exigeants tels que recommandés par l'ACNUSA.

63 000 personnes seraient concernées par le PEB en zones A+B+C+D dont 16 000 en zones A+B+ C.

L'urbanisme serait fortement contraint puisque la zone D s'étendrait au delà de la gare SNCF de Nantes, et la zone C au delà de l'Ile de Nantes.

Le PEB actuellement en vigueur a été révisé et approuvé le 17/09/2004.

Il couvre 5 810 ha et concerne 41 140 personnes. Cette couverture est 6 fois plus importante que celle du précédent PEB qui datait de 1993.

Les solutions d'aménagement in situ existent : extension de l'aérogare, création d'une 2 ème piste, utiliser l'aéroport de St Nazaire / Montoir en complément, mobiliser les capacités aéroportuaires du Grand Ouest, favoriser la complémentarité aérien – TGV…

Ces différentes options n'apportent pas de solutions de portée suffisante pour palier la saturation prévisible de l'aéroport tant sur le plan technique que sur le plan des nuisances sonores.

L'Etat a décidé en conséquence de porter un projet visant à déménager l'activité de NA sur un site situé au Nord de Nantes, à 22 km de son centre, à Notre-Dame-Des-Landes (NDDL).

Dès la fin des années 1960, la création d'un nouvel aéroport pour les régions Bretagne et Pays de la Loire a été envisagée dans le cadre du schéma de structure d'équilibre Nantes / St Nazaire.

A cette époque, le site de NDDL avait été identifié comme site préférentiel, notamment grâce à sa desserte routière.

Le 11/01/1974, l'Etat créait une ZAD (Zone d'Aménagement Diféré) sur le site pressenti et en confiait la mise en œuvre au Conseil Général de LOIRE ATLANTIQUE (repris plus loin sous le sigle CG 44). Il a été ainsi ouvert un droit de préemption pendant 14 ans, jusqu'en 1988. A cette date, les communes ont pris le relais par un droit

de préemption urbain délégué au CG 44 jusqu'en 2004. Ce droit a permis au CG 44 d'acquérir une grande partie des terrains.

Début 2000, le projet a été relancé par la réunion interministérielle du 26/10/2000 et la DTA de l'estuaire de la Loire qui prennent en compte le transfert de l'aéroport de Nantes-atlantique vers la future plate-forme de NDDL.

Les études ont été inscrites au contrat Etat – Région 2000 – 2006.

En mai 2001, le ministre chargé des transports confiait au préfet de région la préparation d'un débat public sur le sujet.

La CNDP (Commission Nationale de Débat Public) a décidé le 9/07/2001 d'organiser ce débat qui s'est tenu du 15/12/2002 au 28/05/2003.

Le rapport établi par la CPDP publié le 15/07/2003 décrit le déroulement des débats, rappelle les positions exprimées, notamment la volonté de limiter les nuisances sonores et donc d'abandonner la famille de scénarios avec l'aérogare située au Nord des pistes (appelée scénario « Sud 510 m »).

Par arrêté du 9/10/2003, au vu du CR de la CPDP, l'Etat a mis à l'étude le projet en vue de poursuivre la procédure.

Les conditions de cette poursuite y sont précisées :

- l'aérodrome aura vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution de celui de Nantes-Atlantique ;
- il sera classé en catégorie A au sens du code de l'aviation et comportera 2 pistes ;
- sa capacité maximale sera de 9 millions de passagers par an ;
- il sera implanté dans la ZAD ;
- le scénario « Sud 510 m » est abandonné ;
- les études seront menées dans le respect des principes de développement durable et dans le souci de minimiser l'impact environnemental ;
- les dispositions de l'article 155 de la loi du 27/02/2002 susvisée (droit de délaissement) seront mises en œuvre.

A l'issue du débat public, les études ont été menées dans un souci de concertation avec les différents acteurs et riverains.

Différents organes ont été créés pour permettre une consultation régulière des principaux acteurs concernés : les collectivités impactées par l'aspect socio-économique et celles directement touchées par l'emprise pressentie.

Il a été ainsi créé :

- le comité de pilotage,

- le syndicat mixte d'études de l'aéroport de NDDL représentant des collectivités territoriales,
- le pôle d'information.

