

CHAPITRE 4

COMMUNES ET POPULATIONS CONCERNEES

COMMUNES et POPULATIONS CONCERNEES

Documents de référence : projet de dossier de débat public (juillet 2002)

- I – Population et Aménagement du Territoire
- II – Orientation des pistes
- III – Positionnement des pistes
- IV – Communes et populations concernées
- V – Comparaisons de populations avec les autres projets aéroportuaires
- VI – Evolution de population entre 1982 et 2001
- VII - Densité de la population actuelle /km²
- VIII – Conclusion

I – POPULATION et AMENAGEMENT du TERRITOIRE

Les études pour le choix d'un site aéroportuaire pour le Grand Ouest ont été initiées au milieu des **années 60**. Lors de ces études, différents sites ont été étudiés pour finalement aboutir, en 1974, à la création de la ZAD (zone d'aménagement différé) sur le site de NOTRE DAME des LANDES.

Avant de réaliser un focus sur la zone concernée, il est indispensable de prendre du recul afin d'observer les *différentes évolutions* constatées au niveau interdépartemental, suite au dernier recensement de l' INSEE (RP 1999) afin d'intégrer un tel projet dans une réflexion d'**AMENAGEMENT du TERRITOIRE** cohérent et durable.

Pour apprécier les analyses proposées, des comparaisons seront effectuées avec les évolutions observées sur les communes concernées par la ZAD et/ou pouvant être survolées (cf page 41 Dossier de Débat Public – Juillet 2002), à savoir :

NOTRE-DAME-DES-LANDES	(ZAD)
GRANDCHAMP-DES-FONTAINES	(ZAD)
TREILLIERES	(ZAD)
VIGNEUX-DE-BRETAGNE	(ZAD)
LE TEMPLE-DE-BRETAGNE	
MALVILLE	
CORDEMAIS	
FAY-DE-BRETAGNE	
CASSON	
HERIC	

A – Evolution du nombre de logement de 1974 à 1999

(Source INSEE RP99)

Voir Carte Evolution du nombre de Logements page suivante

On constate un fort développement du nombre de logements sur la zone littorale ainsi que sur les zones périphériques d'agglomération (NANTES / RENNES / VANNES / ST NAZAIRE).

Ces évolutions matérialisent de larges zones concentriques, s'étirant jusqu'à 30 / 35 km des coeurs d'agglomération grâce aux axes majeurs de circulation (routes Nantes/Rennes et Nantes/Vannes).

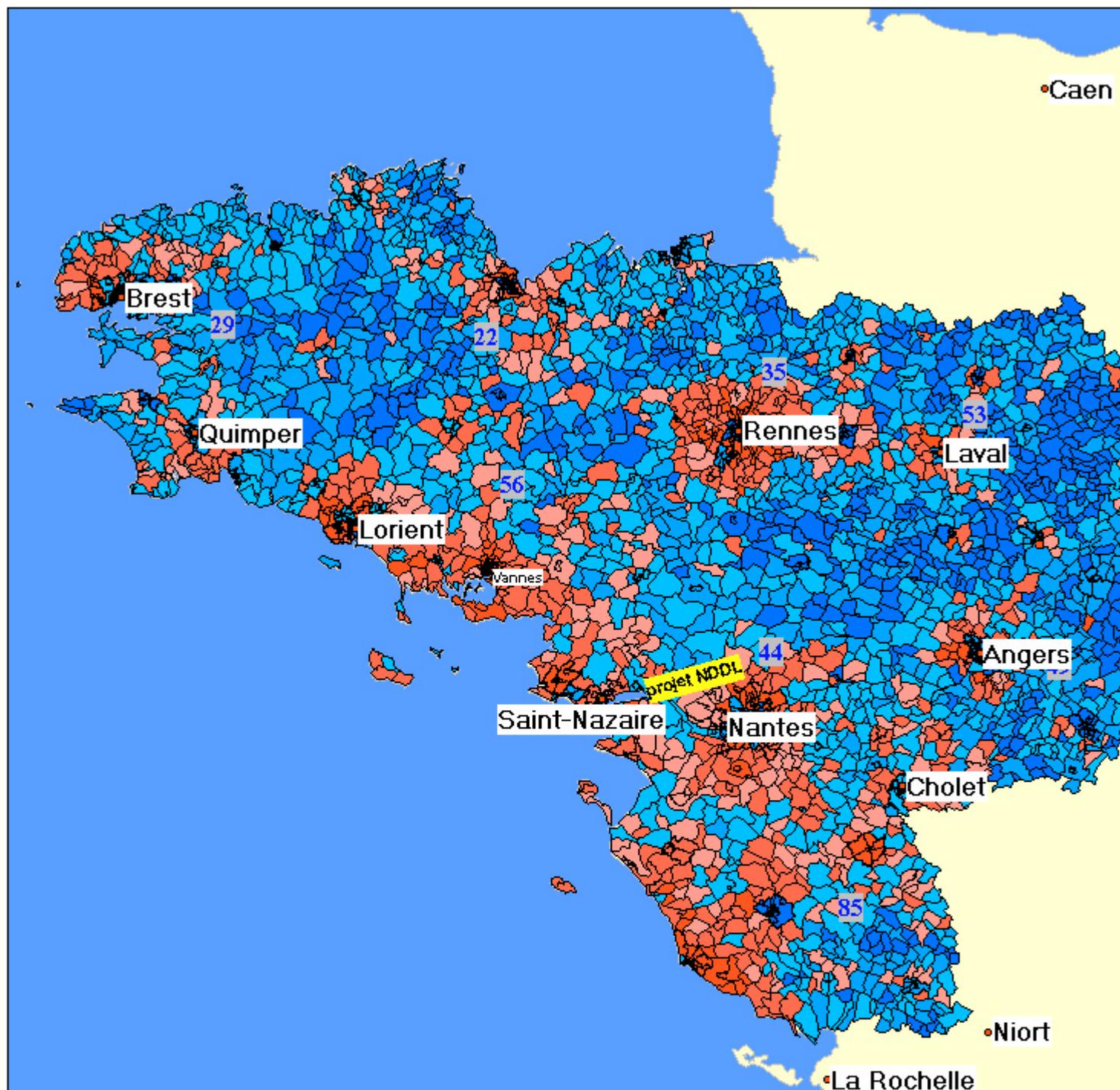
Les secteurs les plus dynamiques depuis 1974 continuent un développement soutenu et contribuent à un développement des logements dans des communes périphériques de plus en plus éloignées des centres ville d'agglomération.

