



Cette seconde partie du dossier présente les raisons du choix du site de Notre-Dame-des-Landes, les différentes solutions possibles d'aménagement de la plate-forme aéroportuaire et les mesures d'accompagnement nécessaires pour garantir dans la durée la bonne insertion du projet dans son environnement et contribuer ainsi au développement durable du Grand Ouest.



Aménager un nouvel aéroport

2

POURQUOI LE SITE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES, QUELLES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENT ET QUELLES CONDITIONS DE RÉALISATION ?

À l'horizon 2010, l'aéroport de Nantes Atlantique aura atteint les limites de son développement. C'est pourquoi, afin d'anticiper les besoins de déplacements induits par l'activité économique et touristique du Grand Ouest et en cohérence avec les orientations nationales, l'État propose de transférer l'aéroport de Nantes Atlantique sur un nouveau site.

L'étude des qualités requises - en termes d'exploitation aéroportuaire comme d'environnement socio-économique et naturel - pour l'accueil d'une plate-forme aéroportuaire de dimension européenne, a conduit à retenir le site de Notre-Dame-des-Landes.

Le projet d'infrastructure envisagé est un aéroport à vocation interrégionale, apte à assurer la continuité de l'activité de Nantes Atlantique dans une logique de montée en charge progressive au rythme des besoins et opportunités du marché.

Au vu des besoins et enjeux préalablement explorés, différentes hypothèses d'aménagement sont soumises au débat. Toutes se situent dans la perspective élargie d'une mise en cohérence avec l'ensemble des projets territoriaux et de la meilleure insertion possible du nouvel équipement dans son environnement de proximité.





2.1

Notre-Dame-des-Landes : un site adapté aux exigences de l'exploitation aéroportuaire, présentant des conditions favorables d'insertion dans l'environnement

Différentes réflexions ont été conduites depuis une vingtaine d'années afin de permettre le choix d'un site pour le nouvel aéroport du Grand Ouest. Il en ressort que le site de Notre-Dame-des-Landes, dont l'urbanisation a été limitée par la création d'une Zone d'Aménagement Différée (ZAD) en 1974, est bien adapté.

Ses caractéristiques, étudiées en conformité avec les schémas de services collectifs de transport, sont, en termes d'aménagement du territoire, de contraintes de navigation aérienne, de potentialités offertes pour la desserte terrestre, de pertinence dans l'économie du transport aérien, de contexte physique et environnemental, plus favorables que celles de la plupart des aéroports comparables en activité aujourd'hui ■

L'HISTORIQUE DU CHOIX DU SITE

3 décembre 1965

Le préfet de la Loire-Atlantique décide d'entamer "la recherche d'un nouveau site aéronautique pour les régions Bretagne et Pays de la Loire".

1967

Le Service technique des bases aériennes suite à une mission d'expertise, indique que l'implantation la plus intéressante se situe dans une zone comprise entre Vigneux de Bretagne et Notre-Dame-des-Landes.

1970

Approbation par le CIAT* du schéma directeur de l'OREAM* Loire; le projet de construction d'un nouvel aérodrome sur le site de Notre-Dame-des-Landes y figure.

1971

L'idée d'implanter l'aéroport dans le secteur de Guéméné Penfao est évoquée. La comparaison avec le site de Notre-Dame-des-Landes conclut que le choix d'un site à Guéméné Penfao se justifierait seulement dans le cas d'un aérodrome intercontinental.

1974

Création d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) au bénéfice du Département de la Loire-Atlantique. Le périmètre de la ZAD est de 1 225 ha.