Les études se sont poursuivies pour aboutir à un avant-projet qui est soumis à enquête publique avec deux volets :

- l'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité des communes concernées directement par le projet.

Dans ce chapitre, la commission examine le volet « l'utilité publique » de ce grand équipement.

Le programme présenté par l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique DUP concerne :

- La réalisation de la plate-forme aéroportuaire qui comprend la zone de manœuvre des avions (2 pistes et leurs voies de desserte) et la zone des installations situées entre les pistes (stationnement des avions, aérogare et activités directement liées au fonctionnement de l'aéroport). La plate-forme et ses voies de desserte occupent près de 1 000 ha (940 ha pour la plate-forme aéroportuaire + le barreau routier et le rétablissement des communications).

- La réalisation de la desserte routière de la plate-forme aéroportuaire. Cette desserte est constituée par un barreau entre la RN 165 et la RN 137 dont les caractéristiques sont adaptées pour écouler le trafic attendu (11km avec un profil en travers pouvant aller jusqu'à 32 m).

- La réalisation de voies nouvelles ou de recalibrage des voies existantes en vue de réorganiser la voirie locale compte tenu de l'impact du projet sur celle-ci.

- La réalisation des ouvrages d'assainissement nécessaires à la gestion et au traitement des eaux pluviales et des eaux usées issues de la plate-forme et de sa desserte routière.

D'autres réflexions sont en cours. Plusieurs projets ressortent :

- à l'horizon de l'ouverture de l'aéroport

- projet de nouveaux espaces d'accueil d'entreprises à vocation aéroportuaire,
- projet de desserte par un tram-train de la plate-forme.

- à l'horizon de 2025

- une desserte ferroviaire Rennes Nantes via le futur aéroport

Ces différents projets feront l'objet de procédures de DUP spécifiques conduites par leur maître d'ouvrage respectif.

Il s'agit d'opérations complémentaires au projet d'aéroport, non incluses dans le programme des travaux.

Elles ont été prises en compte dans la conception de l'aéroport pour que leur intégration soit facile, notamment pour ce qui concerne les gares et l'organisation des échanges multimodaux.

Pour le site aéroportuaire actuel, l'Etat a indiqué lors du débat public qu'il y aurait transfert des activités de Nantes-Atlantique sur Notre-Dame-des-Landes.

- le trafic commercial sera transféré ;
- les activités industrielles et de services présentes sur le site de Nantes-Atlantique et non directement liées à la proximité d'un aéroport commercial seront maintenues et développées ;
- le renforcement du pôle aéronautique, qui restera un pôle économique majeur de l'agglomération nantaise, sera encouragé sur le site actuel ;
- la piste actuelle sera maintenue pour répondre aux nécessités du fonctionnement industriel et son emprise revue en conséquence (l'emprise de l'aéroport recalibré passerait à 80 ha) ;
- les emprises libérées participeront à l'apport de l'Etat à l'opération aéroportuaire (les terrains appartenant à l'Etat sur le site de Nantes-Atlantique s'élèvent aujourd'hui à 320 ha au total ce qui permet de libérer 240 ha).

Les principales idées exprimées par le Public

Beaucoup d'opposants au projet sont venus dénoncer un projet du passé, une concertation insuffisante, un dossier « touffu » qui ne démontre pas l'utilité du projet de plate-forme NDDL.

Ils contestent les projections de trafic qui auraient été grossièrement surestimées.

L'intérêt socio-économique ne serait pas démontré.

Sur le plan économique et financier, ils contestent les affirmations figurant au dossier sur l'emploi, l'estimation du projet, sa rentabilité et le service supplémentaire qu'il est censé apporter.

Ils relèvent que le projet entraînerait la disparition de plusieurs dizaines d'exploitations agricoles et une destruction irréversible du milieu naturel.

Ils soutiennent que le projet a rejeté toutes les solutions alternatives sans les avoir préalablement sérieusement étudiées.

Ils considèrent que le projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire.

Ils soutiennent que la sortie de ZAD (une partie de la plate-forme prévue au projet sort de l'emprise de la ZAD) constitue une irrégularité.