Comparaison entre Régions et Zone concernée

Secteurs	% d'évolution du nombre de logement entre 1974 et 1999
Région Pays de Loire	+ 66,3 %
Région Bretagne	+ 66,6 %
Total Régions Bretagne Pays de Loire	+ 66,4 %
Zone concernée	
Notre Dame des Landes	+ 54,8 %
Grandchamp des Fontaines	+ 175,2 %
Treillières	+ 225,9 %
Vigneux de Bretagne	+ 119,0 %
Le Temple de Bretagne	+ 169,7 %
Malville	+ 168,6 %
Cordemais	+ 89,6 %
Fay de Bretagne	+ 48,1 %
Casson	+ 138,4 %
Héric	+ 88,1 %
Total Zone concernée	+ 120,7 %

Depuis 1974, l'**urbanisation** des communes concernées par le projet aéroportuaire n'a **pas été contrôlée** par les pouvoirs publics et affiche une très forte évolution des logements (près du **DOUBLE** de l'évolution des régions Bretagne / Pays de Loire !)

Evolution du nombre de logements Bretagne - Pays de Loire 1974-1999



Indice d'évolution du nombre de logement entre 1974 et 1999

(base 100 = évolution moyenne Région Bretagne-Pays de Loire soit +66,4%)

300 - 6 000	(225)
150 - 300	(592)
120 - 150	(393)
80 - 120	(882)
50 - 80	(919)
0 - 50	(914)

Le projet s'inscrit dans un secteur en très forte évolution d'urbanisation (près du DOUBLE de l'évolution connue sur le GRAND OUEST !)

B – Evolution démographique entre 1982 et 1999

(Source INSEE RP99)

Voir carte Evolution de la Population page suivante

En corrélation avec le développement des logements, l'évolution démographique depuis 1982 fait apparaître un très fort développement sur le Nord de l'agglomération nantaise et le Sud de l'agglomération rennaise, porté par l'axe routier Nantes/Rennes.

Ces vastes secteurs, autrefois qualifiés de "zones rurales", constituent aujourd'hui de nouvelles zones d'habitat dites "**zones péri-urbaines pavillonnaires**".

Comparaison entre Régions et Zone concernée

Secteurs	% d'évolution de la population entre 1982 et 1999
Région Pays de Loire	+ 9,9 %
Région Bretagne	+ 7,4 %
Total Régions Bretagne Pays de Loire	+ 8,7 %
Zone concernée	
Notre Dame des Landes	+ 29,5 %
Grandchamp des Fontaines	+ 55,8 %
Treillières	+ 69,0 %
Vigneux de Bretagne	+ 48,0 %
Le Temple de Bretagne	+ 54,3 %
Malville	+ 42,6 %
Cordemais	+ 25,7 %
Fay de Bretagne	+ 14,5 %
Casson	+ 35,4 %
Héric	+ 27,1 %
Total Zone concernée	+ 41,9 %

Ici encore, on constate que, malgré la création de la ZAD en 1974, tout le secteur concerné s'est très fortement développé, affichant des taux de croissance parmi les meilleurs de toute la région Bretagne et Pays de Loire.

