

CHAPITRE 7

LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES

INFRASTRUCTURES et ENVIRONNEMENT

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

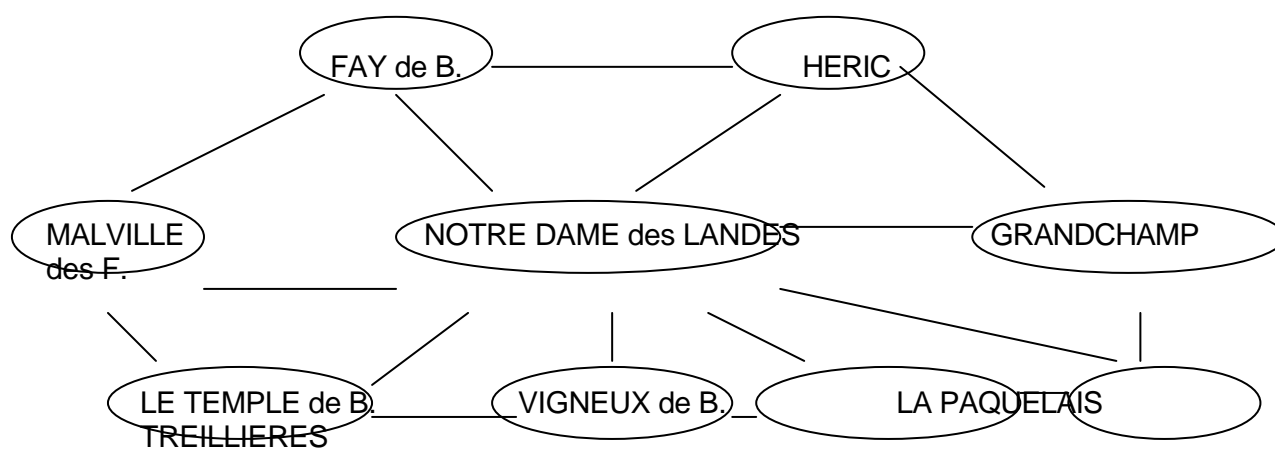
- I – Les conséquences immédiates
- II – L'emprise que peut avoir ce projet d'aéroport
- III – Les liaisons routières qui en résultent
- IV – Les possibilités de dessertes ferroviaires
- V – Les conséquences hydrologiques

I – LES CONSEQUENCES IMMEDIATES

Le projet de construction de l'aéroport du GRAND OUEST, s'il s'agit de Notre Dame des Landes, serait implanté au milieu d'un territoire situé entre 9 communes, ayant toutes entre elles des relations ancestrales, familiales et économiques.

AUJOURD'HUI :

Toutes ces communes, leurs habitants, leurs entreprises et leurs exploitations sont reliés entre eux par des voies communales, départementales ou nationales, permettant des rapports à tous les acteurs de ce secteur.



DEMAIN :

Avec la réalisation d'un tel aéroport, dès le début de la construction, les travaux empêcheraient les liaisons directes actuelles entre :

- Notre Dame des Landes et GRANDCHAMP (Chemin Communal)
- Notre Dame des Landes et TREILLIERES (D42 / D326)
- Notre Dame des Landes et LA PAQUELAIS (D42)
- Notre Dame des Landes et VIGNEUX (D81)
- FAY et LA PAQUELAIS (D81 / D281)
- FAY et VIGNEUX (D81)
- HERIC et LA PAQUELAIS (via Notre Dame des Landes)
- HERIC et VIGNEUX (via Notre Dame des Landes)

Cette situation a des répercussions directes sur le temps et la longueur des parcours entraînant une augmentation des frais kilométriques personnels, des coûts de production supplémentaires non négligeables pour les entreprises et exploitations, voire des abandons de clientèles, des pertes d'emploi...