Ils critiquent les mesures de compensation qu'ils jugent insuffisantes.

L'analyse de ces idées par la commission

Sur l'appréciation du trafic, les dernières données confortent la position du maître d'ouvrage et les simulations qu'il présente. Après un ralentissement sensible consécutif aux attentats du 11/09/2001, le trafic commercial est reparti à la hausse que ce soit en nombre de passagers ou en nombre de mouvements.

L'intérêt socio-économique a fait l'objet d'une étude sérieuse et détaillée en pièce F. Quels que soient les scénarios retenus, les calculs de TRI donnent des résultats acceptables à bons.

L'évaluation financière du projet paraît sérieusement établie. Elle a fait l'objet de validation de la part des autorités de tutelle (DGR – Direction Générale des Routes - pour le projet routier, DGAC – Direction Générale de l'Aviation Civile - pour la plate-forme aéroportuaire – voir annexes H8 et H9).

La rentabilité du projet a fait l'objet d'une analyse approfondie par les services de l'Etat. Le futur aéroport dégagera un EBE (Excédent Brut d'Exploitation) qui lui permettra de financer et d'amortir une grande partie des investissements, tout en assurant la rémunération du concessionnaire.

La charge pour l'état se limitera au barreau routier (63 M€ HT), aux équipements de navigation aérienne (34 M€ HT) et à une éventuelle participation via une subvention d'investissement dans le financement de l'aéroport. Cette charge devrait être compensée par les recettes attendues sur la vente des 240 ha de terrains libérés du fait de la réduction d'activité de NA.

Le gain de service de la future plate-forme en terme d'exploitation paraît établi : temps de roulage, capacité d'accueil, ILS, nuisances sonores, survol des zones habitées…

En ce qui concerne l'agriculture, le maître d'ouvrage s'est engagé : « un accompagnement de chacune des exploitations impactées sous forme d'un appui technique et d'un soutien logistique et administratif est prévu, par convention, avec la chambre d'agriculture sur une durée de 6 années ». Malgré cette assurance, on comprend l'inquiétude des agriculteurs. Ils ont besoin d'être fixés au plus vite sur leur avenir. Cependant, à ce stade d'étude, le maître d'ouvrage peut difficilement être plus précis. Il lui faut attendre les résultats de l'enquête publique, modifier éventuellement ses études, boucler et faire adopter son avant-projet avant d'élaborer les études de détail.

La destruction du milieu est le prix à payer pour accueillir la nouvelle plate-forme. Les mesures proposées limiteront l'impact du projet. Elles présentent des mesures de compensation dont l'efficacité pourra être contrôlée par les différents outils de suivi qui sont présentés dans l'étude d'impact.

Il faut aussi compter dans le bilan des espaces naturels consommés, les 240 ha de terrains libérés à NA qui permettront une extension de l'urbanisme sans consommer de nouveaux espaces naturels.

Les solutions alternatives ont été étudiées lors de l'élaboration du projet et lors du débat public. L'alternative piste Est Ouest à NA a été écartée par le maître d'ouvrage au même titre que toutes les solutions d'amélioration imaginées à NA.

L'analyse des porteurs du projet l'a amené à conclure que les contraintes foncières, techniques, urbanistiques, environnementales, sécuritaires… rendent vaines toute tentative d'amélioration durable à NA qui soit à l'échelle des problèmes posés.

Les solutions alternatives à NA ne permettent pas de régler les principaux inconvénients du site NA :

- contraintes foncières : 320 ha disponibles alors qu'un outil adapté à la demande exige probablement un minimum de 700 ha ;
- contraintes techniques : implantation ILS sur piste 21, temps de roulage si les installations actuelles sont réutilisées…
- contraintes environnementales : importance des populations touchées par les nuisances sonores, atteinte à des milieux de haute qualité protégés de façon réglementaire…
- contraintes liées au survol de zones habitées : risque lié au survol de zone d'habitat dense…

Contrairement à ce qu'affirment les opposants au projet, la commission ne considère pas que « le projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire ».