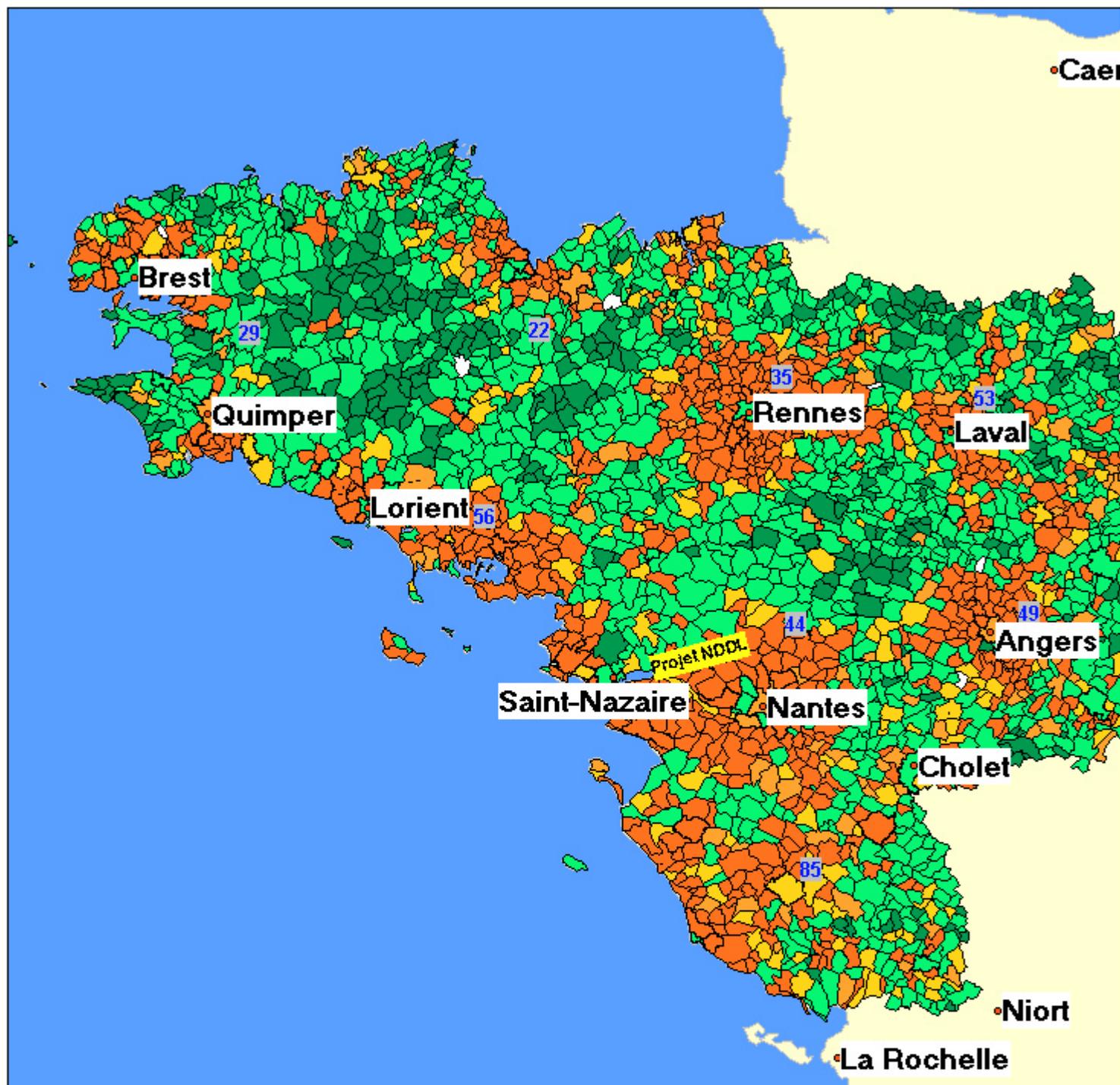
Les données récentes de l'INSEE présente l'année 2000 comme un véritable "baby-boom" pour la région Pays de Loire (source INSEE Mai 2001).

De plus, les prévisions de population à horizon 2030 de l'INSEE présente la Loire-Atlantique comme le département ligérien affichant **"le plus fort dynamisme démographique. La population de Loire Atlantique passerait de 1 142 000 habitants à 1 345 000 habitants, (...) soit une progression de + 17,7 %."** Certains scénarii permettent même d'envisager jusqu'à **"1 431 000 habitants en 2030, soit + 25,3 %."**

"La croissance de la population est assurée par la métropole nantaise. Ainsi l'aire urbaine de Nantes (...) dépasserait les 900 000 habitants en 2030 (contre 720 000 en 2000)."

L'aire urbaine de Nantes accueillera donc 180 000 habitants de plus qu'en 2000 (soit près de 90 % des 203 000 habitants attendus !). La zone concernée, au regard des évolutions constatées depuis près de 20 ans, continuera donc à se développer à un rythme très important.

Evolution de la Population Bretagne - Pays de Loire 1982-1999



Indice d'évolution de population entre 1982 et 1999
(base 100 = évolution moyenne Région Bretagne P de Loire soit +8,7%)

■	300 - 1 610	(394)
■	150 - 300	(470)
■	120 - 150	(134)
■	80 - 120	(235)
■	-120 - 80	(1167)
■	-600 - -120	(362)

***Le projet s'inscrit dans un secteur
démographique très dynamique de la
périphérie nantaise,***

les NOUVELLES ZONES

"PERI-URBAINES PAVILLONNAIRES"

C – Taux de chômage en 1999

(Source INSEE RP99)