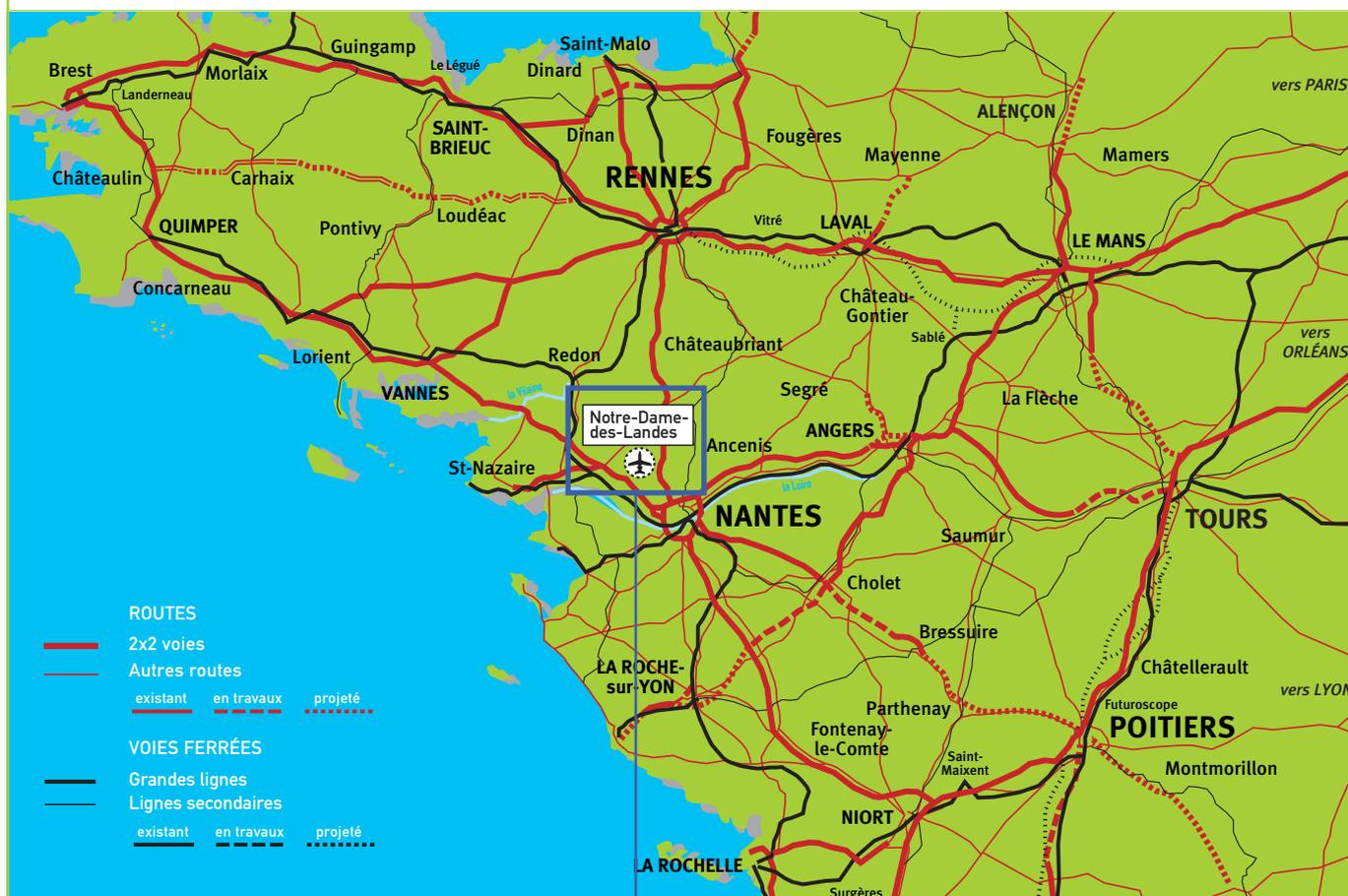
1992

Une étude multicritères menée par l'association interconsulaire de la Loire-Atlantique et actualisée en 2002 par le conseil général compare sept sites répartis sur l'interrégion, en sus des deux précédemment cités : Broons (22), Vitré (35), Ingrandes (49), Montfaucon (49), Pouancé (49), Seiches (49) et Montaigu (85). Il en ressort que le site de Notre-Dame-des-Landes reste le plus pertinent.

26 octobre 2000

Le gouvernement approuve les projets de schémas de services collectifs qui prévoient le déplacement de l'aéroport de Nantes. Ces schémas ont été approuvés par décret le 18 avril 2002.

