



Erdre & Gesvres

ACTUALITÉS

Spécial Projet aéroport

Juillet 2002

Dossier

Historique du projet d'aéroport Notre-Dame des Landes



**Contribution
au débat public**

LE CHOIX DU SITE

Le contexte initial est celui de la préparation d'un schéma de structure pour la Métropole Nantes - Saint-Nazaire

Au début des années 60, en réaction contre la tendance historique de la France au centralisme, on assiste à l'émergence d'une politique d'aménagement du territoire qui se traduit, entre autres, par la création d'organismes tels le CIAT (Comité interministériel pour l'aménagement du territoire) et les OREAM (organismes régionaux d'études des aires métropolitaines) dont sont dotées les grandes villes et métropoles comme celle de Nantes - Saint-Nazaire.

C'est dans ce contexte que débute la recherche d'un site pour le nouvel aéroport de l'Ouest Atlantique. Le 3 septembre 1965, en effet, le Préfet de Loire-Atlantique écrit à la Direction des Bases aériennes pour lui demander, dans le cadre de la préparation du Schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire, d'entamer la recherche d'un nouveau site aéroportuaire pour les régions Bretagne - Pays de la Loire.

Ce projet enthousiasme la CCI de Nantes dans une période où elle rêve d'une grande destinée industrielle pour la zone Nantes - Saint-Nazaire. En 1966 ses chargés d'études, après une consultation menée auprès de 150 chefs d'entreprises, prônent la création d'un grand aéroport à vocation internationale destiné à desservir non seulement la métropole Nantes - Saint-Nazaire dans son ensemble mais également l'agglomération de Rennes.

Après avoir exploré 18 sites, le Service Technique des bases Aériennes propose celui de Notre-Dame des Landes

En 1967, la Direction des Bases Aériennes demande au STBA d'effectuer une proposition de sites pour l'implantation d'un aéroport de classe A, dans un périmètre devant être précisé par l'OREAM, en vue de desservir la métropole d'équilibre Nantes - Saint-Nazaire.

Après avoir exploré 18 sites dans le secteur géographique couvrant, outre la Loire-atlantique, le Nord Vendée et l'Ouest du Maine et Loire, le STBA propose, en janvier 1968, de retenir une bande située le plus possible au sud d'une ligne Bouvron - Fay de Bretagne - Notre Dame des Landes, afin de bénéficier des meilleures conditions de relief. Le site proposé offre de vastes possibilités d'expansion et il est aisément accessible à partir des RN 165 (Nantes - Saint-Nazaire) et 137 (Nantes - Rennes).

Le 4 août 1970, le Ministre des Transports donne un avis favorable à la construction d'un nouvel aéroport extensible à la

catégorie A. Ce projet est inclus dans le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine adopté par le CIAT puis approuvé par le Conseil des ministres le 16 septembre 1970.

L'emplacement est prévu à 18 km au nord-est de Nantes, à proximité de Notre Dame des Landes. Selon l'OREAM des Pays de Loire, il s'agit de la meilleure implantation possible pour un aérodrome destiné à desservir l'ensemble des régions de l'Ouest : elle a été recherchée à partir du "barycentre des agglomérations de plus de 10 000 habitants situées dans des cercles de 150 km de rayon autour de Nantes, Rennes et Angers"...



Le site de Guémené-Penfao est pourtant envisagé puis finalement écarté pour celui de Notre-Dame des Landes

En 1971, au cours de la première réunion de la commission de coordination de l'OREAM, des conseillers généraux émettent l'idée d'implanter l'aéroport dans la région de Guémené-Penfao - Derval. Le Préfet de la Région des Pays de la Loire demande alors à la Direction Aéronautique Nord de comparer les deux sites.

L'étude est réalisée en collaboration par les services du STBA, de la Région Aéronautique Nord et de la DDE. Elle aboutit à écarter le site de Guémené - Penfao au profit de celui de Notre-Dame des Landes, pour des raisons tenant essentiellement au relief, aux liaisons terrestres, au trafic et aux conséquences prévisibles sur les déséquilibres et la reconstitution des exploitations agricoles.

Après cette étude, du reste succincte et dont sont absents l'aspect environnemental et l'évocation des nuisances, et bien que le Conseil Général ait engagé des acquisitions foncières, il ne sera plus guère question pendant quelques années, du point de vue des services de l'Etat, de l'implantation d'un aéroport international à Notre Dame des Landes.

En 1988 le projet est relancé par les présidents des conseils généraux de Loire-Atlantique et d'Ille et Vilaine ainsi que par la CCI de Nantes. Une étude d'aide à la décision confiée à un cabinet-conseil valide, en 1992, le choix du site de Notre-Dame des Landes.

Une première étude est engagée en 1990 pour évaluer la situation de l'aéroport de Nantes-Atlantique et les limites de sa saturation.

Un an plus tard, l'Association inter-consulaire de Loire-Atlantique lance un appel d'offres pour la réalisation d'une étude d'aide à la décision en vue de créer un nouvel aéroport international à Notre-Dame des Landes. Cette étude est confiée au cabinet DG - Conseil. Ses conclusions, remises en 1992, valident le choix du site de Notre Dame des Landes après comparaison de plusieurs sites potentiels qui sont au nombre de 9 : Broons (35), Vitry (35), Notre Dame des Landes (44), Ingrandes (49), Pouancé (49), Montfaucon (49), Seiches (49), Montaigu-Boufféré (85) et Guémené-Penfao (44) qui a finalement été rajouté après avoir été curieusement écarté initialement.

La comparaison est menée à partir de trois grandes familles de critères : critères d'ordre socio-économique (potentiels économique, universitaire et scientifique, démographique) ; critères tenant à la facilité d'intégration dans l'environnement structurant (raccordement à des réseaux terrestres existants ou inscrits à des schémas directeurs connus, temps d'accès) ; critères d'ordre géotechnique (topographie, géologie, caractéristique du site au plan aéronautique, environnement) (voir tableau ci-contre).

Dans les deux cas de figure, Notre Dame des Landes vient en tête du classement...

Trois scénarios sont ensuite examinés par DG Conseil dont les deux extrêmes sont une stratégie très prudente des collectivités inter régionales repoussant l'étude du projet à une date indéterminée et une stratégie au contraire très volontariste et à court terme. C'est finalement le scénario moyen qui est proposé par DG Conseil, tendant à une action volontariste inter régionale pour promouvoir le grand Ouest par la création d'un aéroport à moyen terme (deux dates sont suggérées : 1997 pour les études, 2000 pour les travaux préliminaires).

Les 9 sites se voient affecter une note moyenne et sont classés comme suit :

Classement	Site	Note moyenne horizon 2010	Note moyenne horizon 2020
1	NOTRE-DAME-des-LANDES	15,21	15,80
2	GUÉMENÉ-PENFAO	12,26	12,26
3	INGRANDES	11,54	11,67
4	MONTAIGU	10,81	10,81
5	POUANCE	10,68	10,68
6	VITRY	10,03	9,70
7	MONTFAUCON	9,63	9,63
8	SEICHES	9,04	9,04
9	BROONS	8,19	8,59

Deux ans plus tard, le Gouvernement évoque la localisation en province d'une troisième plate-forme aéroportuaire - La candidature de l'Ouest est avancée.

En septembre 1994, le Ministre de l'Équipement et des Transports Bernard BOSSON annonce la création d'une commission d'experts chargée d'étudier la localisation en province d'une troisième plate-forme aéroportuaire nationale.

Cette annonce suscite plusieurs candidatures, dont celles d'Amiens et d'Orléans.

Au cours d'une conférence de presse organisée à Paris en octobre 1994, MM. Pierre MEHAIGNERIE, ministre et président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, Luc DEJOIE président du Conseil Général de Loire-Atlantique, Jean-Marc AYRAULT député-maire de Nantes, Marc LAFFINEUR vice-président du Conseil Général du Maine et Loire, et Alain MUSTIERE président des CCI de Nantes et Saint-Nazaire se retrouvent au coude à coude pour poser officiellement la candidature de l'Ouest.

Pour souligner les avantages de cette candidature, sont notamment avancés les arguments suivants :

- le site a été validé par l'étude économique menée par DG Conseil comme étant le meilleur du grand Ouest ;
- sa situation, aussi bien par rapport au réseau national (route, TGV) qu'au plan international (porte d'entrée des trafics transcontinentaux) est exceptionnelle ;
- il présente une incontestable avance sur les autres candidatures puisqu'il a été créé, en 1974, une ZAD dont près de 70 % sont déjà la propriété du département ;

- enfin l'anticipation de la construction de l'aéroport de Notre Dame des Landes permettrait de réorienter les 400 MF qui seraient nécessaires pour porter la capacité de celui de Nantes-Atlantique de 2 à 4 M de passagers.

On peut alors lire dans la presse que "le vieux serpent de mer qu'est l'aéroport de Notre Dame des Landes prend soudain un coup de jeune".

La publication du rapport de la Commission Douffiagues n'entame pas la foi du Conseil Général et de la CCI dans le projet de Notre-Dame des Landes

En décembre 1994, est constituée la Mission d'Étude de la Desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien présidée par J. DOUFFIAGUES. Elle est chargée, dans un premier temps, d'examiner la situation des aéroports parisiens.