Voir carte Taux de Chômage page suivante

Comparaison entre Régions et Zone concernée

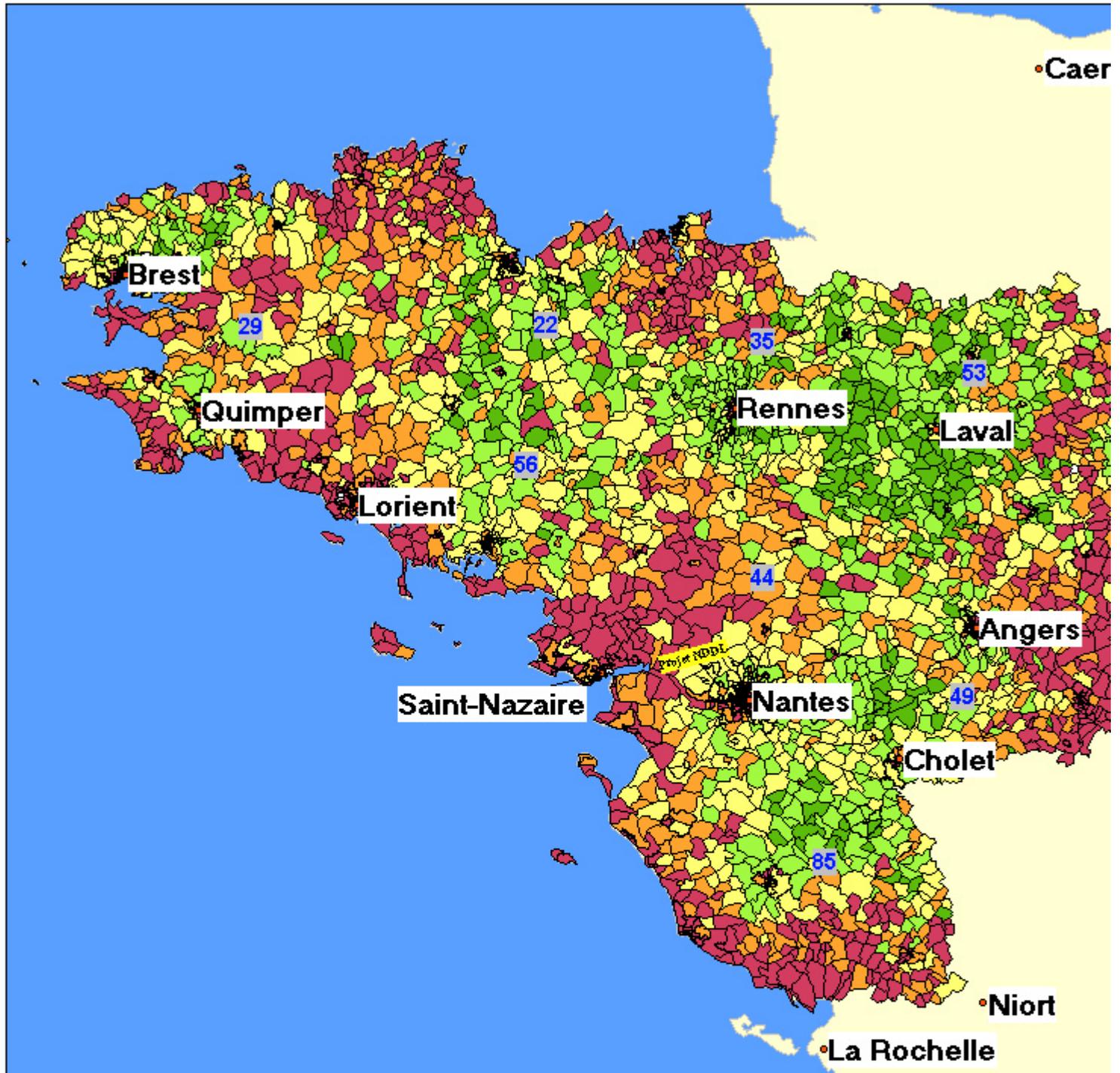
Secteurs	Taux de chômage (sur population active) en 1999
Région Pays de Loire	11,3 %
Région Bretagne	10,6 %
Total Régions Bretagne Pays de Loire	10,9 %
Zone concernée	
Notre Dame des Landes	8,2 %
Grandchamp des Fontaines	7,7 %
Treillières	8,0 %
Vigneux de Bretagne	7,7 %
Le Temple de Bretagne	10,1 %
Malville	10,3 %
Cordemais	8,3 %
Fay de Bretagne	11,6 %
Casson	8,9 %
Héric	8,6 %
Total Zone concernée	8,7 %

On nous vante l'arrivée en masse d'emploi (1.700 sur l'aéroport de Nantes-Atlantique !) avec l'arrivée de cet aéroport. Si le chiffre est contestable, on n'oublie de préciser qu'il est constitué en grande partie **par des transferts d'emplois**.

De plus, ces emplois "supplémentaires" seront-ils vraiment attribués aux populations locales ou est-ce seulement un "argument-somnifère" destiné à endormir les populations concernées par ce projet et ses nuisances ?

Sur la carte page suivante, les zones "rose-rouge" présentent des taux de chômage très supérieurs au secteur d'implantation envisagé (cf tableau ci-dessus). Le besoin de création d'emplois est très important dans ces secteurs où les entreprises sont peu nombreuses.