Le site de Notre-Dame-des-Landes, entre Nantes et Rennes, au cœur du réseau de transports du Grand Ouest



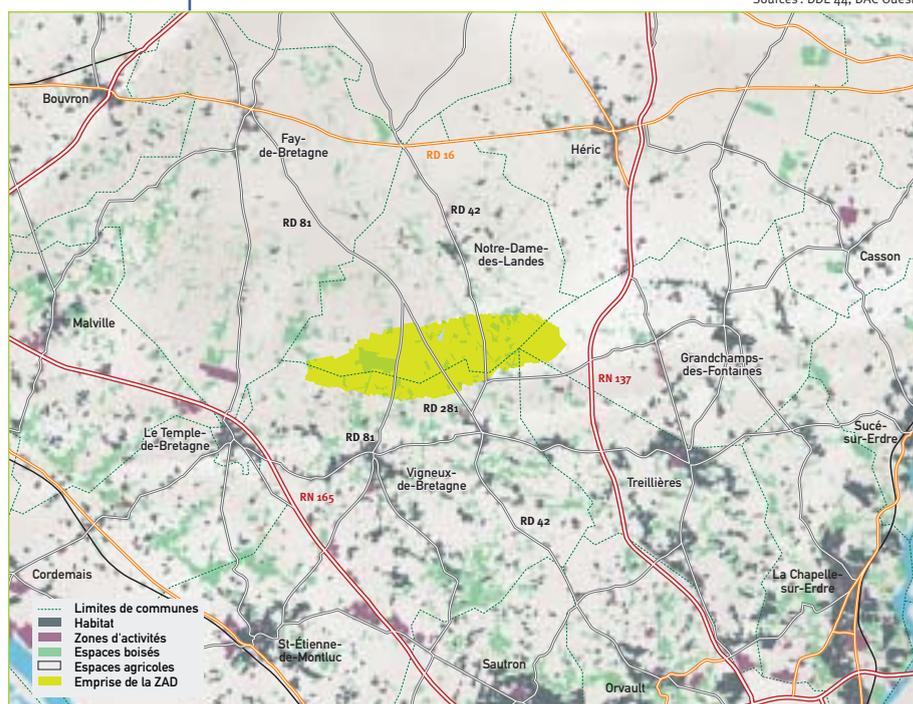
Source : DRE Pays de la Loire

Sources : DDE 44, DAC Ouest

L'un des principaux atouts du site projeté pour l'accueil du projet d'aéroport du Grand Ouest est son insertion au cœur d'un ensemble de dessertes routières et ferroviaires. Situé à 17 km au nord de l'agglomération de Nantes-Saint-Nazaire et à 80 km au sud de Rennes, encadré par deux voies express, il offre la possibilité d'un équipement véritablement central, facilement accessible, en particulier pour les populations des départements bretons.

Le site s'inscrit très en retrait des espaces naturels préservés de l'Estuaire de la Loire, de la vallée de l'Erdre et du lac de Grand-Lieu, sur un plateau bocager au relief peu marqué (pas plus de 20 m d'amplitude), dont le paysage homogène a été façonné par une activité agricole traditionnelle (zones cultivées ponctuées de petits bosquets).

Le site concerne les communes de Grandchamps-des-Fontaines, Notre-Dame-des-Landes, Treillières et Vigneux-de-Bretagne qui sont directement concernées par la ZAD mais aussi le Temple-de-Bretagne, Malville, Cordemais, Fay-de-Bretagne, Casson et Héric du fait des zones pouvant être survolées et/ou des dessertes terrestres et effets induits sur l'urbanisation en particulier.





UN FAISCEAU D'ÉLÉMENTS FAVORABLES À L'IMPLANTATION D'UN AÉROPORT

Une urbanisation limitée

L'existence d'une zone de préemption – la ZAD décidée en 1974 - a gelé l'urbanisation sur une superficie de 1225 hectares de terrains, dont 800 ont été acquis depuis. De ce fait, on dénombre assez peu d'habitations sur le site, les populations du secteur s'étant positionnées depuis plusieurs décennies en référence au projet

Bien que les communes situées au voisinage du projet d'aéroport se soient développées ces dernières années, la population y reste aujourd'hui bien moindre que celle riveraine de Nantes Atlantique.