Les détours sont importants; ils se traduisent par une très **forte augmentation des distances parcourues**, à savoir :

- Notre Dame des Landes / GRANDCHAMP + 5 km
- Notre Dame des Landes / TREILLIERES + 5 km
- Notre Dame des Landes / LA PAQUELAIS +11 km
- Notre Dame des Landes / VIGNEUX + 6 km
- FAY / LA PAQUELAIS + 6 km
- FAY / VIGNEUX + 3 km
- HERIC / LA PAQUELAIS + 5 km
- HERIC / VIGNEUX + 8 km

Si ce parcours est journalier, il représente à l'année une **dépense supplémentaire** pour chaque personne concernée de :

Nombre de km supplémentaires		Puissance Fiscale		
Par jour (aller)	Par an	4 CV	5 CV	6 CV
5 km	2 500 km	1 020 €	1 132 €	1 182 €
		6 690 Frs	7 430 Frs	7 756 Frs
10 km	5 000 km	2 040 €	2 265 €	2 365 €
		13 380 Frs	14 860 Frs	15 514 Frs

Base de calcul = différence de trajet X 2 X 250 jours X coût au km

Coût au km = base des prix au km reconnu par l'administration fiscale (selon nombre de chevaux fiscaux)

De ce fait, tout le tissu relationnel et économique local serait détruit.

En échange, quelle contrepartie ?

Dans un premier temps : avant que rien ne soit décidé, c'est déjà une **contribution, consentie par la CCEG** (Communauté de communes d'Erdre et Gesvre), de la part des communes et des contribuables pour un projet douteux, sur le montant des études. Alors qu'aucune des communes n'est demandeuse et qu'aucune d'entre elles n'a consulté ses concitoyens !

Dans un deuxième temps : pendant les travaux, il y aura un grand besoin de main d'œuvre et de sous-traitance qui, dit-on, devraient obligatoirement avoir des répercussions sur les entreprises locales.

Nous nous inscrivons en **FAUX** contre cet argument : ce type de réalisation de projet sera obligatoirement soumis à un appel d'offre **INTERNATIONAL**. La main d'œuvre et la sous-traitance éventuellement locales seront soumises aux règles qu'imposeront les preneurs d'ordre des grands travaux.

De qui se moque-t-on ?

II – L'EMPRISE QUE PEUT AVOIR CE PROJET D'AEROPORT

Préambule important :

Source : Journal de la DUCSAI –Mme SIEG Direction du Développement AIR France

- la superficie moyenne d'un grand aéroport est **3 000 hectares**
- il est conçu à partir des caractéristiques des pistes dont la dimension varie de **3 500 à 4 000 mètres de longueur** pour accueillir les avions "gros-porteurs"
- AIR France, partenaire privilégié dans les décisions aéroportuaires, retient **3 critères** autour d'une nouvelle implantation :
 -
 - o **zone de chalandise ou bassin de clientèle important**
 - o **existence de dessertes terrestres performantes (rails / routes)**
 - o **fonctionnement en Bi-Pôle avec Roissy** (pôle de correspondance "HUB")

L'Emprise Foncière du Projet :

Si, pour le deuxième point, les conditions semblent être remplies pour l'implantation de pistes de 4 000 mètres environ tel que présenté dans les documents soumis au Débat Public, encore faut-il vérifier que leur implantation est possible en fonction de la forme de l'emplacement réservé et envisagé !

La ZAD de Notre Dame des Landes créée en 1974 pour réaliser un aéroport est constituée d'environ **1225 hectares**

En ce qui concerne les surfaces foncières, le Conseil Général est très loin du compte puisque les 980 hectares maîtrisés ne représentent que 30 % des surfaces nécessaires pour un projet de grand aéroport (3 000 hectares nécessaires !).

Alors, prévisions des années 60 trop petites ou site inadapté ?

Rappelons qu'il est déjà prévu une extension de la zone à environ 1 000 mètres des limites actuellement fixées, comme cela figure sur les documents établis par la DDE, la Chambre d'Agriculture et la Région (cf. documents joints en annexe)

Démonstration pratique :

Le document présenté au Débat Public prévoit 3 scénarii et, dans tous les cas, 2 pistes parallèles orientées Est/Ouest.