Taux de Chômage Bretagne - Pays de Loire - 1999



Taux de chômage 1999

(Nombre d'iris concernés)

■	25 - 55,6	(78)
■	16,6 - 25	(228)
■	13,2 - 16,6	(432)
■	10,9 - 13,2	(639)
■	9 - 10,9	(762)
■	7,2 - 9	(840)
■	5,4 - 7,2	(641)
■	1,1 - 5,4	(285)

Le projet s'inscrit dans un secteur où le taux de chômage est largement inférieur à la moyenne du GRAND OUEST

SYNTHESE

Le projet aéroportuaire présenté se situe au cœur d'une zone qui a connu et connaîtra encore jusqu'en 2030 une très forte évolution démographique. Située en périphérie nantaise, la zone concernée revêt dorénavant et renforcera dans les années à venir **son caractère "péri-urbain pavillonnaire", incompatible avec un projet aéroportuaire de la dimension envisagée.**

Au regard des évolutions observées, on doit s'interroger sur le bien-fondé et la validité des études de choix de sites réalisées il y a maintenant plus de 30 ans.

Le choix était peut-être cohérent à l'époque; il ne l'est plus !

Une *remise en question de ces études* est impérative afin de prendre en compte ces nouvelles données et d'intégrer un tel projet comme une composante fondamentale de **l'AMENAGEMENT du TERRITOIRE du GRAND OUEST** (et non pas seulement du SCOT "Nantes / St Nazaire" !).

La nouvelle réflexion se doit d'intégrer, notamment :

- **les évolutions démographiques connues et envisagées à l'horizon 2030/2050 (source INSEE – prévisions de population OMPHALE)**
- **les dernières observations sociologiques et comportementales des citoyens**
- **les dernières connaissances et évolutions relatives aux motifs de consommation du transport aérien**
- **les zones défavorisées au niveau de l'emploi**

II – ORIENTATION des PISTES

Dans le document présenté pour le Débat Public, il est fait mention de 3 scénarii possibles :

- scénario 1 : Doublé Nord 510 m décrit page 54/55
- scénario 2 : Doublé Sud 510 m décrit page 56/57
- scénario 3 : Doublé 1300 m décrit page 58/59

Sur la base de la cartographie présentée, il ressort que l'orientation des pistes seraient :

- scénario 1 et 3 : 73°30 / 286°30 (environ)
- scénario 2 : 87°30 / 272°30 (environ)

III – POSITIONNEMENT des PISTES

Suivant cette même cartographie, la position de l'axe de la piste Nord de chacun de ces 3 scénarii couperait une ligne située :

Scénario	Côté Ouest	A environ _ km de	Côté Est	A environ _ km de
1 et 3	Malville / Le Temple de Bretagne	4,4 km de Malville	Héric / Grandchamp	4,3 km d'Héric
2	Malville / Le Temple de Bretagne	3,2 km de Malville	Grandchamp / Treillières	1,0 km de Grandchamp

IV – DEFINITION DES ZONES CONCERNEES PAR LES GENES SONORES

Les zones de gênes sonores sont définies selon 2 sources documentaires :

- **DUCSAI** (Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International), documents d'Octobre 2001
- **ACNUSA** (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) documents de Décembre 2001

La zone de nuisance sonore est évaluée en km en fonction du P.E.B. (Plan d'Exposition au Bruit) et de l'implantation des pistes (voir implantation suivant documents joints en annexe).

Suivant DUCSAI, elle comporte 3 zones distinctes de grandeur croissante.
Suivant ACNUSA, une seule zone est définie.

Zone de Gêne Sonore		Dimensions de la Zone	
Selon documents DUCSAI		Longueur	Largeur
Zone A : gêne très forte (zone d'emprise de la plate-forme)	De	6,0 km	5.5 km
Zone B : gêne forte	De	40.0 km	8.0 km
Zone C : gêne modérée	De	70.0 km	10.0 km
Selon documents ACNUSA			
Zone unique	De	60.0 km	10.0 km

NB : dans les 2 cas, les dimensions des zones sont à prendre en fonction des axes des pistes.

V – COMMUNES et POPULATIONS CONCERNEES par le PLAN de GENE SONORE

A – Nombre de Communes concernées

Source : cartographie BLAY / FOLDEX au 1/125000 ème

Les communes concernées sont celles ayant leur centre-bourg inclus dans les zones soumises aux nuisances sonores.

Scénario de pistes	Normes DUCSAI (10 x 70 km)				Normes ACNUSA (10 x 60 km)
	Zones				
	A	B	C	Total	
1	3	9	13	25 com.	21 com.
2	3	8	12	23 com.	17 com.
3	3	9	16	28 com.	24 com.