Un important bassin de clientèle à moins de 2 heures

Avec 2 123 500 habitants à une heure, contre 1 844 600 pour Nantes Atlantique à l'horizon 2015, la plate-forme du Grand Ouest disposerait d'un bassin de clientèle nettement plus important sur ce temps de trajet particulièrement stratégique pour la clientèle des vols réguliers.

La clientèle des vols vacances, située dans un rayon d'environ deux heures, est estimée à près de 6 millions de personnes en 2015, soit 325 000 personnes de plus (6 %) que celle du site de Nantes Atlantique.

Une desserte de qualité

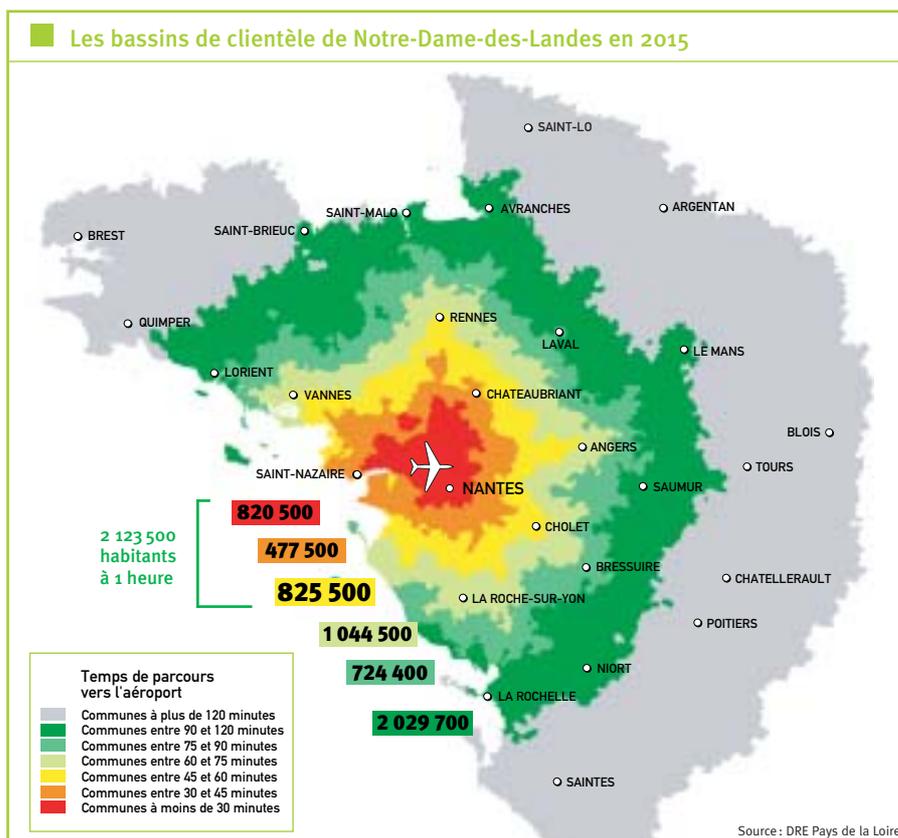
La proximité d'axes routiers structurants à l'échelle du Grand Ouest, notamment de la RN 137 Nantes/Rennes et de la RN 165 Nantes/Vannes, permet d'envisager un bon niveau de desserte moyennant la création d'accès à ces infrastructures. Bien que le site ne soit pas desservi actuellement par une ligne de chemin de fer, la proximité de l'étoile ferroviaire de Nantes, de la voie ferrée Nantes/Savenay/Redon/Rennes, et l'éventualité de la réouverture de la ligne Nantes/Châteaubriant/Rennes, permettent également d'envisager un raccordement au réseau ferroviaire : il pourra assurer les dessertes directes de Nantes, Rennes et de la Bretagne sud.

Un environnement naturel peu contraignant

Peu de contraintes hydrologiques

À cheval sur les bassins versants de l'Er-dre et de l'Issac, le site est traversé d'est en ouest par la ligne de partage des eaux. Le recueil et le traitement des eaux pluviales et usées seront assurés dans le respect des réglementations protégeant les milieux naturels.