Ceci signifie que,

- les vents dominants étant de même sens,
 - les temps de roulage des avions devant être au plus court,
- les pistes seront spécialisées, c'est à dire :
- une piste prévue pour les **atterrissages**
 - une piste prévue pour les **décollages**

La longueur des pistes répond donc à une fonction symétrique des possibilités d'atterrissage et de décollage, respectant dans les 2 sens les règles de sécurité imposées par la D.G.A.C (Direction Générale de l'Aviation Civile).

1^{er} Constat :

De ce fait, compte tenu des caractéristiques des avions "gros porteurs", la longueur minimum de chaque piste sera de l'ordre de **4 000 mètres**.

Pour des raisons d'interprétation visuelle et de sécurité pour les pilotes, les extrémités des pistes doivent être décalées. Dans le cas du projet présenté pour NDDL, le décalage longitudinal est de l'ordre de **500 mètres**.

Ces deux conditions impliquent **une zone protégée, libre de tout obstacle, d'une longueur de l'ordre de 5 000 mètres**.

2ème Constat :

Source : Journal de la DUCSAI – DGAC

L'aménagement d'un aéroport comprend plusieurs parties :

- 1- l'aire de manœuvre : pistes et voies de relation**
- 2- l'aire de trafic : voies de desserte et aire de stationnement Avions**
- 3- l'aérogare**
- 4- l'aire de parking, hôtels, zone d'activité (commerciale / industrielle)...**

Les règles d'aménagement d'un aéroport sont fonction de la classe de sélection des aéroports (cf. classification établie par la DGAC en fonction du type d'avion reçu par l'aéroport).

Dans le cas de Notre Dame des Landes, cette classe de sélection est désignée : **E 4**

La classification **E 4** est le plus haut niveau existant, permettant aux aéroports de recevoir des avions "gros-porteurs" type A3XX.

Dans ce cas, l'implantation des pistes impose, au minimum, pour les desservir, 1 voie de relation et 1 voie des desserte pour les entrées sur les aires de stationnement des avions jusqu'au poste de chargement des passagers.

Compte-tenu des règles imposées par la DGAC, des distances et surfaces minimum à respecter, **le cumul des largeurs nécessaires s'établit à environ 1 700 mètres** (hors aérogare, parkings, hôtels et zone d'activité)

Fin de la démonstration pratique ! :

A ces deux dimensions (5 000 m x 1 700 m soit déjà **850 hectares uniquement pour les aires de manœuvre et de trafic !**), il convient de rajouter les emprise nécessaires à l'aérogare, parking et autres (sans compter les voies d'accès !).

La surface retenue de 1225 hectares pour la ZAD est donc largement insuffisante pour un projet de ce type :

le site de Notre Dame des Landes n'est pas adapté au projet envisagé

La Desserte Terrestre :

En matière de dessertes terrestres performantes, le projet présenté sur Notre Dame des Landes est loin de répondre aux critères requis. Dans le dossier de choix d'un nouvel aéroport pouvant soulager le trafic de la région parisienne, tous les sites envisagés pour accueillir la nouvelle plate-forme aéroportuaire étaient situés à **proximité immédiate d'autoroutes et de liaisons ferroviaires (marchandises, réseau TGV).**

SITUATION des PROJETS AEROPORTUAIRES et COMPARAISON des POSSIBILITES de DESSERTES OFFERTES

	Vatry	Hagest	Chaulnes	Juvincourt	Bertaucry	Beauvilliers	Grandes Loges	Montdidier	Notre Dame des Landes
Distance à Paris en km	153	125	130	166	175	128	182	115	350
Route Nationale	N 4		N 29		N 31		N 3		N 137
Autoroute	A 26	A 1	A 1	A 4 A 26	A 4 A 26	A 10 A 11	A 4 (E50) A 26	A 1	NON (non prévu)
Chemin de Fer	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	NON (non prévu)
TGV		Oui	Oui	Oui (futur)	Oui (futur)	Oui	Oui	Oui (futur)	NON (non prévu)

(voir documents joints en annexes)

En matière de desserte terrestre, rien n'est adapté !