Dans son rapport d'étape, elle retient deux orientations pour remédier à la saturation de ces aéroports : le redéploiement du trafic sur des aéroports de province, la réservation d'un site pour le besoin d'une éventuelle grande plate-forme.

Suite à ce rapport, le Conseil des ministres décide, en octobre 1995, de réaliser à Roissy deux pistes supplémentaires, puis de rechercher à très long terme (50 ans) un site pouvant accueillir, dans le Grand Bassin Parisien, une troisième plate-forme nationale.

La seconde étape de la Mission Douffiagues vise à étudier la possibilité d'améliorer la desserte du territoire national à partir des principaux aéroports français ; cela justifie la visite de la Mission à Nantes dans le courant du mois de mai.

Pour le Groupement Inter-consulaire de Loire-Atlantique et le Président du Conseil Général, l'annonce d'un 3^{ème} aéroport

parisien ne remet pas en cause le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes, qui répond bien au souci de rééquilibrage global des flux entre Paris et les aéroports régionaux ; le transfert vers Notre-Dame des Landes se fera aux environs de 2010, dès lors que le trafic de Nantes-Atlantique aura dépassé le seuil de saturation acceptable.

L'Etat arrête les bases d'une nouvelle politique aéroportuaire fondée sur des plate-formes complémentaires en province.

Consulté dans le cadre de la démarche Programme Concerté d'Aménagement, de Développement et de Protection (PCADP), puis de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire, le STBA déclare, en 1996 et 1997, que la réservation d'un nouveau site pour le transfert à terme des activités de l'aéroport de Nantes-Atlantique apparaît comme un enjeu majeur pour le maintien de la desserte aérienne de qualité d'une grande partie de l'Ouest de la France, et annonce que le prochain schéma directeur des infrastructures aéroportuaires devrait à ce titre être l'occasion de confirmer cette orientation.

La Lettre de Mandat adressée par les trois ministres concernés au Préfet de la Région Pays de la Loire pour l'élaboration de la DTA de l'Estuaire de la Loire vise clairement "le transfert de l'aéroport de Nantes-atlantique envisagé sur le site de Notre-Dame des Landes, compte-tenu du développement attendu du trafic aérien".

Une nouvelle politique aéroportuaire, fondée sur le développement d'un véritable réseau de plate-formes complémentaires se dessine ainsi. Elle se concrétise tout d'abord par la mise en place de 1997 à 1999, à l'initiative de l'Etat, d'un groupe de travail chargé d'effectuer des études préliminaires dont le financement est inscrit au contrat de plan Etat-Région pour 10 MF (+ 10 MF pour les dessertes terrestres).

Le futur aéroport du Grand Ouest est annoncé et une procédure est lancée par le Gouvernement.

Le 26 octobre 2000, le Premier Ministre Lionel JOSPIN donne le feu vert au futur aéroport du Grand Ouest.

Le projet de schéma de services collectifs adopté par le Gouvernement prévoit qu'un nouveau site aéroportuaire sera envisagé à Notre-Dame des Landes.

Le 14 mai 2001, la Commission Nationale du Débat Public, structure indépendante créée dans le cadre de la loi Barnier du 2 février 1995, qui a été saisie par un collectif d'associations demande l'organisation d'un débat public sur ce projet.

LE CHOIX DU SITE

Deux jours plus tard, dans le prolongement de la publication du projet de schéma de services collectifs, le Ministre des Transports Jean-Claude GAYSSOT adresse au Préfet de la Région Pays de la Loire une lettre de mission lui demandant d'engager l'ensemble des études fonctionnelles, socio-économiques et techniques prévues au contrat de plan et relatives à l'aménagement d'un site aéroportuaire à Notre-Dame des Landes. Ces études devront être achevées en juillet 2002 pour permettre d'engager un débat public sur le projet.

Les membres de la Commission Particulière du Débat Public pour le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes sont désignés le 27 juin 2001. Son président est M. Jean BERGOUGNOUX.

Le Gouvernement se veut rassurant : l'assurance est donnée par le Secrétaire d'Etat à l'Industrie Christian PIERRET que les études seront conduites d'ici à l'été 2002, en étroite collaboration avec les collectivités locales. Les questions d'environnement seront évidemment au centre de cette démarche. Le public et les riverains auront toute possibilité de s'exprimer au cours du débat qui devrait être lancé avant la fin de l'année.

Cet engagement est une réponse à des demandes pressantes qui ont été formulées dans le courant du mois de mars notamment par :

- Michel HUNAULT, député, qui a appelé à la création d'une cellule de concertation permanente avec les populations, soutenant en cela la demande de Louis CERCLERON, Maire de Notre-Dame des Landes ;
- Jean-Marc AYRAULT, député-maire de Nantes, qui s'est fait l'écho de cette demande en réclamant davantage de transparence et d'information ;
- les élus du SIVU qui ont déclaré soutenir la démarche entreprise par des associations auprès de la Commission Nationale du débat Public.

C'est toutefois bien l'Etat qui assure la maîtrise de la procédure et fixe les règles du jeu ainsi que les étapes de la démarche.

“ Un Comité est chargé du pilotage du processus.”

Le 25 juin 2001, le Préfet réunit un Comité de pilotage associant le Préfet de la Région Bretagne, les Conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, les Conseils Généraux de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, la Communauté urbaine de Nantes et la Communauté d'agglomération de Rennes (Il est prévu que le Syndicat mixte d'études associant les collectivités locales et les communes concernées par le projet d'aéroport siègera au sein de ce

comité dès lors qu'il aura été constitué, ce qui n'est pas encore le cas).

La réunion a lieu en présence des représentants de la CCEG, du SIVU de Notre Dame des Landes et de la Communauté de Communes de la région de Blain. Une première liste d'études destinées à alimenter le débat public est définie ; ces études concernent :

- le contexte européen, national et inter-régional des déplacements ;
- la question de l'aéroport envisageable pour le Grand-Ouest (impact sur l'aménagement du territoire, solutions alternatives, atouts du site de Notre-Dame des Landes, complémentarité avec les autres aéroports) ;
- le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes et ses dessertes routières et ferroviaires ;
- les impacts du projet d'aéroport sur l'environnement ;
- les impacts socio-économiques du projet (habitat, agriculture, économie, foncier, transports...);
- le devenir de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Il est prévu que ces études seront coordonnées principalement par l'Etat et le Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport de Notre-Dame des Landes, et que, sans attendre le début du débat public, des concertations seront engagées, avec les communes concernées par le projet, pour présenter l'état d'avancement des études mais aussi pour informer les populations.

La question est posée, quelques jours plus tard, par Louis CERCLERON de la représentation des communes concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes au sein du Comité de Pilotage. Par lettre du 19 juillet 2001, le Préfet de la Région Pays de la Loire assure qu'elle pourra se faire par l'intermédiaire des places qui seront attribuées au Syndicat Mixte d'Etudes, sur proposition de ce dernier permettant que les communes intéressées soient suffisamment représentées.

La seconde réunion du Comité de Pilotage a lieu le 22 février 2002, en présence de M. Jean BERGOUGNOUX, président de la Commission Particulière du Débat Public. Le Syndicat Mixte d'Etudes n'est toujours pas constitué mais les représentants de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, de la Communauté de Communes de la région de Blain et du SIVU Aéroportuaire sont invités à assister à cette réunion.

M. BERGOUGNOUX rappelle que le débat public s'ouvrira le 2 septembre. Il indique que le dossier préparatoire à ce débat, qui devrait être prêt fin juin, devra être lisible par des non-techniciens et qu'il sera

complété par un document de synthèse et un site internet ; il précise que les personnes intéressées pourront compléter les dossiers du maître d'ouvrage par des cahiers d'acteurs qui seront versés au débat public. Selon lui, outre plusieurs points concernant Nantes-Atlantique (notamment la notion de saturation du site), devront être développés la justification du site de Notre-Dame des Landes, les raccordements terrestres, et il faudra préciser la qualité du maître d'ouvrage et de l'exploitant.

M. BERGOUGNOUX précise que les associations ont demandé des expertises complémentaires et évoque le recours à un cabinet indépendant pour donner suite à cette demande. Il envisage plusieurs réunions au niveau inter-régional et sur différents thèmes.

Il indique enfin que le débat public se déroulera du 2 septembre au 15 décembre 2002 (sans exclure une éventuelle prolongation) et sera suivi de la rédaction du rapport de la Commission Particulière

du Débat Public, qui sera transmis au Président de la Commission Nationale du Débat Public puis au Ministre des Transports.

Le Directeur de l'Aviation Civile Ouest précise les éléments de dimensionnement du projet d'aéroport : il préconise un aéroport avec deux pistes et commente des exemples avec des écartements de pistes de 510 m du nord au sud de la ZAD.

Les incidences phoniques du projet d'aéroport sont évoquées avec la présentation d'un exemple de Plan d'Exposition au Bruit correspondant à deux pistes écartées de 510 m situées au sud de la ZAD : il apparaît que, dans l'hypothèse où celle-ci couvrirait approximativement la zone des acquisitions foncières liées au projet, les incidences phoniques iraient au-delà de ses limites.

Le Préfet de la région Pays de la Loire souligne toutefois qu'il ne s'agit que d'un exemple et que, comme en matière de dessertes, il appartient au comité technique de définir des éléments plus précis et de produire les dossiers y afférents. Il indique que les services de la CCEG pourront être désormais associés aux travaux de ce comité technique.