Même si la question foncière est importante pour l'équilibre du financement de l'opération (la pièce F du dossier est très nette à cet égard – voir le calcul du TRI – Taux de Rendement Interne – où l'impact de la question foncière est décisif), ce n'est pas son objectif principal.

Le projet s'inscrit bien dans une volonté d'aménagement du territoire exprimée depuis longtemps qui a servi de base à l'élaboration des documents d'urbanisme : DTA (Directive Territoriale d'Aménagement), projet de SCOT (Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale), POS/PLU des communes concernées qui ont respecté les principes affichés par l'Etat dans ses PAC (Porter A Connaissance) lors de l'élaboration de ces documents.

En conclusion

S'agissant d'une enquête préalable à la déclaration publique de l'opération, il appartient à la commission de se prononcer, suivant la théorie du bilan, sur l'utilité publique de l'opération.

La commission porte au crédit de l'opération :

- la mise en œuvre d'un outil adapté au développement attendu pour la Région tant sur le plan économique que sur le plan du trafic aérien ;
- toute chose étant égale par ailleurs, la baisse importante du nombre de personnes impactées par les nuisances sonores ;
- la réduction sensible du risque lié au survol des populations ;
- la cohérence du projet avec les décisions prises en terme d'aménagement du territoire depuis près de 30 ans ;
- de nouvelles ressources pour le développement urbain des communes du Sud Loire (les 240 ha libérés à NA + les zones libérées des contraintes du PEB actuel) ;
- un projet fédérateur à l'échelle du Grand Ouest ;
- des mesures de compensation face aux perturbations attendues ;
- de nouvelles rentrées fiscales compte tenu de l'augmentation de l'activité attendue ;
- une activité pérenne sur le plan économique à l'échelle de la durée d'amortissement du projet ;
- des modalités de financement qui permettent d'envisager la construction et l'exploitation de l'équipement sans lourdes charges pour l'Etat et les collectivités locales.

A son débit, elle comptabilise :

- un lourd tribut pour l'environnement (eau, faune, flore) ;
- un lourd tribut pour l'agriculture (près de 1 000 ha de terres agricoles sacrifiées – voire plus à long terme) ;
- un impact socio-économique fort sur les communes limitrophes ;
- des mesures de compensation qui semblent trop limitées ou tout au moins pas suffisamment détaillées pour les communes de la CCEG (besoins en équipements publics, en rétablissements de communication, accompagnement pendant la phase travaux…) ;
- des incertitudes qui restent à lever sur les liaisons fer : tram-train et TGV Rennes – NDDL ;
- un pari sur l'avenir.

La Commission d'enquête a regretté que :

- la question de l'alternative « Solidarité Ecologie » (une seule piste Est Ouest) n'ait pas pu être totalement traitée par le débat public. Cette question a occupé une grande partie de l'enquête alors qu'elle aurait du être examinée à fond lors du débat public ce qui aurait permis à l'enquête de se concentrer sur le projet NDDL. A l'issue du débat public, chaque partie est restée sur ses positions : l'association a considéré que son alternative « une piste Est Ouest » à NA n'avait pas été étudiée. Le maître d'ouvrage a principalement examiné une solution 2 pistes à NA considérant qu'une seule piste n'était pas capable d'assurer un trafic au delà de 4 millions de passagers.

- le niveau de précision des documents fournis à l'enquête ait déçu le public, notamment les agriculteurs, leurs organisations et les élus de la CCEG. Ils attendaient beaucoup plus de précisions dans les documents d'enquête sur d'éventuelles mesures de compensation. Compte tenu du niveau d'étude atteint par le projet au stade de l'enquête (avant-projet sommaire), il est normal que de nombreuses questions n'aient été traitées que sur le principe. Il reste à les examiner dans le détail. Ce processus de mise au point du projet n'a probablement pas été assez expliqué aux intéressés dans la phase de concertation préalable.

- certaines parties de la pièce F soient trop elliptiques et qu'elles ne puissent pas être comprises par le commun des mortels.

- les réponses aux contributions importantes soient si laconiques alors que la commission s'était donnée la peine de les résumer compte tenu de leur spécificité.

La Commission d'enquête a apprécié :

- la clarté des pièces A à E du dossier.