Conclusion :

Notre Dame des Landes ne répond pas aux conditions requises pour implanter un équipement à vocation de grand aéroport !

III – LES LIAISONS ROUTIERES QUI EN RESULTENT

Pour réunir toutes les conditions et combler le déficit qui existe par rapport aux autres projets aéroportuaires, le Conseil Général et la DDE envisagent un vaste programme englobant :

- **la réalisation d'une 2^{ème} couronne afin d'éviter la saturation du périphérique nantais**
- **la liaison directe avec l'aéroport de Notre Dame des Landes à partir d'ANGERS, RENNES, VANNES et CHOLET**
- **un nouveau franchissement de la Loire entre NANTES et ST NAZAIRE**

La zone réservée étant insuffisante, cela se traduirait, pour les communes concernées par la zone aéroportuaire, **par des expropriations supplémentaires** afin de réaliser les liaisons routières sus-nommées.

Ce vaste programme routier comprend :

A – Liaisons structurantes : 2 X 2 voies – type LS – emprise : 100 de large

Relation 1 : RN 165 – Le Temple – Vigneux – La Paquelais – Treillières – RN 137
Longueur : environ 15 km soit **150 hectares**

Relation 2 : RN 137 – Notre Dame des Landes – Fay de Bretagne – Bouvron – Campbon – RN 165
Longueur : environ 30 km soit **300 hectares**

B – Liaisons d'Aménagement du Territoire : Classe 1 – emprise : 50 m de large

Nouvelle relation : RN 137 – Grandchamp – Sucé s/Erdre – Carquefou – A11
(avec franchissement de l'Erdre par un nouveau pont)
Longueur : environ 15 km soit **75 hectares**

C – Elargissements – Mises aux normes - Contournements

De nombreuses routes seront à mettre aux normes :

- D178 Carquefou - Petit Mars – Nort s/Erdre	Longueur : 30 km
- D 16 Nort s/Erdre – Héric – D 42	Longueur : 15 km
- D164 Nort s/Erdre – Les Touches – N 23	Longueur : 20 km
- N171 Savenay – Bouvron – Blain – La Grigonnais – N137	Longueur : 30 km
- N171 N137 –Treffieux – St Vincent des L. – Chateaubriant	<u>Longueur : 30 km</u>

soit un total de : **125 km**

de routes diverses à élargir, mettre aux normes, sécuriser...

D – Créations d'Echangeurs

A ce stade du projet, les services de la DDE prévoient de créer sur les 2 axes principaux actuels que sont les RN 137 (Nantes / Rennes) et RN 165 (Nantes / Vannes) **plusieurs échangeurs** : (voir documents en annexe)

Repères	Localisation / Lieu / Lieu-dit	Localité d'implantation	Fonctions	Dimensions (emprise en m)	Surface Foncière (en hectares)
1	RN 165 La Grande Noé	Malville	Sortie Nord Est Aéroport Nord	1100x1100/ 2	60 ha
2	RN 165 La Croix Rouge	Le Temple	Sortie Nord Est Aéroport Sud Sortie Sud Nouveau Pont / Loire	1500 x 1500/2	110 ha
3	RN 165 Potironnière / Castaix	Le Temple	Sortie Nord Aéroport Sud Aéroport Nord	800x800/2	30 ha
4	RN 165 / D 965	Le Temple	Sortie Nord Aéroport Sud Nouveau Pont / Loire	450x350	15 ha
5	RN 137 La Chézine	Grandchamp	Sortie Ouest Aéroport Sud La Paguelais/Vigneux	1200x1200/ 2	70 ha
6	RN 137 L'Orvoir	Grandchamp	Sortie Nord Aéroport Nord Notre Dame des Landes / Fay	1500x1500/ 2	110 ha

Soit un total d'emprise foncière supplémentaire d'environ : **400 hectares !**

D – Nouveau Franchissement de la Loire

La position envisagée de cette nouvelle plate-forme impose aux meneurs du projet, pour assurer au maximum son fonctionnement commercial, qu'elle soit accessible aux usagers dans les meilleures conditions en provenance de tous horizons.