Le Directeur Général des Services de la CCEG, Dominique GARNIER, est dès lors associé aux travaux de ce Comité qui réunit les techniciens des services de l'Etat (Préfecture, Directions départementales de l'Equipement, de l'Aviation Civile, de l'Agriculture, de l'Environnement, RFF, SNCF) et des collectivités locales associées au projet (Conseils généraux, Conseils régionaux, Communauté urbaine de Nantes et Communauté d'agglomération de Rennes). Ce comité a un rôle de préparation des travaux du Comité de Pilotage et émet des avis techniques sur les dossiers devant être validés par ce dernier.

La participation de la CCEG à ce comité permet à ses élus d'être informés en amont du Comité de Pilotage et ainsi d'être à même d'intervenir de façon plus éclairée dans les débats de ce dernier même si, depuis son intégration, seuls des documents de synthèse (jamais des études détaillées) lui ont été soumis en vue de la préparation de document définitif du débat public.

La dernière réunion du Comité de Pilotage s'est tenue le 1^{er} juillet 2002.

Au cours de cette séance, les services de l'Aviation Civile et de la Direction Régionale de l'Equipement ont présenté le projet de Document de synthèse du Débat Public et en particulier les trois scénarios d'implantation des pistes établis pour éviter au maximum les bourgs riverains.

A partir de ces scénarios ont été simulés ce que pourraient être les plans d'exposition au bruit (PEB) afin de mesurer les impacts sur l'urbanisation existante et future.

LE CHOIX DU SITE



A l'issue de cette réunion, M. le Préfet de la Région Pays de la Loire, Préfet du Département de Loire-Atlantique a précisé que les ensembles de zones de PEB simulées (périmètres A,B, qui sont les zones de bruit fort, et zone C de bruit modéré) feraient l'objet, dans les semaines qui viennent, d'un arrêté de sursis à statuer ; il a souligné que ceci devait être considéré comme une mesure de précaution dans l'attente d'une décision définitive permettant de surseoir, dans ces périmètres, à toute demande de construction d'habitation pendant une durée maximum de deux ans.

Les élus de la CCEG présents à cette réunion, tout en soulignant que ce document était le premier à véritablement prendre en compte l'impact de ce projet sur la population, ont regretté que l'impact des dessertes routières et ferroviaires ne figurent que très sommairement dans ce dossier.

Ils se sont par ailleurs fait confirmer par M. BERGOUGNOUX l'ouverture d'un local à Notre-Dame des Landes pour permettre à la population d'avoir accès, pendant le Débat Public, à l'ensemble des études ayant permis de rédiger le rapport de synthèse.

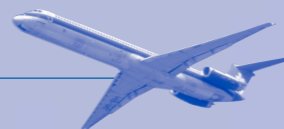
L'ensemble des membres du Comité de Pilotage a demandé l'ouverture du débat public à la date prévue (sans doute mi-septembre) afin de permettre la consultation de l'ensemble du dossier.

M. BERGOUGNOUX a confirmé que, sur la base de l'examen de ce dossier et à l'issue des réunions de présentation publique de celui-ci, des expertises contradictoires pourraient être demandées et réalisées.

M. BERGOUGNOUX a par ailleurs indiqué que le dossier de synthèse pourrait être consultable avant l'ouverture officielle du débat public afin de permettre à tous de préparer celui-ci dans les meilleures conditions.

Cette consultation pourra avoir lieu dans le courant de l'été dès que les modifications demandées par le Comité de Pilotage auront été effectuées et que M. le Ministre des Transports et la Commission Nationale du Débat Public auront validé ce document.

SCHÉMA DU DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE



HISTORIQUE DE LA ZAD

CINQ CROQUIS D'IMPLANTATION SONT INITIALEMENT ENVISAGÉS PAR LE STBA

En novembre 1970, le Ministre chargé des Transports prescrit au Service Technique des Bases Aériennes (STBA) de préparer un dossier permettant d'appliquer la procédure de réservation des terrains pour le site de Notre-Dame des Landes qui a été retenu dans le schéma directeur de la Métropole Nantes-St-Nazaire en vue de l'implantation d'un aéroport de catégorie B éventuellement extensible en catégorie A (c'est-à-dire pouvant accueillir des appareils de types moyen et long courrier).

Alors qu'en 1968, il n'avait proposé qu'une seule implantation pour une bande d'envol est/ouest de 4000 m, le STBA, dans sa note de présentation remise en mai 1971, propose l'utilisation d'une zone plus large permettant d'implanter 2 axes d'envol distants de 1500 m.

Cette zone constitue un plateau limité au nord par le hameau de l'Épine (Notre-Dame des Landes) à l'est par les thalwegs à proximité de la RN 137, au sud par le CD 326, le hameau de la Bossière (Vigneux-de-Bretagne) et le thalweg du ruisseau de Gesvres, à l'ouest par le CD 15 reliant Le Temple et Fay de Bretagne.

L'ensemble représente une longueur de 10 km environ d'est en ouest et de 2 km dans le sens nord/sud.

Selon les solutions, l'emprise estimée est de 420 à 650 ha. Le STBA considère, sous réserve d'un inventaire plus précis, qu'a priori aucune des solutions n'est plus contraignante que les autres du point de vue des bâtiments à démolir (il souligne qu'il s'agit, dans la plupart des cas, d'exploitations agricoles, dont le nombre est limité et la valeur médiocre dans l'ensemble).

Au cours d'une réunion de travail organisée en juillet 1971 entre des représentants de l'OREAM, de la DDE, du STBA et de la Région Atlantique Nord, il est décidé de confier au STBA le soin de fixer la limite théorique de la ZAD dont la création doit être demandée au Ministre de l'Équipement.

Un projet de périmètre est proposé et les objectifs et moyens sont clairement définis

Le choix d'une solution, parmi celles qui ont été envisagées par le STBA, impliquant une réflexion plus poussée, un projet de périmètre est proposé ; il correspond à l'enveloppe des cinq solutions suggérées sur le site de Notre-Dame des Landes (1483 ha) et concerne cinq communes : Grandchamp des Fontaines (163 ha), Héric (60 ha), Notre-Dame des Landes (906 ha), Treillières (17,5 ha) et Vigneux de Bretagne (337 ha).

Les futures dessertes sont déjà envisagées : desserte autoroutière à partir des deux axes prévus par le Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine (l'axe Angers - Nantes - Saint-Nazaire et Bretagne d'une part, l'axe Rennes - Nantes - La Rochelle d'autre part) ; dessertes ferroviaires également (utilisation d'une ancienne ligne SNCF qui desservait la zone intéressée à partir de la liaison ferrée Nantes - Châteaubriant - Rennes ; lignes de transports interurbains Nantes - St-Nazaire et Nantes - Rennes notamment).

L'objectif de la création de la ZAD est clair : il s'agit de réserver des terrains et d'éviter la spéculation foncière. La date de mise en œuvre du futur aéroport est prévue au plus tard en 1985. Il est envisagé d'instituer un droit de préemption qui pourra être exercé pendant 14 ans à compter de la décision administrative créant la ZAD.

Pour l'acquisition des terrains, un crédit de 2,7 M de F d'autorisations de programme de l'Etat est prévu au Plan Régional de Développement et d'Équipement (6^{ème} Plan 1971-1975).

Afin d'étudier les problèmes posés aux agriculteurs, il est proposé de créer un groupe de travail composé de représentants de la Direction Départementale de l'Agriculture, de la Chambre d'agriculture et des organisations agricoles.

Les communes concernées sont consultées

Le projet est soumis, comme la loi l'impose, aux municipalités intéressées. Des séances d'information concernant les problèmes liés au projet de création de l'aérodrome sont organisées au printemps en Préfecture et dans les différentes mairies concernées. Selon DG Conseil, au cours de ces réunions, l'intérêt de desservir la métropole Nantes-Saint-Nazaire par un aérodrome de classe A et le choix du site ne sont pas contestés. De fait, les conseils municipaux de Vigneux de Bretagne, Héric, Treillières et Notre-Dame des Landes vont, par délibérations adoptées entre mai 1972 et mai 1973, donner un avis favorable au projet de création de la ZAC aéroportuaire, mais non sans émettre de nombreuses restrictions. Le Conseil Municipal de Grandchamp des Fontaines va même, dans un premier temps, rejeter le projet avant de rendre, un an plus tard, un avis finalement favorable.

Le choix de l'implantation est arrêté et la ZAD est officiellement créée en 1974

Le 22 mai 1973, une réunion est organisée à Orly pour déterminer le choix d'un projet parmi les cinq solutions proposées par le STBA. Les représentants de la Région Atlantique Nord, de la Direction des Bases Aériennes, du STBA, du District Aéronautique des Pays de Loire, de la Mission du Préfet de Région, de la DDE-44 et de l'OREAM, admettent que le problème de l'emprise à réserver est le même pour un aéroport de deux ou trois pistes, et qu'il faut retenir un projet assez ambitieux pour qu'il puisse s'adapter à l'évolution du trafic.

HISTORIQUE DE LA ZAD

Le projet 5, situé dans la partie ouest du site, semble le meilleur de ce point de vue mais aussi parce que les zones de bruit gênant toucheraient une population nettement moins importante. Il est alors demandé au STBA de fournir un projet de ZAD correspondant à cette solution, avec une emprise large permettant de modifier légèrement l'implantation ou l'orientation des pistes lors de l'établissement d'un projet définitif. Le STBA doit également préparer un plan détaillé permettant de mettre au point le projet d'aérodrome et de préciser les tâches des différents services concernés.

