

## **DESSERTE ROUTIERE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ETUDE DE FAISABILITE**

L'étude de faisabilité d'une desserte routière d'un éventuel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, s'appuie sur les trois hypothèses d'aménagement aéroportuaire retenues pour être proposées à titre d'exemple lors du débat public. Il s'agit des scénarii nord 510 m, sud 510 m et 1 300 m comportant tous 2 pistes parallèles orientées est-ouest. Les scénarii nord 510 m et sud 510 m permettent un décollage et un atterrissage simultanés sur chacune des pistes. Le scénario de 1 300 m permet en plus des décollages simultanés sur chaque piste, de positionner les installations terminales entre les deux pistes.

### **I - LES FONCTIONNALITES A ASSURER**

Il s'agit d'un axe structurant d'une dizaine de kilomètres reliant les futures autoroutes que sont la R.N.137 et la R.N. 165. Il constitue de plus une alternative à d'autres itinéraires, notamment pour les courants de trafics Rennes - Saint-Nazaire et Laval – Saint-Nazaire.

Cette desserte routière doit desservir le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dont le trafic passagers pourrait atteindre 9 millions en 2050. Le trafic automobile généré devrait avoisiner les 20 000 véhicules par jour en 2010 et doubler en 2050 sur la section la plus chargée (voir paragraphe II). Ces prévisions justifient la réalisation d'un barreau à 2 x 2 voies.

Enfin, elle aura un rôle de desserte locale, bien que limité.

Conformément à l'I.C.T.A.A.L., c'est la catégorie L1 qui s'applique car le futur barreau s'inscrira dans un site où les contraintes de relief sont modérées. La catégorie L1 est appropriée à une vitesse maximale autorisée de 130 km/h.

### **II - LES TRAFICS ATTENDUS**

Les trafics passagers pris en compte correspondent aux hypothèses hautes retenues pour le débat public : 3,5 millions de passagers en 2010, 9 millions en 2050.

Les prévisions de trafic routier sur le barreau sont établies en reprenant les hypothèses de l'étude préliminaire du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes de 1998 réalisée par la Direction de l'Aviation Civile Ouest, la Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique, le Service Technique des Bases Aériennes, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes. Ces hypothèses sont les suivantes :

- un passager génère 1,4 déplacements en voiture par jour
- un millier de passagers génère un emploi direct et un emploi indirect
- chaque emploi génère 1,2 déplacements en voiture par jour
- 60% du trafic généré par l'aéroport circulera sur le barreau est et, 40% sur le barreau ouest.

Par ailleurs la réalisation de ce barreau génèrera un trafic de report et supportera un trafic local limité. Une partie des courants de trafic Rennes – Saint-Nazaire et Laval – Saint-Nazaire seront susceptibles d'emprunter ce barreau. En 1996, une enquête minéralogique réalisée sur la R.N. 171 entre Nozay et Savenay a montré que le courant Nozay – Savenay et au-delà représentait environ 30% du débit moyen de la section.

Le total des reports, trafics locaux compris, pourrait être de l'ordre de 3 000 véhicules par jour en 2010, le double en 2050. (hypothèse d'une croissance linéaire forte de 2,5 % par an prenant en compte le développement de la zone).

Les estimations de trafic sont données dans les tableaux ci-après aux horizons 2010 et 2050, sur les secteurs est et ouest du barreau.

	2010		2050	
	barreau est	barreau ouest	barreau est	barreau ouest
Trafic généré par les passagers	(3,5MX 1,4X60%/365) 8 000 veh/j/2 sens	(3,5MX 1,4X40%/365) 5 500 véh/j/2 sens	(9MX 1,4X60%/365) 21 000 véh/j/2 sens	(3,5MX 1,4X60%/365) 14 000 véh/j/2 sens
Trafic généré par les emplois	(3 500x2x1,2x60%) 5 000 véh/j/2 sens	(3 500x2x1,2x40%) 3 500 véh/j/2 sens	(9 000x2x1,2x60%) 13 000 véh/j/2 sens	(9 000x2x1,2x40%) 9 000 véh/j/2 sens
Trafic de report	3 000 véh/jour/2sens		6 000 véh/jour/2 sens	
Trafic TOTAL	16 000 véh/J/ 2 sens	12 000 Véhi/j/2 sens	40 000 véh/J/2 sens	29 000 véh/j/2 sens

Ces estimations de trafic peuvent bien entendu être légèrement modulées en fonction des différents paramètres d'entrée.

La conclusion quant au type de barreau à prévoir reste cependant inchangée. Il est nécessaire de prévoir la réalisation d'un barreau à 2 x 2 voies.