Les prévisions envisagées par le Plan Routier, établies par la Région et la DDE, à l'horizon 2010 répondent à cet objectif pour des apports de passagers venant de l'Ouest, du Nord et de l'Est, mais pas du Sud qui nécessite un transit par le Périphérique Nantais ou le pont de St Nazaire.

Compte tenu des problèmes de saturation connus sur ces 2 itinéraires, cette situation impose de **réaliser un nouveau franchissement de la Loire.**

En toute logique, sa localisation se situerait entre Nantes et St Nazaire, plus précisément **entre CORDEMAIS et ST ETIENNE de MONTLUC.**

Ceci permettrait :

- la liaison **Ouest / Sud** sans transit par Nantes
- la liaison **Nord / Sud** sans transit par Nantes
- le délestage de saturation constatée sur le pont de St Nazaire
- la liaison directe à Notre Dame des Landes pour la population du Sud Loire

La contrepartie pour les communes concernées, c'est la **réalisation d'une nouvelle liaison structurante** :

D723 – St Etienne de Montluc – Le Temple de Bretagne

Longueur : 15 km soit **150 hectares d'emprise foncière**

Au programme aéroportuaire (1 225 ha) dont les réservations foncières sont insuffisantes, il faut ajouter **1 000 à 1 200 hectares** pour les nouvelles infrastructures routières.

Il conviendra également de rajouter les besoins fonciers générés par la mise aux normes et élargissement de plus de **125 km** d'autres voiries !

BRAVO messieurs du Conseil Général pour **vos prévisions d'il y a 30 ans !!! est encore temps d'ouvrir les yeux et de reconsidérer ce projet !**

IV – LES POSSIBILITES DE DESSERTES FERROVIAIRES

Contrairement aux aéroports existants de NANTES et ST NAZAIRE, le projet d'implantation d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne permet **pas de liaison au réseau R.F.F (Réseau Ferré de France)**.

Actuellement, les liaisons ferrées qui existent dans le secteur qui nous intéresse sont les suivantes :

- Rennes / Redon / Nantes
- Brest / Redon / Nantes
- Chateaubriant / Rennes / Redon / Nantes.....

Dans le futur (long terme), RFF prévoit une liaison **TGV BRETAGNE** (Train à Grande Vitesse) . Cette ligne de chemin de fer mettrait RENNES à **moins de 2 heures** de Paris, Brest et Quimper à 3 heures.

Mais aucun plan ne prévoit de liaison avec un quelconque aéroport à Notre Dame des Landes !

Les autres solutions ?

A –Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes / Nort sur Erdre / Chateaubriant :

Les questions : Sur l'ancien tracé ?
Sur 1 ou 2 voies ?
Avec quel trafic ?
Quelles conséquences pour les riverains ?
Et pour rejoindre Notre Dame des Landes ? (la ligne existante est à près de 18 km du site !)

B –Réouverture de la ligne ferroviaire La Chapelle sur Erdre / Treillières / Notre Dame des Landes :

(avec raccordement sur la liaison Nantes / Chateaubriant)

Les questions : Sur l'ancien tracé qui passe maintenant **au milieu des lotissements?**
Sur quel nouveau tracé ?
Pour quelle type de desserte ? (train / tramway ?)
Sur 1 ou 2 voies ?
Avec quel trafic ?
Quel financement ?
Quelle emprise pour les riverains ?

C –Réactiver l'ancienne de la ligne ferroviaire Sablé / Chateaubriant / St Nazaire : (relié au projet TGV ATLANTIQUE – Paris/ Rennes)

Les questions : Sur l'ancien tracé ?
Sur quel nouveau tracé **différent passant par Notre Dame des Landes?**
Lequel ?
Quelle emprise et conséquences pour les riverains ?

D –Autres solutions sur la ligne ferroviaire existante Nantes / St Nazaire :

Créer un embranchement spécifique et rapide depuis Nantes via COUËRON ou SAVENAY pour relier Notre Dame des Landes

Créer un embranchement spécifique et rapide depuis Nantes via COUËRON ou/et SAVENAY pour relier Notre Dame des Landes

Les questions : Comment ?
Sur quel nouveau tracé?
Quelle emprise et conséquences pour les riverains ?