B – Populations concernées

Source : INSEE / Annuaire des élections – Juin 2001

Les populations concernées dans les différentes zones seront donc les suivantes :

Scénario de pistes	Normes DUCSAI (10 x 70 km)				Normes ACNUSA (10 x 60 km)
	Zones				
	A	B	C	Total	
1	6 468	23 171	42 756	72 395 hbts	56 325 hbts
2	6 468	28 037	41 139	75 644 hbts	52 966 hbts
3	6 468	23 171	54 002	83 641 hbts	67 571 hbts

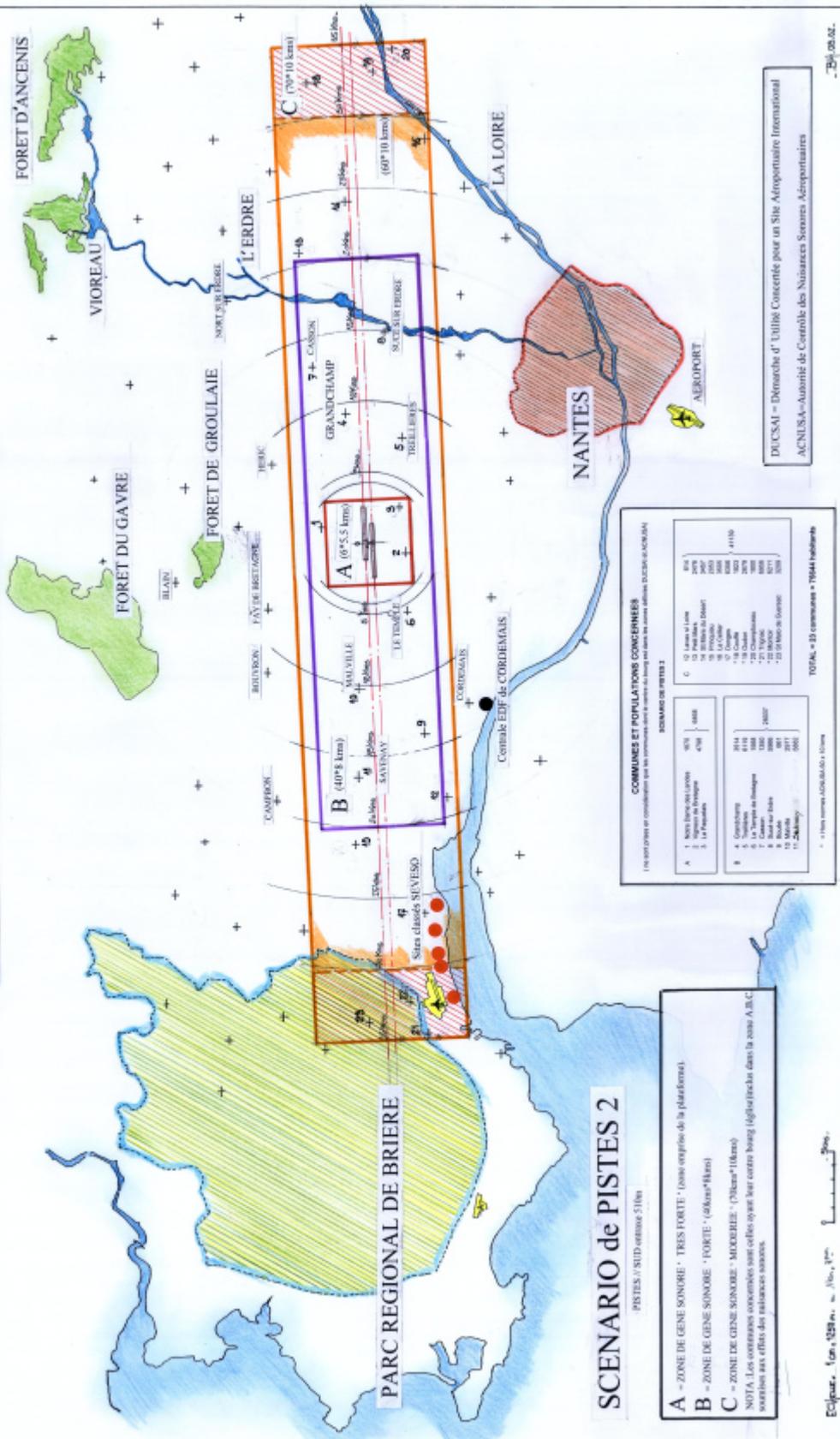
C – Nombre de foyers concernés

Source : Habitations / Logements 2001 – La Poste (adresses postales non comptabilisées)

Scénario de pistes	Normes DUCSAI (10 x 70 km)				Normes ACNUSA (10 x 60 km)
	Zones				
	A	B	C	Total	
1	2 402	9 330	16 898	28 630 foyers	22 485 foyers
2	2 402	10 752	16 032	29 186 foyers	20 341 foyers
3	2 402	9 330	21 125	32 857 foyers	26 712 foyers

COMMUNES et POPULATIONS CONCERNEES par le PLAN de GENE SONORE

Selon Normes DUCSAI (10*70 kms) ACNUSA (10*60 kms)



SCENARIO de PISTES 2
 PISTES: SUD orienté 51°/18°

A - ZONE DE GENE SONORE - TRES FORTE (zone emprise de la plateforme)
B - ZONE DE GENE SONORE - FORTE (60km*6km)
C - ZONE DE GENE SONORE - MODEREE (70km*10km)
 NOTA: Les communes concernées sont celles ayant leur centre bourg (églises) inclus dans la zone A,B,C soumise aux effets des nuisances sonores.