### **III - LES POSITIONS POSSIBLES DES ECHANGEURS SUR LES RN 137 et 165**

Les positions possibles ont été déterminées en fonction des échanges existants, de l'interdistance minimale de 1 200 m à respecter entre extrémités d'échangeurs (entre le point d'entrée au 1m du premier et le point de sortie au 1,50 m du deuxième) :

Sur la R.N. 137, il n'y a que quatre positions possibles :

1. à la place de ½ échangeur de la Bosse des Landes, ce qui suppose la suppression des échanges locaux à cet endroit et donc le complément de l'actuel échangeur d'Héric (réalisation de la 4<sup>ème</sup> bretelle).

Un échangeur à cet endroit présenterait un inconvénient majeur, son éloignement par rapport à la Z.A.D. ;

2. à la place de l'actuel échangeur de la zone de l'Erette, ce qui suppose une refonte complète de cet échangeur. Il n'est envisageable que dans le cadre d'un barreau au nord de la Z.A.D. Il présente un inconvénient majeur, celui de déstructurer toute la zone artisanale de l'Erette en partie construite et qui continue à s'agrandir ;
3. à mi-chemin entre l'échangeur avec la zone de l'Erette et l'actuelle station-service. Il s'agit de la position la plus favorable car la plus proche de la Z.A.D. ;
4. au niveau de la station-service. L'échangeur serait donc couplé avec une aire de service. Il n'est envisageable que dans le cadre d'un tracé au sud de la Z.A.D. La position 4 est relativement éloignée de la Z.A.D. et proche de secteurs urbanisés.

**C'est pourquoi toutes les solutions de tracé proposées intègrent un échangeur à mi-chemin entre la zone de l'Erette et l'actuelle station-service.**

Sur la R.N. 165, il n'y a que 3 solutions possibles :

1. à l'est du Temple-de-Bretagne, au niveau de l'aire de service existante ;
2. au lieu-dit La Croix Rouge sur l'emplacement réservé mis à l'enquête publique relative à la transformation en autoroute et à la mise à 2 x 3 voies de la R.N. 165 (D.U.P. de 1998) ;
3. à l'ouest du Temple-de-Bretagne, à mi-chemin entre l'emplacement réservé et l'échangeur de La Croix Blanche à Malville.

Un échangeur à l'ouest du Temple-de-Bretagne permettrait de dissocier le trafic d'échange entre la commune du Temple-de-Bretagne et la R.N. 165, du trafic d'échange avec le barreau de desserte de l'aéroport et la R.N. 165. Par contre, il allongerait le barreau, traverserait les terres agricoles récemment remembrées. Il convient de rappeler que les emprises réservées l'ont été d'après les indications de la D.D.E. 44. Elles ont été dimensionnées à l'époque sur la base d'une étude très sommaire, pour permettre la réalisation d'un nœud autoroutier assurant les échanges locaux et ceux avec le barreau de desserte du futur aéroport. Cette étude a été faite à la demande des élus locaux pour leur permettre de lancer la procédure de remembrement sur la commune de Malville.

Le choix d'un échangeur, à la Croix Rouge, au niveau des emprises réservées impliquerait d'assurer au même endroit les échanges locaux, et ceux entre la R.N. 165 et le barreau. L'échangeur sera donc nécessairement plus complexe à l'instar du schéma de principe dessiné par le C.E.T.E. de l'Ouest. A l'exception possible d'une partie de la desserte locale, les bretelles desservant les courants d'échange entre le barreau et la R.N. 165 pourront être réalisées dans les emprises réservées. Au cas où l'échangeur avec le barreau de desserte de l'aéroport ne serait pas réalisé à cet endroit, la desserte locale dans le cadre de la mise à 2 x 3 voies de la R.N. 165 pourra être assurée par un échangeur de type losange situé en totalité dans les emprises réservées.

A l'est du Temple-de-Bretagne, l'échangeur devra comporter le couple d'aires de services prévu dans la D.U.P. de 1998. Il permet de séparer les échanges locaux, de ceux avec le barreau de desserte de l'aéroport. Son inconvénient majeur, est d'être situé à un endroit impliquant la réalisation d'un barreau traversant des zones sensibles sur le plan paysager, urbanistique notamment, avec un relief peu favorable.

**Pour les raisons exposées précédemment, toutes les solutions de tracé intègrent un échangeur au lieu-dit La Croix Rouge. Toutefois un échangeur à l'ouest du Temple est envisageable.**

#### **IV – LES SOLUTIONS DE TRACE**

Une solution de tracé a été dessinée pour chacun des trois scénarii. Les tracés sont donnés sous forme de bandes d'environ 300 mètres de large. Ils sont donnés à titre indicatif.

Le nouvel I.C.T.A.A.L. impose au niveau des courbes, lorsque les rayons sont inférieurs à 1 500 m de les introduire par des courbes successives dont la valeur des rayons doit être progressive ce qui interdit l'utilisation d'échangeurs de types trompette pour les nœuds autoroutiers et demande des emprises importantes.