Conclusion

Comme nous avons pu le constater dans ce chapitre, ce projet d'aéroport est surtout **DESTRUCTURE** et **DESTRUCTURANT** puisque aucune structure digne de ce nom n'est adaptée à un tel projet :

- surface foncière insuffisante (ZAD de 1225 ha contre 3000 ha nécessaires)
- liaisons routières inadaptées et non prévues
- liaisons ferroviaires inexistantes et non envisagées

Notre Dame des Landes ne répond pas aux conditions requises pour implanter un aéroport !

Comment envisager **sérieusement** un débat public sans connaître ces éléments ?
Ou alors est-ce la politique du "on nous cache tout, on nous dit rien !" afin de **laisser le citoyen dans l'ignorance et le noyer dans la résignation** ?

Est-ce franchement raisonnable d'envisager un tel projet dans ces conditions ?

Dans le projet actuel proposé au Débat Public, il est **fort inquiétant** de constater, tant sur le problème autoroutier que ferroviaire, que **l'on occulte les problèmes**.

De plus, avec des **enjeux financiers** de l'ordre de **10 millions d'Euros** au km pour la réalisation d'une liaison ferroviaire TGV en terrain plat (et jusqu'à **38,1 millions** par km en zone urbanisée avec voies enterrées !), des précisions s'imposent.

Qui va payer l'addition ?

V – LES CONSEQUENCES HYDROLOGIQUES

La plate-forme aéroportuaire envisagée à NDDL serait située dans une zone où coulent **plusieurs ruisseaux** qui, en aval, se déversent :

- au Nord dans le **Canal de NANTES à BREST** :
 - les rivières de l'Epine
du Plongeon
de la Goujonnière
- au Sud dans **I'ERDRE** :
 - les rivières du Gesvre
de Curette
de l'Hocmard

La zone aéroportuaire représente une **surface imperméable très importante** dont les eaux de pluies immédiates – continues ou orageuses – doivent être évacuées **sans risque pour l'éco-système existant.**

Comment les auteurs du projet peuvent-ils évacuer les eaux de pluie provenant des nouvelles infrastructures imperméables?

- Aire de Manœuvre (pistes, voies à relation)		280 hectares environ
- Aire de Service (desserte, parking avions)		40 hectares environ
- Aérogare (ex base Lyon)		10 hectares environ
- Parking (ex base Lyon)		<u>70 hectares environ</u>
	soit un total de	400 hectares environ
- Hôtels, entrepôts divers	(mini 20 % du total)	<u>80 hectares environ</u>
	soit un total de	480 hectares environ