L'alimentation en eau pourra se faire par un raccordement à la canalisation d'eau potable qui relie Nantes à Saint-Nazaire, à 3 km environ du site.



Des enjeux écologiques et paysagers limités

Aucun espace naturel, paysager et écologique remarquable n'est recensé à ce jour sur la zone d'emprise du projet d'aéroport. Il s'agit toutefois d'une zone bocagère de qualité, dont le milieu biologique a été préservé. Les prospections récentes sur le site conduiraient à classer en ZNIEFF*, au titre de l'habitat des espèces, deux sites inclus dans l'emprise du projet : les landes de Rohanne et de la Goutais. Ce secteur de haut de plateau au relief relativement stable est marqué au nord par les vallons de petits rus et surtout, dans sa partie sud, par la vallée du Gesvres.

Il révèle un paysage agricole, parsemé de quelques boqueteaux et boisements, complété par un réseau de haies soulignant une trame dense de chemins ruraux. Il présente, par endroits, une qualité paysagère dont le projet, dans sa globalité, devra tenir compte.

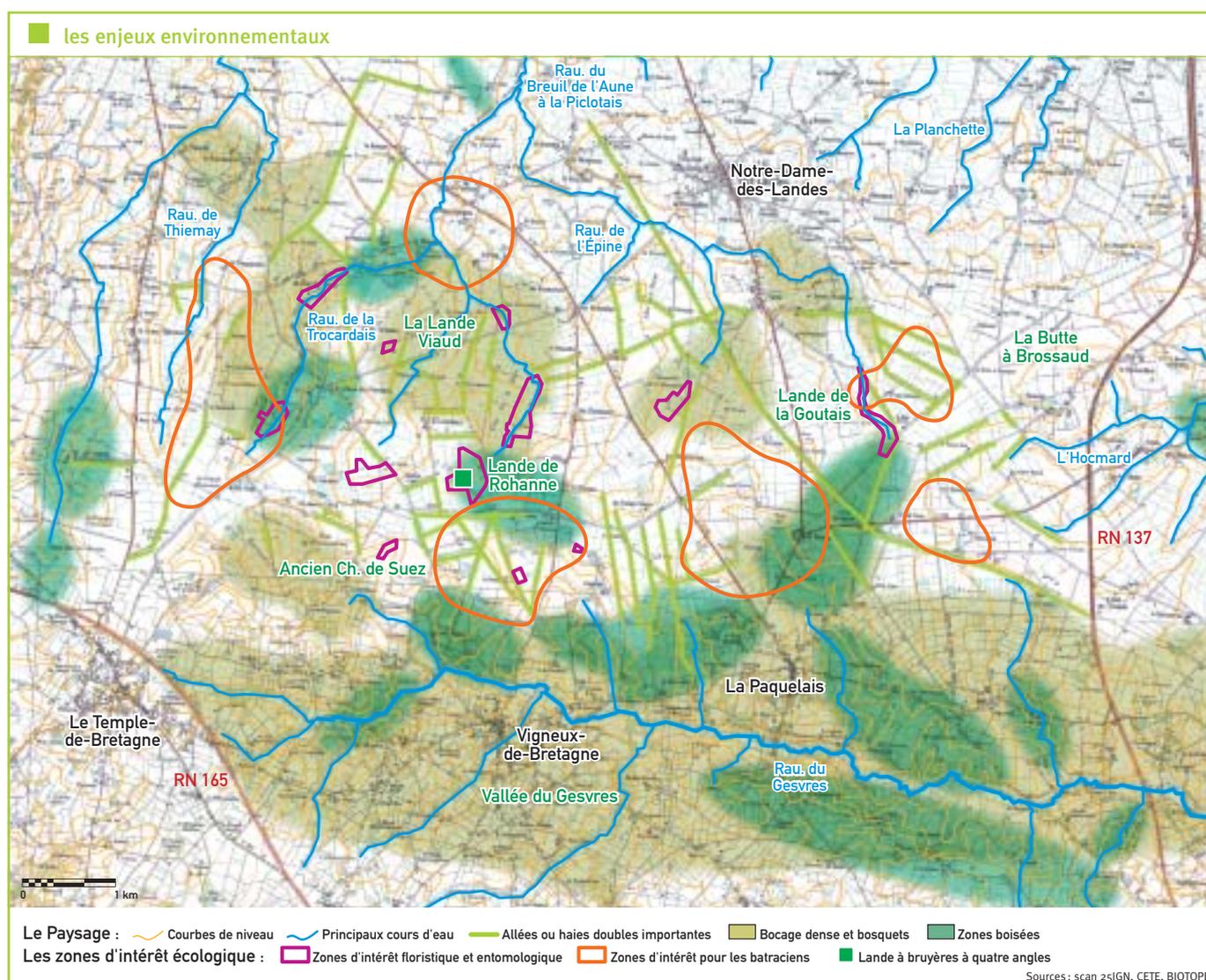
Un espace aérien dégagé

Compte tenu de l'utilisation actuelle de l'espace aérien, le raccordement au réseau de routes aériennes à partir du site de Notre-Dame-des-Landes est tout à fait réalisable. Il fera l'objet d'une concertation avec les différents usagers de l'espace aérien (militaires, aviation légère et sportive). L'accès à l'aéroport serait plutôt amélioré par rapport à Nantes Atlantique compte tenu de l'orientation est/ouest des pistes dans l'axe des vents dominants.

En raison d'un relief très peu marqué, aucun obstacle significatif n'est relevé dans un rayon de 30 km autour du projet.

Par ailleurs, une situation très en retrait des zones ornithologiques riches de l'Estuaire de la Loire et du lac de Grand-Lieu réduit fortement les risques aviaires en comparaison de l'aérodrome actuel de Nantes Atlantique.

Enfin, le site n'est traversé d'aucune ligne électrique de capacité particulière. Par contre, il est bordé à 250 mètres à l'est par une ligne HT 90 kV et en limite sud-ouest par une ligne THT 225 kV. Le déplacement éventuel de ces lignes dépendra de l'implantation des pistes dans l'axe des vents dominants.