Ces solutions ont intégré les servitudes radioélectriques, l'implantation des futures installations aéroportuaires (parkings avions, parkings véhicules, voirie de desserte de l'aéroport, aérogare...). Les tracés ont été conçus pour se situer au maximum dans la Z.A.D. Ils comportent tous, deux échangeurs intermédiaires : leur positionnement est contraint par les conditions de visibilité et d'interdistance. Ils ont pour vocation d'assurer la desserte de l'aéroport, des futures zones d'activités et une partie de la desserte locale.

La continuité des routes départementales sera rétablie. Il est proposé de le faire à l'est de la Z.A.D. Les choix définitifs feront l'objet d'une très large concertation locale, notamment avec les collectivités locales lors des études ultérieures. La réalisation de cet aéroport entraînera également la nécessité de rétablir des voiries communales, des accès riverains. L'étude des voies de désenclavement ne pourra être faite qu'à un stade ultérieur, lorsque le projet sera connu avec suffisamment de précision. Dans les trois scénarii, les tracés ont sensiblement la même longueur, comportent le même nombre d'échangeurs, et du point de vue du coût présenteront sensiblement les mêmes contraintes. On peut estimer le montant des travaux, hors rétablissements, et hors voiries internes à l'aéroport à :

- 11,5 km à 4 M€/km	46 M€
- 2 échangeurs à 4 M€	8 M€
- échangeur avec la R.N. 165	13 M€
- échangeur avec la R.N. 137	8 M€
TOTAL	75 M€

#### **Comparaison des tracés**

L'impact des tracés routiers doit être considéré comme étant celui de l'ensemble du projet. Quel que soit le scénario, la desserte routière ne présente pas de difficulté technique importante de réalisation.

#### **Scénario nord 510 m**

Ce scénario prévoit une implantation des pistes décalée et le plus au nord possible de la Z.A.D. L'aérogare est placée au sud des pistes, à l'est de la R.D. 81 et au nord de l'ancien chemin de Suez.

Les accès routiers sont assurés au sud de l'aéroport, par un "barreau" situé le plus possible dans la Z.A.D., reliant les R.N. 137 à l'est et R.N. 165 à l'ouest. La voirie locale est rétablie.

Le secteur compris entre la Z.A.D. et la vallée du Gesvres devrait pouvoir conserver son caractère naturel préservé. La Lande de Rohanne et les prairies humides à proximité ne pourraient par contre pas être préservées dans leur intégralité car la piste sud les tangente ou les recouvre.

### **Scénario sud 510 m**

Ce scénario prévoit une implantation des pistes décalée et le plus au sud possible de la Z.A.D.

L'aérogare est située au nord des pistes, entre les R.D. 81 et 281.

Les accès routiers sont assurés au nord de l'aéroport, par un "barreau" situé le plus possible dans la Z.A.D., reliant les R.N. 137 à l'est et R.N. 165 à l'ouest. La voirie locale est rétablie.

Ce scénario devra prendre en compte les secteurs bocagers et boisés traversés.

Le doublet de pistes est situé dans le secteur de la Lande de Rohanne et de la Lande de La Goulais qui présente aujourd'hui une certaine richesse biologique. En revanche, le secteur au sud de la Z.A.D. vers la vallée du Gesvres pourra être mieux protégé que dans les autres scénarios car la plate-forme se développera essentiellement au nord des pistes.

### **Scénario 1 300 m**

Les pistes, espacées de 1 300 m et indépendantes, sont situées aux limites nord et sud de la Z.A.D ; elles encadrent l'aérogare entre les R.D. 81 et 42.

Les accès routiers sont assurés au sud de la Z.A.D., par un "barreau" reliant les R.N. 137 à l'est et R.N. 165 à l'ouest. La voirie locale est rétablie.

Ce scénario, par son emprise spatiale, est nécessairement celui qui préserve moins bien le milieu naturel. En revanche, en raison de temps d'attente en vol et au sol limités, il permet d'optimiser l'exploitation.

### **CONCLUSION**

L'implantation de la desserte routière découlera de celles des pistes et des installations aéroportuaires. Les points d'échanges avec la R.N. 137 et la R.N. 165 devraient se situer respectivement à mi-chemin entre la zone de l'Erette et l'actuelle station-service sur la R.N. 137 d'une part, au lieu-dit la Croix Rouge ou à l'ouest du Temple-de-Bretagne d'autre part. Quel que soit le scénario retenu pour l'implantation des pistes, la réalisation d'une desserte routière ne pose pas de problèmes techniques importants. Le coût minimal de cette infrastructure, hors rétablissement des voiries locales et hors voiries internes à l'aéroport peut être chiffré à environ 75 M€.