Sur la base du projet et du plan présentés par le STBA en septembre 1973, et après quelques modifications, le Préfet de Région des Pays de la Loire signe, le 11 janvier 1974, l'arrêté de création de la ZAD, dénommée "ZAD Aéroportuaire Ouest-Atlantique" sur des parties de territoire des communes de Grandchamp des Fontaines, Notre-Dame des Landes, Treillières et Vigneux de Bretagne. Son emprise est ramenée à 1225,50 ha. L'arrêté désigne le Département de Loire-Atlantique comme le bénéficiaire du droit de préemption attaché à cette ZAD. La DDE - 44 déclare que la création de cette ZAD est le premier acte administratif concernant le nouvel aéroport dont on peut prévoir la mise en œuvre à partir de 1985.

Malgré les incertitudes pesant sur le projet, le Conseil Général veut anticiper pour l'avenir et maintient la superficie initiale de la ZAD

Par délibération du 2 juillet 1979, le Conseil Régional des Pays de la Loire demande qu'une étude concernant le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes soit menée rapidement afin de préciser l'emprise nécessaire pour l'implantation de la plate-forme aéronautique et libérer ainsi les terres agricoles qu'il ne serait pas nécessaire de maintenir dans le périmètre foncier de la ZAD aéroportuaire Ouest-Atlantique.

Dans un rapport en date du 1^{er} octobre 1980, la Direction, de l'Aviation Civile,

arguant du nouveau projet de TGV ouest, propose de dimensionner désormais l'aéroport projeté pour un trafic de 3 millions de passagers prévus, dans une hypothèse haute à une échéance postérieure à 2010 ; elle préconise dès lors de ramener le périmètre de la ZAD à une superficie de 700 ha.

Néanmoins le Conseil Général décide, le 22 janvier 1982, de maintenir la ZAD dans sa superficie initiale de 1225 ha, par souci d'anticipation pour l'avenir, même s'il prend acte de ce que, du point de vue de la Direction de l'Aviation Civile, il n'y a plus d'urgence à créer un aéroport international sur le site.

Aujourd'hui les trois-quarts des terrains ont été acquis par le Département au profit duquel un droit de préemption a été substitué à la ZAD

La ZAD est arrivée à expiration le 25 mars 1988, mais les communes concernées ont délibéré pour constituer, sur le secteur concerné, un droit de préemption urbain qu'elles ont délégué au département de Loire-Atlantique.

Toutes les acquisitions foncières réalisées par le Département de 1974 à 1988 ont été conclues à l'amiable sur la base d'un prix moyen de 9 500 F/ ha. Le rythme d'évolution de ces acquisitions a été régulier et, sur les 1225,50 ha, en août 2001, 891,51 ha avaient été acquis par le Conseil Général, pour un coût total de 2 139 496,95 € (14 034 180 F), soit 83,10 % des 779,5 ha sur Notre-Dame-des-Landes, 59,09 % des 336,5 ha sur Vigneux-de-Bretagne, 36,65 % des 92 ha sur Grandchamp-des-Fontaines, 63,48 % des 17,5 ha sur Treillières.

Les parcelles acquises par le département ne sont pas restées en friche, plusieurs d'entre elles étant affermées à des exploitants agricoles. A partir de 1981, des contrats de location ont été passés avec les exploitants occupants sur la base de baux précaires annuels tacitement renouvelables. Aucune indemnité d'éviction n'est prévue,

sous réserve d'un préavis d'un an. En contrepartie, le locataire paie un loyer équivalent à deux quintaux de blé par an et par hectare (depuis deux ans, la référence aux quintaux de blé ayant été supprimée, le loyer suit l'évolution de l'indice départemental des fermages).

Un état des lieux a été réalisé à l'initiative du Conseil Général et de la Chambre d'Agriculture de Loire-Atlantique pour évaluer les conséquences du projet aéroportuaire de Notre-Dame des Landes sur l'agriculture des quatre communes concernées par la zone de préemption. Il en ressort notamment que :

- Sur les 1 225 ha de la zone de préemption, 36 exploitations sont présentes, pour une superficie de 815 ha.
- 10 d'entre elles ont plus de la moitié de leur surface dans cette zone.
- 27 sièges d'exploitation sont dans le périmètre immédiat de la zone de préemption : 6 exploitations ont leur siège et leur maison dans le périmètre de cette zone ; 21 sont dans une bande de 1 km à partir de ce périmètre.

En comptant les actifs mais également la population familiale de ces exploitations, ce sont ainsi au total 131 personnes qui sont concernées, dont 101 à proximité ou dans le périmètre de la zone de préemption.

Actuellement la surface de parcelles en friche sur la zone est moins importante que sur le reste du territoire des trois communes concernées, la moyenne d'âge des exploitants restant dans la zone (- 43 ans) est moins élevée que sur la moyenne départementale, et le quota laitier - à l'unité de production - y est plus important (au total 265 000 l, soit de 20 % supérieur à celui du département). Toutefois, les exploitants expriment des difficultés dans la conduite de leurs exploitations : l'incertitude entraînée par le projet aéroportuaire les a amenés à différer des investissements sur les bâtiments, les aménagements fonciers, et l'amélioration des conditions de travail.



LES RÉPONSES LOCALES AU PROJET

LES RÉACTIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX AU PROJET DE ZAD (ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉE)

Au début des années 1970, les communes sont appelées à se prononcer sur le projet de ZAD. La loi prévoit en effet que l'arrêté de création de ZAD ne pourra intervenir que lorsque les conseils municipaux des communes concernées auront délibéré en faveur du projet ; à défaut, la ZAD pourra néanmoins être créée mais par décret en Conseil d'Etat.

L'information dispensée aux communes insiste sur les avantages considérables du projet par rapport à ses éventuels inconvénients. Aucune remise en cause du projet ne paraît envisageable, tant la pression exercée sur les élus locaux vise à les convaincre de sa nécessité vitale pour la région, de ses retombées importantes pour les localités concernées et de ce que bien des villes seraient prêtes à accueillir un tel projet; la création de la ZAD est présentée comme la formule la plus adaptée pour préserver les intérêts de ceux qui seront touchés.

Pourtant les communes doivent se contenter de renseignements peu précis et se déclarent peu convaincus.

Après avoir été relancés par les représentants de l'Etat, les conseils municipaux de Notre-Dame des Landes, Vigneux de Bretagne, Héric et Treillières finissent par délibérer, entre mai 1972 et mai 1973 ; leurs avis sont favorables au projet de

création de la ZAD mais ils sont assortis de nombreuses restrictions ;

ils demandent notamment :

- **une juste compensation au profit des victimes directes ou indirectes de cette emprise**
- **un développement d'activités créatrices d'emploi sur les territoires concernés**
- **la constitution d'un groupe élargi de concertation entre les pouvoirs publics et les propriétaires et exploitants agricoles au sujet du périmètre définitif de la ZAD, ainsi que des conditions d'indemnisation et de reconversion des personnes concernées par cette emprise**
- **une information des conseils municipaux sur les projets d'infrastructures routières, l'emplacement des pistes et toutes les opérations nécessaires autour de l'aérodrome et sur les territoires des communes**

• **la mise en œuvre de tous les moyens utiles pour que les problèmes de nuisances soient résolus dans les meilleures conditions.**

Le Conseil Municipal de Grandchamp des Fontaines rejette dans un premier temps, en novembre 1972, le projet, invoquant "le manque d'information tant sur les modalités de réquisition des terres englobées (...) que sur le futur réseau routier (...)". Il finit néanmoins par prendre, en mai 1973, une délibération favorable au projet de ZAD.

Les craintes et attentes des communes concernées se rejoignent. Néanmoins il faudra attendre le début des années 1990 pour que celles d'entre elles qui sont le plus directement concernées par le projet s'organisent.

LES RÉPONSES LOCALES AU PROJET

notamment le gel de toute action d'aménagement et l'absence de concertation en vue de la promotion de zones d'activités sur le secteur en raison des incertitudes pesant sur le projet ; elle souligne également l'absence de schéma clair de principe pour le futur barreau routier, dont la conséquence a été notamment que l'aménagement de zones d'activités n'a pu s'effectuer que par mitage tout au long des principaux axes existants.

Concernant l'habitat et la population, l'étude observe que la ZAD a eu un effet de dissuasion au nord de Vigneux de Bretagne et à Notre Dame des Landes, que celle-ci a souffert du nom donné à la ZAD en termes d'expansion de la population et des constructions, et que l'habitat s'est dégradé à l'intérieur de la ZAD elle-même.

Au cours d'une première réunion consacrée à la présentation de cet état des lieux, en novembre 1991, le comité du SIVU souligne que la préoccupation majeure du Syndicat est le schéma routier de desserte autour de la zone aéroportuaire. Il demande à être reçu par les services du Département pour évoquer le schéma routier départemental qui a retenu le principe d'une liaison 2x2 voies rejoignant les deux nationales Nantes-Rennes et Nantes-Vannes. Une réunion de concertation a lieu et un accord est donné quant au principe de l'étude du schéma routier et pour que la voie des deux grands axes passe au sud de la zone aéroportuaire.