COMMUNES ET POPULATIONS CONCERNEES
 (Les communes sont classées par ordre décroissant de la surface de la zone A, puis de la zone B, puis de la zone C)

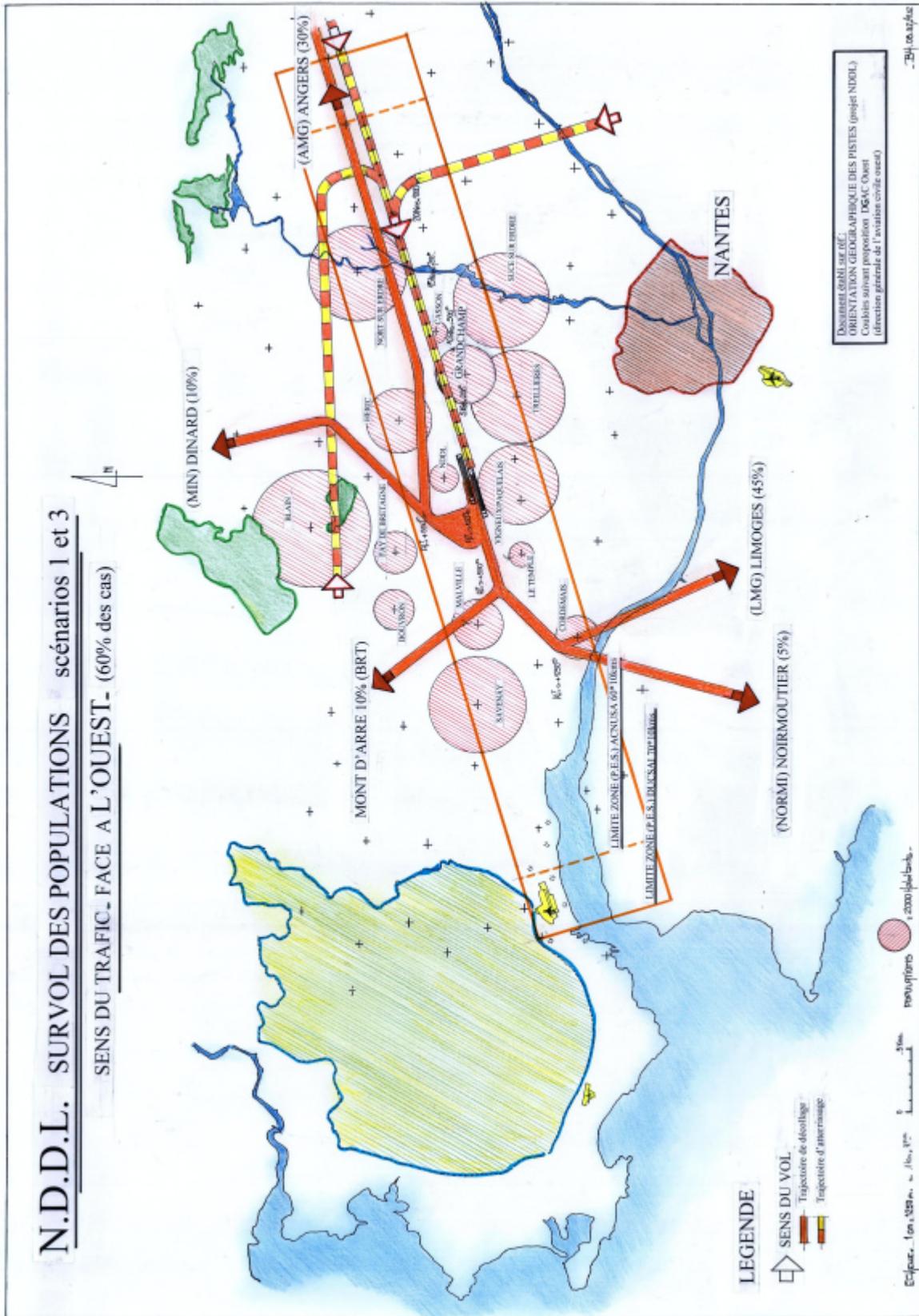
Commune	Zone A (km²)	Zone B (km²)	Zone C (km²)	Pop. (hab.)
1. Nantes	1014	1000	1000	290000
2. Saint-Nazaire	1000	1000	1000	100000
3. La Roche-sur-Yvon	1000	1000	1000	100000
4. Grandchamp	1000	1000	1000	100000
5. La Roche-sur-Beaucouze	1000	1000	1000	100000
6. Sautour	1000	1000	1000	100000
7. Blain	1000	1000	1000	100000
8. Cordemais	1000	1000	1000	100000
9. Sautour	1000	1000	1000	100000
10. Sautour	1000	1000	1000	100000
11. Sautour	1000	1000	1000	100000
12. Sautour	1000	1000	1000	100000

TOTAL: 43 communes • 10644 habitants

2010.08.02.