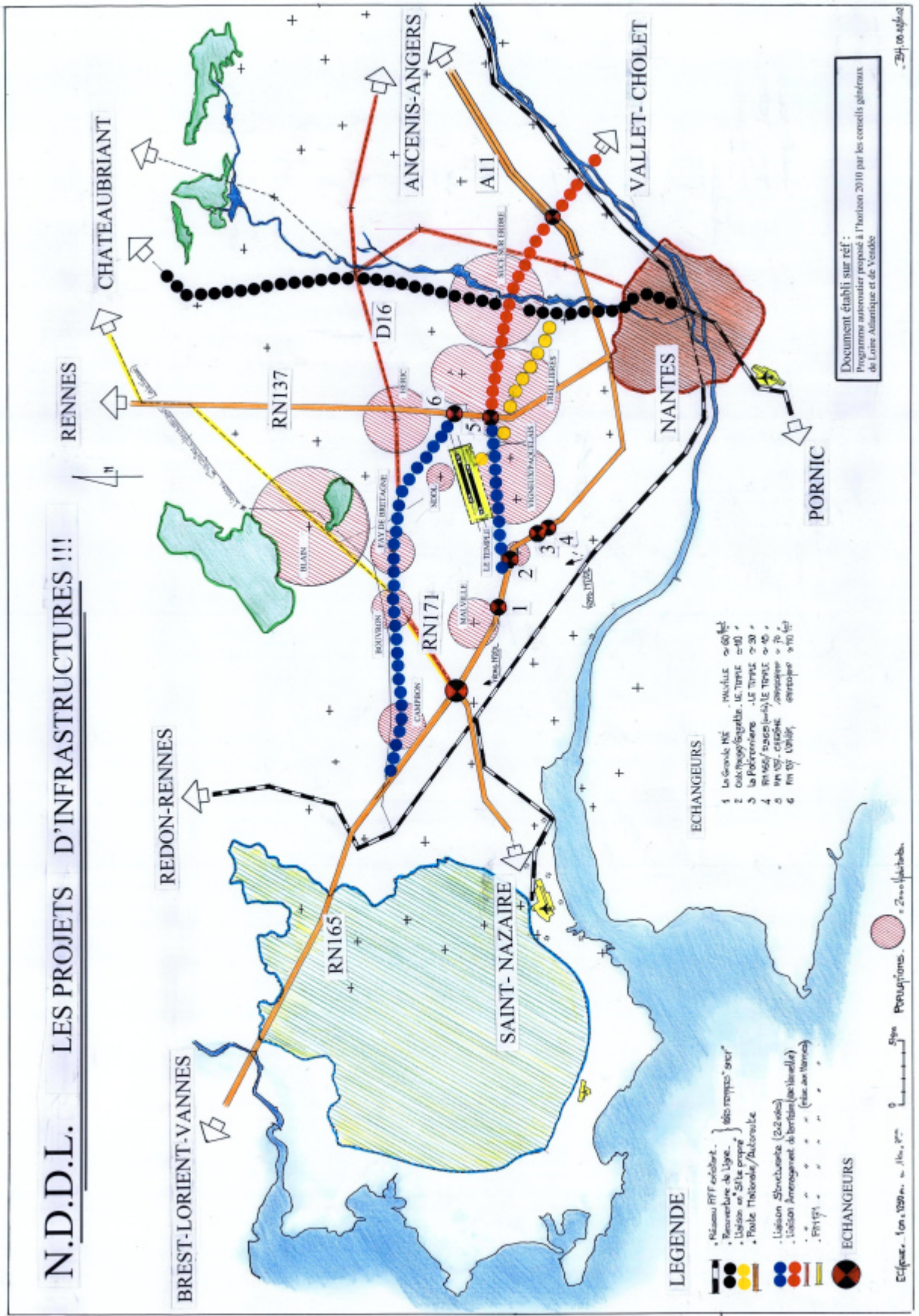
(Pluviométrie moyenne instantanée en cas d'orage : 20 à 40 l/m² soitm³ d'eau !)

Comment est-il prévu de traiter :

- les évacuations sans **risque d'inondations** ?
-
- les évacuations sans **risque de pollution** ?

Des réponses s'imposent !

N.D.D.L. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES !!!



LES CONSEQUENCES IMMEDIATES

NOTRE DAME DES LANDES - BLAIN

FAY DE BRETAGNE

Les Ardillieres

L'Epine

Montjean

Le chêne des Perrieres

Chanais

TREILLIERES - GRANDCHAMP

† LA PAQUELAIS - ORVAULT

VIGNEUX DE BRETAGNE

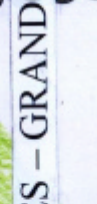
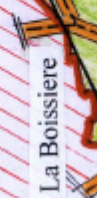
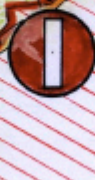
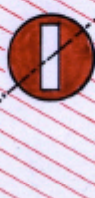
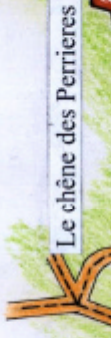
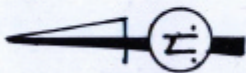
+