En avril 1992, la SELA rend compte de ses conclusions définitives et propose des stratégies pour équilibrer, par des actions d'accompagnement, les conséquences négatives de la création de la ZAD. Ces actions doivent concerner notamment le développement économique, l'habitat (revitalisation des bourgs, aménagement de lotissements, étude opérationnelle OPAH), et l'agriculture (dynamisation des exploitations en périphérie, regroupement des exploitations et action expérimentale de culture extensive dans le périmètre de la ZAD).

Au vu de cette étude, le SIVU arrête les priorités suivantes :

- **retenir une position commune pour le tracé souhaité du barreau routier**
- **solliciter le Conseil Général pour le soutien à apporter aux opérations de lotissement en centre-bourg de Vigneux de Bretagne et Notre-Dame des Landes**
- **poursuivre une réflexion autour des actions de maintien du tissu agricole dans la ZAD et sa proche périphérie.**

“Pourtant, après dix années, le SIVU déplore toujours le manque d'information sur le projet”

En octobre 1995, le comité, nouvellement élu, du SIVU réagit à la parution du rapport de la Commission Douffiagues et à l'annonce par le Gouvernement de la création d'un 3^{ème} aéroport dans le Bassin Parisien. Par courrier adressé au Préfet, au Président du Conseil Général, au Président de la CCI et au Député-Maire de Nantes, il souligne qu'il lui est impossible de remplir sa mission du fait du manque d'information et de concertation dont il fait l'objet de la part des administrations et décideurs. Il exprime également au Président du Conseil Général le souhait que soit mis en place un barreau routier au niveau du lieu-dit La Chézine au sud de la Grande Haie afin de désenclaver Grandchamp des Fontaines et Notre Dame des Landes.

A la suite d'une rencontre entre les maires du SIVU, le Préfet et le Président du Conseil Général, un courrier est envoyé, en février 1996, par le Préfet au Ministère des Transports pour demander qu'une décision soit enfin prise concernant la zone aéroportuaire (le ministère se serait engagé à préciser sa position fin 96 ou début 97).

En juin 1997, lors d'une réunion avec des représentants du Conseil Général, de la CCI, et de l'Aéroport Nantes-Atlantique, le comité du SIVU reproche toujours le manque d'informations sur la plupart des études liées au projet de plate-forme aéroportuaire et le fait que les communes soient tenues à l'écart de ce projet ; il insiste encore sur la nécessité d'une desserte par le sud. Tous ses interlocuteurs présents s'accordent pour estimer que l'ouverture de l'aéroport se situerait vers 2010, avec un début des travaux en 2005. Il est déclaré que le projet se fera dans les délais ; les études sont en cours, seule manque encore la décision politique.

Pourtant, un an plus tard, le comité du SIVU déplore toujours l'absence d'informations précises et l'incertitude qui pèse, dans le contexte de la révision des plans d'occupation des sols, notamment sur la commune de Notre-Dame des Landes.

La situation est jugée inconfortable et dangereuse, les maires étant dans l'incapacité de fournir des informations précises à la population sur l'évolution du projet aéroportuaire. A la fin de l'année 2000, le Comité du SIVU ne peut que réitérer ce constat.



“Les régions Pays de la Loire et Bretagne ainsi que le département de Loire-Atlantique annoncent la création d'un Syndicat Mixte d'Etudes. Le SIVU demande à y être représenté avec voix délibérative”

Après la décision du Gouvernement d'inscrire, dans le schéma de services collectifs des transports, la réalisation d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes, MM. François FILLON, président du Conseil Régional des Pays de la Loire, Josselin de ROHAN, président du Conseil Régional de Bretagne, et Luc DEJOIE, président du Conseil Général de Loire-Atlantique annoncent leur intention de créer un Syndicat Mixte d'Etudes afin de pouvoir contribuer activement, avec toutes les grandes collectivités concernées, à la conception et l'aménagement du site aéroportuaire.

Lors d'une réunion de préfiguration organisée le 22 janvier 2001, M. François FILLON présente le projet des statuts de ce "Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport de Notre-Dame des Landes".

L'objet de ce syndicat est de procéder, en concertation avec le comité de pilotage Etat - collectivités locales, à la réalisation d'études préalables à l'aménagement du site et à la création du nouvel aéroport de Notre-Dame des Landes, y compris les infrastructures desservant la plate-forme aéroportuaire. En particulier, il est prévu que ces études pourront porter sur : l'aménagement spatial du site, la desserte routière de la plate-forme aéroportuaire, la desserte de l'aéroport par transport collectif ferroviaire à partir de Nantes et Rennes et du Sud de la Bretagne, l'impact agricole du site, l'impact économique et financier du site et de son environnement immédiat.

Le projet prévoit que ce syndicat regroupera des membres à voix délibérative et des membres associés ayant voix consultative.

Les membres ayant voix délibérative seront : la région Pays de la Loire, la région Bretagne, le Département de Loire-Atlantique, la Communauté urbaine

L'ORGANISATION DES COMMUNES DIRECTEMENT CONCERNÉES PAR LE PROJET DANS LE CADRE DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ÉTUDES ET DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR AÉROPORTUAIRE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

Le SIVU est créé pour informer et défendre les intérêts des populations directement concernées par le projet

En 1990, les quatre communes de Grandchamp des Fontaines, Vigneux de Bretagne, Notre Dame des Landes et Treillières, directement concernées par l'emprise du projet aéroportuaire, étudient la possibilité de se réunir pour former un syndicat intercommunal dans le cadre du projet du futur aéroport. Elles expriment une solidarité totale dans la définition en commun des objectifs suivants :

- **assurer l'information locale sur l'avancement du projet**
- **prévoir la localisation précise de l'aéroport et de toutes les infrastructures de desserte**
- **préserver l'environnement et le cadre de vie**
- **gérer la situation transitoire dans l'attente de l'aéroport**

(bâtiments communaux, documents d'urbanisme, vie agricole)

• **prévoir le développement économique lié à l'aéroport.**

Par arrêté du 12 juillet 1991, le Préfet de la Région Pays de la Loire autorise la création, entre les quatre communes, **du Syndicat intercommunal d'études et de développement du secteur aéroportuaire de Notre-Dame des Landes.**

Son objet est d'assurer l'information sur le projet aéroportuaire, d'en préciser les contraintes foncières et d'en connaître les modalités de desserte. Il est également chargé de veiller au respect de l'environnement et de mesurer sur le plan local les retombées immédiates et ultérieures du projet.

Son siège est fixé à Notre-Dame des Landes. Il est administré par un comité composé de délégués élus par les conseils municipaux des communes membres, et par un bureau. Jusqu'en 2001, son président élu est Maurice LEGOUX, Maire

de Notre-Dame des Landes, puis celui-ci est remplacé par son successeur à la tête de cette commune, Louis CERCLERON.

“Dès sa création, le SIVU décide de confier à la SELA (Société d'études et d'aménagement de Loire-Atlantique) la réalisation d'une étude sur le développement des quatre communes dans le contexte de la création de la ZAD aéroportuaire.”

Cette étude, intitulée **"ZAD aéroportuaire et développement local"**, dresse tout d'abord un état des lieux qui présente le contexte de la ZAD et évalue l'impact de celle-ci sur le développement économique, l'habitat et la population, le développement agricole, l'urbanisme, l'infrastructure et l'environnement.

S'agissant plus particulièrement du développement économique, elle relève

LES RÉPONSES LOCALES AU PROJET

de Nantes, les Départements du Maine et Loire, de la Sarthe, de la Mayenne, de la Vendée, du Morbihan et de l'Ille et Vilaine, la Communauté d'agglomération de Rennes, le SIVU de Notre-Dame des Landes, la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres et le District de Blain.

Les membres associés ayant voix consultative sont les communes de Notre-Dame des Landes, Grandchamp des Fontaines, Treillières et Vigneux de Bretagne compte-tenu de l'emprise du projet sur leur territoire. Cette liste n'est pas limitative puisqu'elle pourra inclure par exemple, sur leur demande et après accord du bureau, des organismes tels que la Conférence Interconsulaire de Loire-Atlantique, les CCI de Nantes et Rennes, la Chambre d'Agriculture-44.

Il est prévu que le syndicat soit administré par un Comité syndical de 40 membres titulaires désignés par l'organe délibérant de chaque collectivité membre, à raison de : 12 délégués désignés par la Région Pays de la Loire, 7 par la Région Bretagne, 6 par le Département de Loire-Atlantique, 4 par la CUN, et, pour les autres collectivités ou EPCI ayant voix délibérative, dont le SIVU Aéroportuaire, la CCEG et le District de Blain, respectivement 1 délégué. Chaque collectivité devra élire également un délégué suppléant pour chaque délégué titulaire.

Au sein du comité, les délégués seront répartis en trois collèges et désigneront leurs représentants au sein du bureau, à raison de 4 pour le collège des conseillers régionaux, 3 pour celui des conseillers généraux, et 2 pour le collège des autres

élus dont le président de la Communauté urbaine de Nantes.

Le syndicat mixte doit être doté d'un budget. Parmi les recettes de fonctionnement, le projet de statuts prévoit une contribution des collectivités et EPCI membres. Pour le SIVU Aéroportuaire, la participation serait de 2,5 %.

Ce projet de statuts n'emporte pas d'emblée l'adhésion de toutes les collectivités et structures concernées.