N.D.D.L. SURVOL DES POPULATIONS scénarios 1 et 3

SENS DU TRAFIC. FACE A L'OUEST. (60% des cas)



VI – COMPARAISONS de POPULATIONS avec les AUTRES PROJETS AEROPORTUAIRES

Source : DUCSAI (voir documentation jointe en annexe)

SITES	Zones			TOTAL	SITUATION
	A	B	C		
VATRY *	0 ?	1 900	25 600	27 500 hbts	Châlons s/M
HAGEST	1 700	17 700	45 000	64 400 hbts	Amiens
CHAULNES	1 000	17 000	18 500	36 500 hbts	Amiens
JUVINCOURT	0 ?	7 000	23 000	30 000 hbts	Reims
BERTAUCRY	150	13 800	22 300	36 250 hbts	Reims
BEAUVILLIERS	100	8 600	28 500	37 200 hbts	Chartres
GRANDES LOGES	1 100	9 300	19 700	30 100 hbts	Reims
MONTDIDIER	900	12 900	28 100	41 900 hbts	Amiens

* Zone A non prise en compte car aéroport déjà existant (source DUCSAI)

Site de Notre Dame des Landes	Normes DUCSAI				SITUATION
	Zones			Total	
	A	B	C		
Scénario 1	6 468	23 171	42 756	72 395 hbts	Nantes
Scénario 2	6 468	28 037	41 139	75 644 hbts	Nantes
Scénario 3	6 468	23 171	54 002	83 641 hbts	Nantes

Soit une différence de **200 à 230 %** par rapport au site retenu de Chaulnes

(suivant les normes ACNUSA l'écart est de **145 à 185 %** suivant scénarii)

VII – EVOLUTION de POPULATION entre 1982 et 2001

A - Pourquoi 1982 ?

- parce que cette date est comprise entre le début de l'idée de créer un nouvel aéroport dans l'Ouest à proximité de NANTES (1970) et la date de relance du projet (1992).
- parce que l'évolution de la population dans ce secteur était suffisamment significative pour alerter les autorités municipales, départementales et régionales. Ce qui, en analyse des chiffres ci-après, n'a notamment pas été pris en compte, mais de plus n'a motivé de la part des autorités concernées aucune réserve à l'arrivée de nouvelles populations.
- Parce que cette évolution de population sur 20 ans laisse présager ce qu'elle sera en 2020/2030.

B - Evolution de Population sur les communes concernées par le Plan de Gêne Sonore

Scénario	Zones		
	A	B	C
1	+ 41 %	+ 33 %	+ 23 %
2	+ 41 %	+ 41 %	+ 14 %
3	+ 41 %	+ 33 %	+ 23 %

Parmi les communes les plus concernées par le projet (zones A et B), on constate des évolutions parmi les plus importantes du département de Loire Atlantique :

- TREILLIERES	+ 71 %
- GRANDCHAMP des FONTAINES	+ 58 %
- Le TEMPLE de BRETAGNE	+ 55 %
- VIGNEUX de BRETAGNE	+ 51 %
- SUCE S/ERDRE	+ 44 %
- MALVILLE	+ 43 %
- CASSON	+ 38 %
- NOTRE DAME des LANDES	+ 31%

VIII – DENSITE de la POPULATION par KM²

Sources : INSEE RP99 Populations légales / DDRN / Document AURAN (03/2000)

Scénario	ZONES			MOYENNE A/B/C
	A	B	C	
1	70	78	116	98
2	70	140	128	123
3	70	78	116	98

(densité en habitants /km²)

Alors que cette densité est de :

- Région des Pays de Loire	100 hbts/km ²
- France Métropolitaine	108 hbts/km ²
- Union Européenne	116 hbts/km ²

CONCLUSION

De l'analyse des documents fournis, on constate :

- que dans les 3 scénarii envisagés, on procède au **survol** de la région nazairienne et de son aéroport, avec **sites classés SEVESO** (scénarii 1 et 3), ou au survol de la partie Sud de la **zone protégée de la GRANDE BRIERE** (scénario 2)
- que l'aéroport existant de ST NAZAIRE n'a pas été pris en considération dans le projet soumis au débat public
- que dans les 3 scénarii, l'implantation des pistes viennent en interférence de ruisseaux et rivières qui constitue **l'équilibre écologique** de la région. En l'occurrence, il s'agit de la vallée du Gesvre, des ruisseaux de l'Epine, du Plongeon et de la Goujonnière.

De plus, l'implantation envisagée se situe dans une **zone fortement peuplée**, bénéficiant de la dynamique démographique la plus soutenue de Loire Atlantique, encouragée par le développement de nombreux projets d'urbanisme par les élus locaux.

Ce secteur bénéficiera encore **d'importantes évolutions démographiques** vues les prévisions de l'INSEE à horizon 2030 et la **très grande proximité de ce secteur par rapport à NANTES**.

Le plan de gêne sonore fait état de **plus de 80.000 habitants** concernés sur la base du recensement de 1999; en 2030, combien serons-nous sous les avions ?: **120.000,140.000 ou 160.000 habitants ?**

Sur le plan démographique, implanter un nouvel aéroport au cœur d'une **zone "PERI-URBAINE PAVILLONNAIRE"** en développement constant de population depuis plus de 20 ans, n'est ce pas un **MANQUE de PREVOYANCE, une PREUVE d'IRRESPONSABILITE et d'INCONSCIENCE ?**

Une nouvelle réflexion s'impose afin de tenir compte des 30 dernières années écoulées et de projeter une "nouvelle plate-forme aéroportuaire pour le GRAND OUEST" en 2030/2050 dans de meilleures conditions d'implantation et d'exploitation.