- la pertinence des mesures de compensation proposées même si certaines d'entre elles restent à préciser et à décliner dans le détail. Les principales mesures proposées sont :

    - Eau : mise en place d'un conservatoire de la qualité des eaux (sans préjuger des mesures qui pourraient intervenir dans la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

    - Patrimoine naturel : prospection floristique, déplacement de vieux arbres, suivi de chantier, plan de gestion environnemental sur 1 600 ha, acquisition de 162 ha à l'Est du site, passages à faune, plantations de haies, reboisement, acquisition de 62,2 ha pour reboisement compensateur, plan de gestion environnemental sur 13 000 ha,

acquisition d'espaces sensibles avec plan de gestion agri-environnemental, création de 156 mares, restauration de milieux récepteurs, déplacement d'espèces, amélioration des connaissances, création d'un observatoire de suivi environnemental…

- Paysage : mise en œuvre d'un projet paysager sur l'équipement et ses voiries d'accès

- Aménagement du territoire : réservation d'un espace de respiration entre l'aéroport et l'agglomération Nantaise

- Loisir : création de 15 km de chemins de randonnée, site de remplacement pour le moto-cross…

- Patrimoine culturel : réflexion à mener pour la sauvegarde d'éléments intéressants…

- Bruit : mise en œuvre du droit de délaissement, création d'une CCE, mise en œuvre d'un PEB, d'un PGS, d'un dispositif de mesure de bruit avant la mise en service…

- Air : mise en place d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air

Considérant que le projet tel qu'il a été soumis à enquête publique présente plus d'avantages que d'inconvénients, malgré ses imperfections et ses imprécisions, la commission d'enquête donne un **avis favorable,** à la majorité de 5 voix sur 7, à l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière.

Cet avis est soumis aux **réserves et recommandations** suivantes :

Les réserves :

- L'étude d'impact suggère tout un catalogue de mesures pour le suivi de l'opération et de ses conséquences sur l'environnement. Elle prévoit de nombreuses actions spécifiques et la mise en place de structures consultatives : observatoire pour le suivi de la qualité des eaux, observatoire de suivi environnemental, mise en œuvre d'un dispositif de mesure de bruit avant la mise en service, mise en place d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air… La commission demande qu'un seul observatoire supervise l'application de l'ensemble des mesures proposées et les structures ad hoc qu'il est prévu de créer. Cela favorisera une approche systémique

et globale qui ne pourra être que favorable à la défense des intérêts environnementaux. Cet observatoire sera chargé d'établir un point zéro avant le démarrage des travaux.

- Le projet de rétablissement des communications paraît faible. La commission demande qu'il soit complété pour permettre un désenclavement du bourg de NDDL vers l'Ouest et la RN 165.

- Pour garder toute la cohérence au transfert (et éviter une mésaventure de type Mirabel – nouvel aéroport de MONTREAL abandonné au profit de l'ancien), la commission demande qu'à l'ouverture de la plate-forme NDDL, l'activité de NA soit strictement limitée au trafic aérien lié à l'activité d'AIRBUS.

- Concernant le traitement des eaux sur les aires de déverglaçage, la commission relève une contradiction entre les mesures décrites en page 284 de l'étude d'impact et celles figurant dans la réponse du maître d'ouvrage au sous-thème 8.2 qui semblent moins qualitatives. Dans ces conditions, elle considère que seules les mesures d'isolement et de traitement définies dans l'étude d'impact doivent être retenues.

Les recommandations :

- Concernant la CCEG, la commission recommande au maître d'ouvrage de poursuivre la concertation en lui rappelant son obligation en matière de rétablissement des communications tant pendant la phase travaux que pendant la phase exploitation.

- Concernant les agriculteurs, la commission a relevé les mesures de compensation annoncées. Elles ne sont définies aujourd'hui qu'au stade du principe. Il convient de poursuivre rapidement la concertation pour les définir avec précisions. Le monde agricole supporte l'incertitude du projet de NDDL depuis trop longtemps ce qui lui créé des difficultés : blocage foncier, baux précaires, mises aux normes des installations sans visibilité sur l'amortissement des travaux... Il convient désormais de lui donner rapidement les moyens de se réorganiser sur place ou de retrouver une implantation à l'extérieur de la zone perturbée.