Des facilités de mise en œuvre

Les variations d'altitude dans la direction envisagée pour l'orientation des pistes étant très peu marquées sur plusieurs kilomètres, les coûts de terrassement seraient faibles.

De même, la qualité des sous-sols permet d'envisager des travaux sans contrainte majeure. En effet, la couche de surface est constituée de matériaux alluvionnaires, au-delà de laquelle le sous-sol est constitué de limon blanc (schiste très altéré) sur plusieurs mètres.

LES GRANDS ENJEUX À MAÎTRISER

L'urbanisation au voisinage de l'aéroport

Le rythme du développement des espaces urbanisés au nord de l'agglomération nantaise s'accélère ; les contraintes liées à l'implantation d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes pourraient être significatives pour les communes concernées si leur urbanisation n'était rapidement maîtrisée.

Pour autant, cette nécessité s'envisage moins dans une logique de restriction que d'organisation concertée, conciliant le développement durable des territoires riverains et celui du nouvel équipement.

Ces espaces sont attractifs parce qu'ils sont la promesse d'une certaine qualité de cadre de vie à proximité de l'agglomération nantaise. Il ne s'agit donc pas, par la présence de l'aéroport, de marquer un coup d'arrêt à leur développement. L'enjeu, en cohérence avec les orientations de la DTA*, est de saisir l'opportunité d'une gestion économe et rationalisée de l'espace, en faveur d'un développement organisé dans la continuité des bourgs existants.

Au niveau du projet, dont une ambition forte est de s'insérer le mieux possible dans son environnement humain, différentes solutions peuvent être mises en œuvre. Les différentes possibilités d'aménagement de la plate-forme sont ainsi étudiées selon une approche la plus préventive possible. Dès lors que le projet sera suffisamment précisé, il conviendra de prendre rapidement les mesures conservatoires nécessaires et de garantir aux communes une visibilité à long terme dans la poursuite de leur développement.