1km

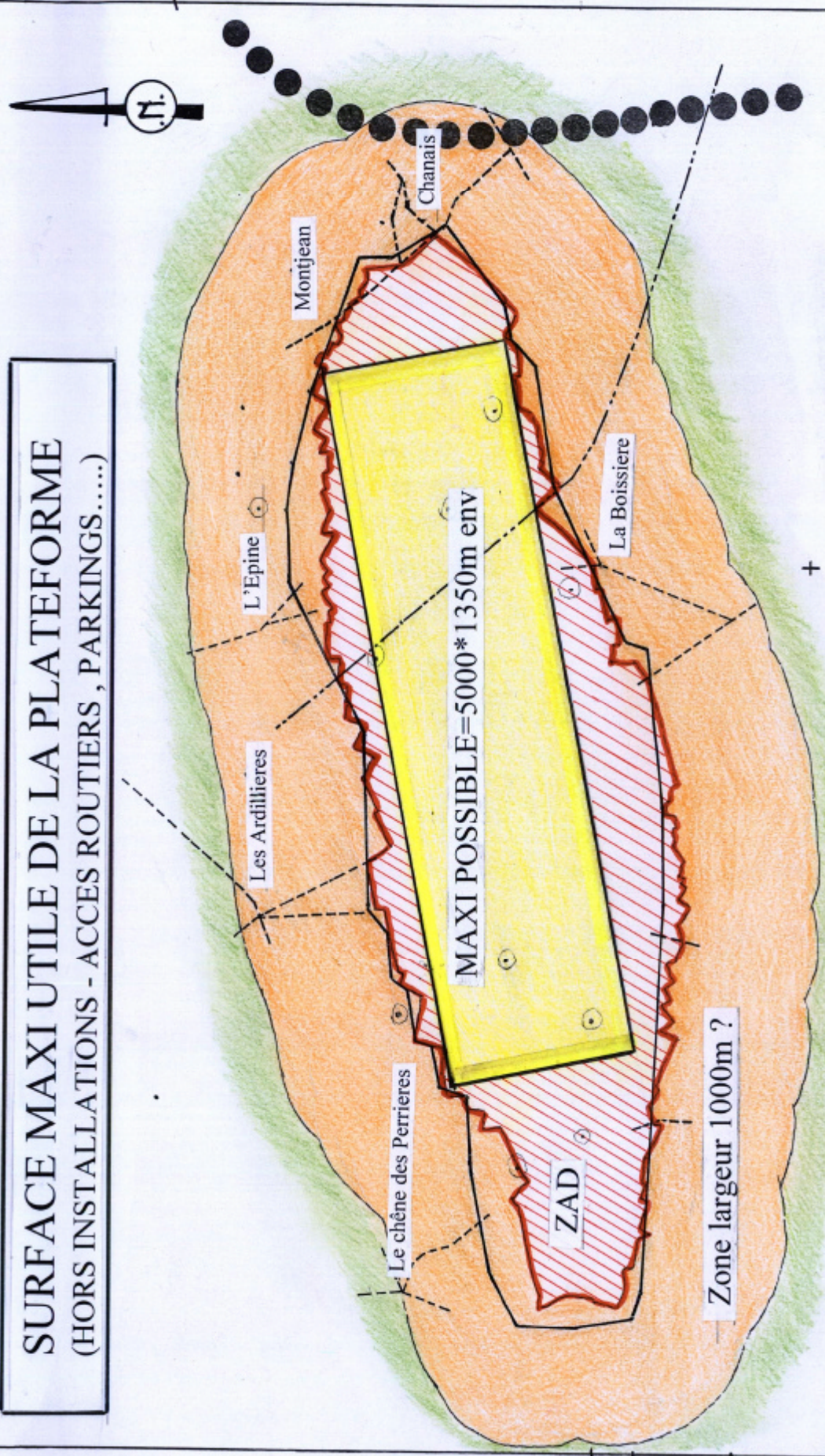
0

1km

Ech. 1 km = 4 cm



SURFACE MAXI UTILE DE LA PLATEFORME
(HORS INSTALLATIONS - ACCES ROUTIERS, PARKINGS.....)



ALORS LA ZAD C'est 1280 ou 3000 Hect ?

LES CONSEQUENCES HYDROLOGIQUES