- Concernant les liaisons fer, la commission prend acte des dates annoncées dans le dossier : liaison tram-train à l'ouverture du futur aéroport (2012) et liaison TGV Rennes - NDDL à l'horizon 2025. Il appartient au porteur du projet, en l'occurrence l'Etat, de s'engager résolument dans la réalisation de ces projets (dans lesquels il peut fortement s'impliquer) pour que ces échéances soient respectées.

- Pour éviter un trop fort impact sur l'environnement, tant pendant les travaux que pendant la période d'exploitation, la commission recommande qu'un projet équilibré en terrassements (déblai = remblai) soit trouvé pour éviter tout apport extérieur à l'opération.

Fait à Nantes, le 13/04/2007

Isabelle AUBRY Membre titulaire	Thierry FLIPO Président	Pascal CUENIN Vice-président
Georges KIRGO Membre titulaire	Yves GODEC Membre titulaire	Gérard CHARTIER Membre titulaire
Marcel TRAVERT Membre titulaire		

2. Conclusions motivées de la Commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU

Données générales

5 PLU doivent être mis en compatibilité avec le projet.

Il s'agit des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE.

Pour la première commune, la mise en compatibilité du projet concerne uniquement le projet de desserte routière.

Les autres communes sont concernées directement par la plate-forme.

Un nouvelle zone intitulée UF aéro va être créée pour couvrir l'aire aéroportuaire.

Les dossiers soumis à l'enquête sont composés des pièces suivantes :

- une notice explicative,
- un extrait du rapport de présentation avant et après modification,
- le règlement avant et après modification,
- le plan de zonage avant et après modification,
- la liste des emplacements réservés.

Les principales idées exprimées par le Public

Le Public qui s'est exprimé sur cette enquête a cru voir une distorsion entre l'aire du projet soumis à la DUP et les zones UF aéro des différents PLU.

Certains sont venus réclamer des emplacements réservés ou des zones particulières pour les communications à rétablir ou pour les équipements publics qui seront générés par l'opération.

L'analyse de ces idées par la commission

La première observation ne paraît pas fondée. Les zones UF aéro semblent coïncider avec l'aire de la plate-forme présentée dans le cadre de la DUP (à l'échelle près).

Pour ce qui concerne les emplacements réservés, en l'état actuel des réflexions, le rétablissement des communications et l'accompagnement des communes directement impactées par le projet sont affirmés dans leur principe. Ils ne sont pas encore déclinés avec détail sur les différents sites concernés.

L'enquête DUP présente des documents d'étude de niveau avant-projet sommaire. L'avant-projet sera finalisé en fonction des résultats de l'enquête publique. C'est après cette étape que les études de détail pourront être engagées, notamment sur le rétablissement des voiries, les équipements publics, les besoins spécifiques des communes pendant la période de travaux…

Au stade d'étude DUP, les emplacements réservés, l'ajustement de telle ou telle disposition du règlement ou du zonage… ne peuvent pas être arrêtés.

Une modification des PLU pourra être engagée ultérieurement si cela s'avère nécessaire.

En conclusion

Considérant que les projets de modification des PLU concernés sont cohérents avec le projet soumis à l'enquête DUP, la commission d'enquête donne un **avis favorable,** à la majorité de 5 voix sur 7, à la mise en compatibilité des PLU des communes de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE, avec le projet d'aéroport du Grand Ouest.

Fait à Nantes, le 13/04/2007

Isabelle AUBRY Membre titulaire	Thierry FLIPO Président	Pascal CUENIN Vice-président
Georges KIRGO Membre titulaire	Yves GODEC Membre titulaire	Gérard CHARTIER Membre titulaire
Marcel TRAVERT Membre titulaire		

Les présentes conclusions comportent 17 pages (pages 343 à 359). Elles sont précédées d'un rapport de 341 pages (pages 2 à 342) et complétées d'annexes dont la liste figure page 360.

Copie : Monsieur le Président du TA de NANTES
Madame, Messieurs les membres de la Commission d'enquête