L'occupation agricole du site

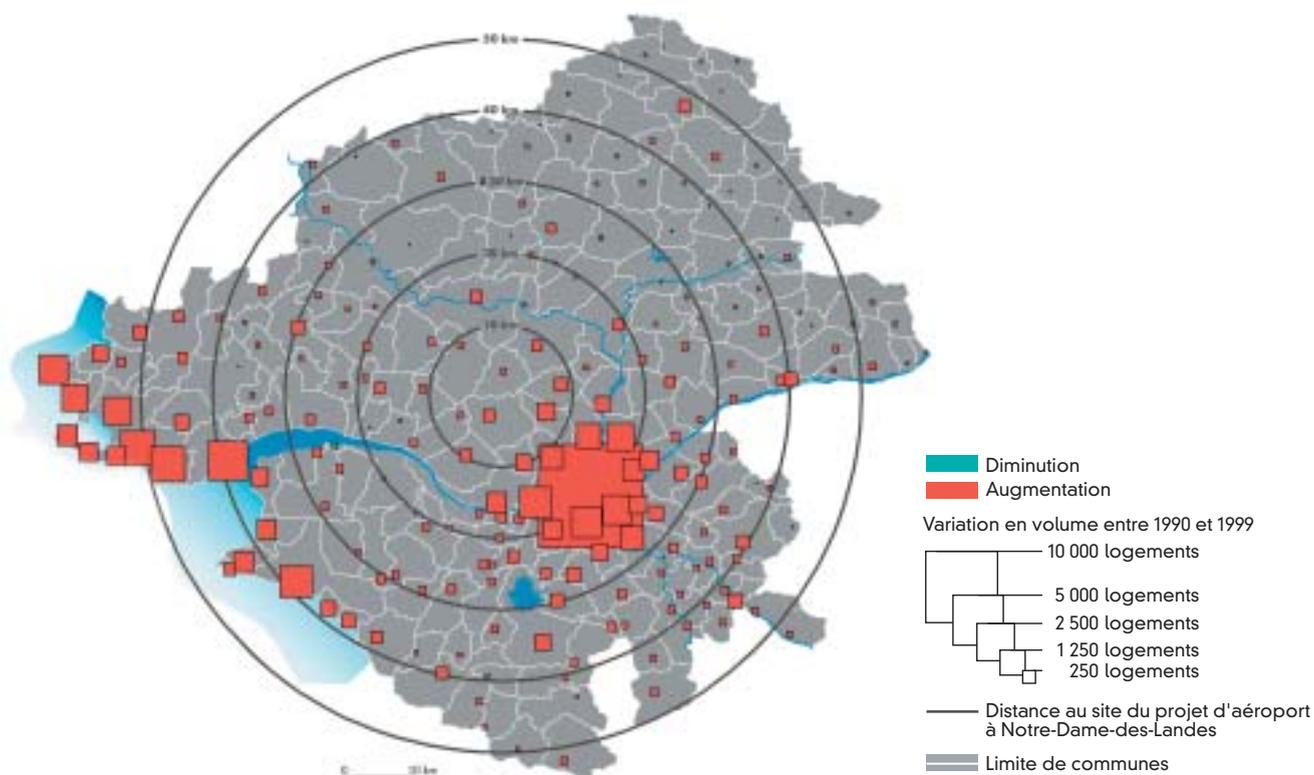
La vocation actuelle du site est essentiellement agricole, tournée vers l'élevage bovin et la production laitière. 36 exploitations poursuivent encore leur activité sur la ZAD (six y ont leur siège)

En dépit des projets d'utilisation future du site, quelques nouveaux agriculteurs se sont installés.

L'impact du projet aéroportuaire sur l'agriculture se portera bien au-delà des quatre communes concernées, par des effets indirects sur le marché foncier et sur l'organisation du bassin de production. Dans le cadre d'une politique de soutien de l'agriculture péri-urbaine, l'enjeu est de mettre en place et d'animer un dispositif concerté de développement et de protection pérenne des espaces et activités agricoles, ainsi que d'accompagnement des exploitants.



L'évolution des logements en Loire-Atlantique



Sources : INSEE, AURAN

La population autour de Nantes Atlantique



Source : AURAN

La population en 1999 est de 30 000 personnes dans un rayon de 10 km autour de Notre-Dame-des-Landes et de 360 000 autour de Nantes Atlantique.

La population autour de Notre-Dame-des-Landes