Ainsi par une motion adressée en juillet 2001 à M. le Président du Conseil Régional des Pays de la Loire, les délégués des communes membres du SIVU demandent que la définition de l'objet du Syndicat Mixte soit élargie à l'étude de l'impact du projet aéroportuaire sur l'environnement et la qualité de la vie, et que le SIVU soit représenté au sein du Bureau par un délégué ayant voix délibérative (cette revendication rejoignant la demande faite entre-temps, dans le même sens, par la CCEG). De plus, ils affirment que le SIVU n'entend pas participer au financement du Syndicat mixte parce qu'il n'en est pas le promoteur, sa vocation étant l'information et la défense des intérêts des populations des communes concernées par le projet aéroportuaire. La loi imposant que le Syndicat mixte ait un budget financé en partie par les contributions de ses membres, cette motion est de nature à créer une situation de blocage.

Après avoir rencontré les représentants de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, du District de la Région de Blain et du SIVU de Notre-Dame des Landes, le Président du Conseil Régional des Pays de

la Loire et le Président de la Commission infrastructures et transports de la région, M. Michel HUNAUULT, déclarent, par lettre adressée au Président du SIVU : s'engager à tout faire pour l'obtention par ce dernier d'un siège au sein du bureau du Syndicat Mixte, à défaut, à engager le comité à faire adopter ultérieurement une modification des statuts à cet effet, et, dans l'attente, à permettre au SIVU de siéger à titre consultatif au bureau. Ils confirment également l'engagement du Président du Conseil Général de demander à la Commission permanente la prise en charge, par le Département, de 90 % de la participation pouvant être demandée au SIVU.

Au regard de ces engagements, et pour ne pas retarder l'approbation des statuts du Syndicat Mixte afin que celui-ci puisse réaliser les études préalables au projet d'aéroport, les élus du SIVU acceptent de lever leur réticence et, bien que ne soient apportées au texte initial que des modifications mineures sans rapport avec leurs demandes, adoptent, comme les organes délibérants des autres collectivités et structures concernées, le projet de statuts du Syndicat Mixte.

Celui-ci est dès lors officiellement créé le 23 janvier 2002 par arrêté du Préfet de la Région des Pays de la Loire et son siège est fixé à Nantes.

Parallèlement, on assiste à une montée en puissance de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, dont les interventions vont se coordonner avec celles du Syndicat Intercommunal d'études et de développement du secteur aéroportuaire de Notre-Dame des Landes.

LES RÉPONSES LOCALES AU PROJET

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA CCEG

La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres a été créée en 1994. Elle regroupe, à la fin de l'année 2000, quatre communes : Grandchamp des Fontaines, Sucé sur Erdre, Vigneux de Bretagne et Treillières, mais elle s'inscrit dans une perspective d'élargissement aux communes de Notre-Dame des Landes, Héric et Fay de Bretagne qui en ont fait la demande.

Lors de la rencontre organisée en janvier 2001 par le Président du Conseil Régional en vue de la création du Syndicat Mixte, les élus de la CCEG ont formulé des demandes expresses de participation et de représentation : un délégué titulaire et un délégué suppléant pour respectivement la CCEG et le SIVU de Notre-Dame des Landes, une voix consultative pour chacun des maires des quatre communes concernées par l'emprise de la zone aéroportuaire, un siège sur les neuf que comptera, d'après le projet, le bureau.

Un mois plus tard, le président de la CCEG, M. Pierre FAVROU, adresse une lettre au Président du Conseil Régional par laquelle il renouvelle ces demandes et souligne que l'élargissement projeté de la Communauté de Communes, impliquant que le territoire de celle-ci couvrira l'ensemble du territoire où seront implantées les infrastructures en liaison avec l'aéroport, justifierait pleinement qu'elle se voit attribuer un siège au sein du bureau du Syndicat Mixte. Il suggère même que, dans le cas où le fait

d'attribuer le 9^{ème} siège à la CCEG poserait problème, le nombre des membres du bureau soit élargi à onze, ce qui permettrait d'attribuer également un siège au SIVU.

Après les élections municipales de mars 2001, le bureau de la CCEG nouvellement élu s'adresse au Président du Conseil Régional pour s'étonner de ce que le second projet des statuts du Syndicat Mixte ne diffère du premier que sur des points mineurs et souligne l'exigence des élus de la Communauté de Communes de n'être pas de simples spectateurs mais de véritables acteurs avec voix délibérative dans les études qui seront menées.

Le 27 juin 2001, le Conseil de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres prend les décisions suivantes :

- réflexion sur la création d'une commission "aéroport" ouverte aux représentants des différentes associations ;
- refus de participer au financement des études ;
- adhésion à "Ville et Aéroport", association d'élus de villes proches d'aéroports dont les objectifs sont la mise en place d'une veille autour des problématiques liées aux infrastructures et au transport aérien, et la mise en œuvre d'actions de sensibilisation en direction des pouvoirs publics et de tous les acteurs du transport aérien ;
- demande de modification des statuts du Syndicat Mixte d'Etudes afin d'obtenir un siège au sein du Bureau ;

• **demande de participation au comité de pilotage afin de positionner la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres le plus en amont possible des sources d'informations et des orientations données aux études.**

En septembre 2001, la CCEG obtient audience auprès du Préfet de la Région des Pays de la Loire. Celui-ci confirme la mission qu'il a reçue du Gouvernement ainsi que le calendrier et la démarche menant au débat public. Les délégués expriment le souhait que la transparence de l'information soit la règle dans l'organisation du débat public.

Le 1^{er} janvier 2002, la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres est élargie ; elle compte désormais douze communes :

Grandchamp des Fontaines, Treillières, Sucé sur Erdre, Vigneux de Bretagne, Notre-Dame des Landes, Nort sur Erdre, Casson, Petit Mars, St-Mars du Désert, Les Touches, Héric et Fay de Bretagne. Son nouveau président est Claude MENAGER, Maire de Vigneux de Bretagne.

Forte de plus de 40 000 habitants et englobant désormais toutes les communes directement concernées par le projet aéroportuaire, elle entend peser dans le débat qui s'annonce. Une commission aéroport est constituée ; elle est présidée par Louis CERCLERON, Maire de Notre-Dame des Landes. Elle obtient que son directeur, Dominique GARNIER participe au Comité technique de pilotage.



LES RÉPONSES LOCALES AU PROJET

LES INTERVENTIONS CONJOINTES DE LA CCEG ET DU SIVU AUPRÈS DES AUTORITÉS DE L'ÉTAT

Une rencontre avec le Président de la Commission particulière du débat public permet aux élus d'exposer leurs interrogations et inquiétudes.

A la fin du mois de mars 2002, une réunion de travail a lieu entre le président de la Commission Particulière du débat Public, M. Jean BERGOUGNOUX, le président du SIVU Louis CERCLERON, ainsi que les président et directeur de la CCEG MM. Claude MENAGER et Dominique GARNIER. Au cours de cette réunion, MM. CERCLERON et MENAGER rappellent à M. BERGOUGNOUX que les élus concernés n'ont pas été demandeurs du projet et souhaitent obtenir le maximum d'informations en vue de préserver les intérêts de leurs populations. Après avoir exposé comment il envisage le débat public, le président de la CPDP retient la proposition qui lui est faite de rencontrer les élus de l'ensemble des conseils municipaux de la CCEG mi-avril.

Le 5 avril se tient la première réunion de la Commission Aéroport de la CCEG. Ses membres s'accordent à dire qu'il importe de prendre une position politique devant le Président de la CPDP, M. BERGOUGNOUX et demandent que lui soit posées les questions suivantes :

- dans l'environnement actuel, l'utilité de cet aéroport dans une logique d'aménagement durable du territoire est-elle démontrée ?
- le site actuel de Notre-Dame des Landes est-il toujours justifié et le plus pertinent pour accueillir une telle infrastructure 30 ans après sa désignation ?
- dans la perspective d'expertises complémentaires à mener sur le projet, quelles études comptez-vous lancer, auprès de quels organismes indépendants et par quels moyens ?

Les élus déclarent également que la commission doit dès à présent travailler à la défense des intérêts des populations concernées dans la perspective de ce projet sur le site de Notre-Dame des Landes, et qu'il convient notamment d'exercer une pression en vue du dédommagement des particuliers et des collectivités. Il est aussi suggéré que la CCEG se fasse le relais des associations et organise des rencontres à cet effet ; enfin est affirmée une préférence pour l'appellation "projet d'aéroport du Grand Ouest" plutôt que "projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes".

La rencontre entre les élus des communes de la CCEG et le président de la CPDP a

lieu le 12 avril 2002 à Fay de Bretagne. M. Jean BERGOUGNOUX présente la façon dont se déroulera le débat public, et expose notamment les moyens d'information et de concertation qui seront mis en œuvre, insistant sur la nécessité de mener à bien le débat public en toute transparence et impartialité afin que le principe démocratique en soit le moteur.

Le président de la CPDP rappelle que le débat public, qui sera engagé en principe le 2 septembre 2002, est prévu jusque fin décembre 2002 mais précise qu'il risque de se prolonger compte-tenu du fait que des expertises techniques complémentaires seront réalisées par l'Aviation Civile à la demande des présidents des associations ACIPA et Bien vivre à Vigneux. Il admet que la nécessité de conduire de telles études puisse amener à repousser la date du début du débat public.

Le dialogue étant engagé avec les quelques 90 élus présents, ceux-ci expriment de vive voix leurs interrogations et inquiétudes à l'égard du projet.

A la fin de la réunion, M. Louis CERCLERON expose à M. BERGOUGNOUX les trois questions formulées par la Commission Aéroport au cours de sa réunion du 5 avril.

Reçus par le Ministre des Transports, les élus renouvellent leur demande d'informations préalables à l'engagement public et exposent les inquiétudes des populations

Au lendemain des élections présidentielles et de la nomination du nouveau gouvernement, et après que le nouveau ministre des transports, M. Gilles de ROBIEN, ait annoncé une remise à plat du dossier du 3^{ème} aéroport parisien, les élus du Syndicat intercommunal d'études et de développement du secteur à vocation aéroportuaire, réunis en urgence, décident d'écrire au Premier Ministre, M. Jean-Pierre RAFFARIN, ainsi qu'au Ministre des Transports, M. Gilles de ROBIEN et au Ministre de l'Écologie et du Développement durable Mme Roselyne BACHELOT. Dans ces lettres en date du 16 mai 2002, ils rappellent qu'ils n'ont jamais été demandeurs du projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes, et regrettent le manque de

concertation et d'information autour de la décision du précédent gouvernement. Après avoir exposé les trois questions qui ont été posées au président de la Commission particulière du débat public, ils soulignent que la population est en attente de réponses à ces questions essentielles préalablement à un engagement serein du futur débat public.

Le 6 juin 2002, MM. Louis CERCLERON, président du SIVU de Notre-Dame des Landes, Claude MENAGER, Président de la CCEG, Jean-Luc DURAND, Maire de Grandchamp des Fontaines, et Emile SAVARY, accompagnés de MM. Edouard LANDRAIN, député de Loire-Atlantique et Dominique GARNIER, Directeur Général des Services de la CCEG, sont reçus par M. Gilles de ROBIEN et son Directeur de Cabinet.

Au cours de cet entretien, qui s'est tenu dans un climat de grande écoute, le Ministre des Transports a été attentif aux arguments et interrogations des élus. Ceux-ci ont particulièrement insisté sur la nécessaire prise en compte des populations concernées et sur la forte croissance démographique du Département de Loire-Atlantique ces dernières années. En réponse, M. Gilles de ROBIEN les a assurés de la plus grande transparence dans la présentation du dossier et de la prise en compte dans le débat public des questions posées par les élus et la population, y compris l'étude d'autres alternatives.

Le 21 juin 2002, M. le Préfet de la Région Pays de la Loire, Préfet de Loire-Atlantique, a invité en Préfecture, les Maires des communes de Notre-Dame des Landes, Treillières, Grandchamp des Fontaines, Vigneux de Bretagne, Héric, Fay-de-Bretagne, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, Malville, Le Temple de Bretagne, Casson, afin de leur présenter, de manière informelle, les scénarios et le périmètre de sursis à statuer que les services de l'État se proposaient de faire valider par le Comité de Pilotage du 1^{er} juillet.

Le Syndicat mixte d'Études n'est, à ce jour, pas encore constitué et aucune décision formelle n'a été prise quant à l'attribution de sièges à la CCEG et au SIVU aéroportuaire au sein de son bureau. Sa première réunion est prévue le 6 septembre 2002.

La mobilisation locale des citoyens en réaction au projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes s'exprime principalement à travers l'action de trois associations.

L'une, l'ADECA (Association des exploitants contre l'aéroport), a été créée pour défendre les intérêts des agriculteurs. Les deux autres, l'association Bien Vivre à Vigneux et l'ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes), visent à défendre plus généralement les intérêts des populations, celle de Vigneux de Bretagne pour la première, celles des communes directe-

ment ou indirectement concernées par le projet pour la seconde. Pour autant, elles ont toutes en commun d'être opposées au projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes tel qu'il a été annoncé depuis trente ans, et font valoir, à l'égard du débat public, les mêmes exigences et réticences. Ces associations ne sont pas concurrentes ; elles entendent être des acteurs conjoints et complémentaires dans le débat public et la défense des intérêts des citoyens.

L'ADECA (ASSOCIATION DES EXPLOITANTS CONCERNÉS PAR L'AÉROPORT)

L'ADECA a été créée en 1973. Elle compte une centaine d'adhérents et son président actuel est Sylvain FRESNEAU.

Selon ses statuts, elle a pour objet de contribuer à la sauvegarde et au développement de l'agriculture du secteur et d'assurer la représentation et la défense des intérêts matériels et moraux des exploitants agricoles, en particulier lors d'opérations envisagées ou réalisées d'urbanisation de toute sorte, de leurs infrastructures et toutes les opérations multiples qui peuvent en découler.

Dès sa création, ses responsables ont réalisé plusieurs actions :

- visite des aéroports de Château-Bougon et de Roissy
- cartographie des exploitations concernées
- rencontre avec les représentants de l'État (Préfet, Directeur départemental de l'agriculture, l'OREAM)
- pose de panneaux de délimitation de la ZAD
- élaboration d'autocollants "Non à l'aéroport"
- réalisation de plusieurs réunions d'information pour la population.

Pendant que le projet somnolait, l'association est toujours restée en veille.

Le 15 février 1999, le bureau a été réactualisé et composé d'exploitants directement concernés par le projet.

La première action de la nouvelle équipe a été de refaire la cartographie des exploitations avec l'aide de la Chambre d'agriculture.

Après plusieurs contacts avec des responsables professionnels départementaux, l'ADECA a proposé de créer un comité de liaison dans le but de regrouper les idées émanant des différents acteurs professionnels.

L'ADECA a décidé de se déplacer à Lyon afin de rencontrer des exploitants agricoles qui ont été concernés par la construction d'un aéroport semblable. Ceci dans le but d'échanger les points de vue sur les conséquences et les nuisances d'une telle implantation.

Elle s'est également mobilisée, avec l'ACIPA, contre la politique du Conseil Général de Loire-Atlantique tendant à ne plus mettre en location des maisons d'habitation dont il est propriétaire dans la ZAD, en prétextant leur insalubrité, alors même que, selon les deux associations, celle-ci n'est pas démontrée et qu'aucune décision n'a encore été prise sur le projet d'aéroport. Elle a obtenu l'appui du Conseil Municipal de Notre-Dame des Landes qui a déclaré, par une motion adoptée en mars 2002, soutenir les demandes de location formulées auprès du département, en considérant que la commune ne dispose pas de suffisamment de logements à loyer modéré pour faire face à toutes les demandes, alors que les maisons en cause sont habitables à titre précaire.

Actuellement l'ADECA maintient ses démarches auprès des élus et des administrations afin de continuer son rôle d'intermédiaire professionnel.

Parallèlement à la mobilisation d'exploitants agricoles au sein de l'ADECA, un COMITE DE LIAISON DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES AGRICOLES sur le projet aéroportuaire de Notre-Dame des Landes a été arrêté le 4 septembre 2000 entre la Chambre d'Agriculture, l'ADASEA de Loire-Atlantique et la SAFER Maine-Océan. Sa première réunion a eu lieu le 28 novembre 2000. Outre les organisations départementales, il comprend également les groupes professionnels agricoles locaux.

Ce comité a un rôle d'information (rencontres avec les exploitants agricoles, les élus municipaux, et le Conseil Général).

Il veille également, de façon concertée avec la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt dans le cadre de la Commission départementale d'orientation de l'agriculture, à la poursuite, dans la zone de préemption, de l'activité agricole dans des conditions normales, au maintien du potentiel économique agricole dans le cadre des règles existantes ou de dispositions spécifiques, et il entend être vigilant à l'égard des transferts fonciers et de l'adaptation des structures d'exploitation.

A la demande du Conseil Général, il a réalisé une étude intitulée "État des lieux et propositions d'actions pour l'agriculture sur le site du projet aéroportuaire".

Il assure un suivi du marché foncier sur la zone (projet de constitution de réserves foncières dans le cadre d'un accord Conseil Général 44 - SAFER). Enfin il a mis en place un suivi rapproché des mouvements d'exploitants dans le cadre de la Commission Installation (ADASEA - Chambre d'Agriculture).

RÉPONSES LOCALES AU PROJET

BIEN VIVRE À VIGNEUX

Cette association a été créée en 1994 et compte aujourd'hui 200 adhérents. Initialement constituée en réaction contre un projet d'implantation de centrale d'enrobé, elle vise à défendre les intérêts des habitants de Vigneux-de-Bretagne à l'égard de tout projet les concernant. Son président actuel est Claude BORD.

BVV déclare soutenir toute mesure visant à maîtriser les nuisances directes ou indirectes induites par le transport aérien. Considérant que l'utilisation actuelle de l'aéroport de Nantes-Atlantique constitue une source de risques majeurs en termes d'environnement et de sécurité, elle ne s'oppose pas, par principe et sous réserve que le besoin en soit démontré, à la démarche qui vise à transférer sur un autre site tout ou partie de l'activité de cet aéroport.

Néanmoins, BVV souhaite que l'approche et le traitement de cette question réponde à une politique de stricte satisfaction des besoins et non au développement de l'offre, mais aussi que la notion de projet structurant soit subordonnée à une politique de développement durable.

Concernant les perspectives d'évolution du trafic aéroportuaire reprises dans le schéma de services collectifs de transports, et l'évocation, qui en est résultée, d'un dimensionnement de la plate-forme



projetée pour 7 / 16 millions de passagers, BVV critique l'absence de prise en compte, selon elle, d'un certain nombre de paramètres (retournement possible de la conjoncture, incidence à long terme de l'attentat du 11 septembre 2001, effets des taxations des carburants sur les prix des billets, solutions alternatives dont notamment le TGV...), et s'inquiète du coût, pour la collectivité, d'un tel investissement ainsi que des charges de fonctionnement qui lui seront associées.



S'agissant du choix du site de Notre-Dame des Landes, l'association ne conteste pas qu'il ait pu paraître approprié il y a une trentaine d'années. En revanche, elle le juge aujourd'hui dépassé, inadapté et inacceptable pour les populations qui en seraient riveraines en invoquant notamment : les risques de nuisances, d'accidents et d'atteintes à l'équilibre écologique liés à la croissance du trafic aérien, le développement de l'urbanisation dans les communes concernées, les exigences des populations en matière de cadre de vie, la présence d'exploitations agricoles dynamiques, et la trop grande proximité de la Communauté urbaine de Nantes.

Pour BVV, le débat public sollicité et obtenu par les associations ne devra pas avoir pour but unique de traiter des conditions de réalisation du projet d'aéroport, mais aussi et d'abord de l'opportunité



d'un nouvel aéroport et des infrastructures induites (routes, rail) dans le cadre de besoins de déplacements à identifier, qualifier et quantifier. Les questions à aborder dans ce débat public devront être : "quels besoins ? quelles réponses ?", seulement si le choix d'un nouvel aéroport s'avérait nécessaire, "où, quand et comment ?" - le tout sans que les réponses soient conditionnées par des choix effectués il y a trente ans.

La question préalable devant être "faut-il un aéroport ?", l'association demande que le débat public soit précédé d'une étude préalable réalisée par un organisme indépendant, et qu'il soit, des lors, différé dans l'attente des conclusions de celle-ci.

Enfin, suite à la récente annonce, par le Ministre des Transports Gilles de ROBIEN, de la remise en cause du projet de 3^{ème} aéroport parisien, BVV a déclaré s'opposer fermement à tout schéma qui viserait à transférer sur le site aéroportuaire projeté à Notre-Dame des Landes la croissance du trafic des aéroports de la région parisienne.



LA MOBILISATION CITOYENNE

L'ACIPA (ASSOCIATION CITOYENNE INTERCOMMUNALE DES POPULATIONS CONCERNÉES PAR LE PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES)

Cette association a été créée en novembre 2000, à l'initiative de neuf personnes provenant de communes entourant le site prévu pour le projet aéroportuaire.

Elle compte à ce jour 1 700 adhérents.

Présidée actuellement par M. Joseph CAILLAUD, elle est organisée en sections locales qui ont été constituées dans les différentes communes concernées par le projet d'aéroport.

Selon ses statuts, son objet est de :

- s'opposer au projet de création d'une plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame des Landes ;
- informer les adhérents et la population des zones concernées par le projet, y compris sur les équipements connexes nécessaires à cette réalisation (aménagements routiers et ferroviaires, constructions diverses) ;
- faire prendre conscience de toutes les transformations qui en découlent, aussi bien pour les zones urbanisées que pour les espaces ruraux ;
- contribuer et participer à la réflexion sur le développement du transport aérien au niveau régional, en particulier dans une perspective d'aménagement humain du territoire, et défendre les intérêts tant matériels que moraux de ses adhérents, ainsi que ceux de la population concernée par le projet ;
- d'une manière générale, agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement harmonieux du territoire.

L'ACIPA se définit clairement comme une association de citoyens opposés au projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Elle invoque cinq raisons à cette opposition :

- selon elle, l'utilité d'un tel aéroport n'est pas démontrée ;
- en 30 ans, la région a totalement changé : de 22 000 habitants en 1970, la population du Nord-Loire est passée à 70 000 habitants et ce changement n'est pas pris en compte ;
- les nuisances seraient réelles et multiples : bruits, pollutions, atteinte à la santé liées à l'aéroport lui-même, auxquelles s'ajouteraient les nuisances liées aux dessertes routières et ferroviaires ;
- l'implantation d'un nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes, distant de 17 km seulement par rapport à Nantes, reviendrait à ne déplacer les problèmes liés à la proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique que de 8 km, ce que l'association juge insuffisant au nom du principe de précaution ;
- la réalisation du projet aéroportuaire aurait pour conséquences inéluctables la forte urbanisation et la densification du secteur, et entraînerait la modification des paysages et la quasi-disparition de l'agriculture.

Dès lors, l'ACIPA propose de :

- remettre à plat le dossier ;
- faire réaliser une expertise contradictoire par un organisme indépendant sur l'opportunité d'un nouvel aéroport dans l'ouest de la France ;
- reporter le début du débat public annoncé en septembre 2002 afin qu'il ne soit engagé qu'après l'achèvement de cette expertise ;
- s'il s'avérait, au vu de cette expertise, qu'un aéroport était nécessaire pour le Grand Ouest, d'étudier plusieurs sites

pour éviter une parodie de débat public qui ne servirait qu'à justifier un choix effectué voici trente ans ;

- s'interroger alors sur ses dimensions, sa zone de chalandise en fonction des aéroports existants, du développement du TGV, de son impact sur l'environnement, ainsi que sur l'avenir de l'aéroport de Nantes-atlantique ; il s'agirait, pour l'ACIPA, d'éviter un aménagement qui n'aurait pour objectif que le développement de la métropole Nantes - Saint-Nazaire, et de favoriser plutôt un projet comportant des éléments structurants dans la perspective d'un aménagement équilibré et solidaire du territoire.

La mobilisation des membres de l'ACIPA s'est manifestée de diverses façons depuis fin 2000 :

- pétitions (l'association revendique 3 000 signatures à ce jour) et envoi d'un questionnaire-type sur le projet aéroportuaire aux élus du SIVU et de la CCEG ;
- interventions auprès des élus des communes de la CCEG et du SIVU, de la Préfecture et du Comité de Pilotage, de parlementaires, des présidents de Conseils régionaux et généraux, de la CCI, des maires de Rennes et Nantes ;
- édition de bulletins, distribution de tracts, organisation de réunions publiques dans les différentes communes concernées ;
- contacts avec des associations de riverains d'aéroports et d'habitants de Chaulnes ;
- actions de sensibilisation auprès du public (pique-nique annuel, opération muguet...) ;
- établissement d'une proposition de cahier des charges en vue d'une étude contradictoire sur l'opportunité d'un nouvel aéroport dans l'ouest de la France.

POUR LA COMMISSION AÉROPORT, IL FAUT PLACER LES POPULATIONS AU CŒUR DU DÉBAT PUBLIC

Parallèlement à cette mobilisation citoyenne, les élus de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, exprimant leur légitimité démocratique, ont voulu, par la création de la Commission Aéroport, replacer les populations concernées au cœur du débat public.

Cette commission a pour objectifs :

- d'être une instance de réflexion et de débat afin de préparer les

orientations stratégiques du Conseil Communautaire ;

- de rechercher, d'obtenir et de diffuser en toute objectivité les informations nécessaires à la population afin d'assurer une plus grande transparence ;
- d'entretenir un dialogue avec les associations locales, acteurs de la mobilisation citoyenne, et les habitants de la Communauté de Communes ;

- de faire reconnaître la CCEG comme un acteur essentiel du débat public afin d'assurer la défense des intérêts de la population et d'œuvrer pour un développement durable de son territoire.

C'est dans ce cadre que la Commission a rédigé cet historique à partir d'un important travail de recherche documentaire, réalisé par M. Louis CERCLERON, et dont chaque commune sera destinataire.

GLOSSAIRE

- CCEG :	Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres
- CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
- CIAT :	Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire
- CPDP :	Commission Particulière du Débat Public
- DDE :	Direction Départementale de l'Équipement
- DTA :	Directive Territoriale d'Aménagement
- OPAH :	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
- OREAM :	Organismes Régionaux d'Études des Aires Métropolitaines
- PCADP :	Programme Concerté d'Aménagement, de Développement et de Protection
- PEB :	Plan d'Exposition au Bruit
- SELA :	Société d'Équipement de Loire-Atlantique
- SIVU :	Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
- STBA :	Service Technique des Bases Aériennes
- ZAD :	Zone d'Aménagement Différé
- Zones de PEB :	Zones exposées au bruit autour d'une plate-forme aéroportuaire
- Zones A et B :	Zones de bruit fort dans lesquelles il est interdit de construire ou de densifier l'habitat existant
- Zone C :	Zone de bruit modéré dans laquelle seules peuvent être autorisées, sous certaines conditions, des constructions en secteur déjà urbanisé
- Zone D :	Zone de bruit faible, dans laquelle seules sont autorisées les constructions respectant des normes d'isolation acoustique.



Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres

Mairie de Grandchamp-des-Fontaines
Avenue du Général de Gaulle - 44119 Grandchamp-des-Fontaines
Tél : 02 51 12 19 98 - Fax : 02 40 77 11 05
E-mail : cc.erdreetgesvres@wanadoo.fr

Responsable de la publication : Claude MÉNAGER - Directeur de la rédaction : Louis CERCLERON
 Comité de relecture : Commission Aéroport - Tirage : 1 000 exemplaires
 Réalisation et impression : PGO-CMS - St-Herblain - Tél. 02 40 92 21 50