



2.3

Les mesures d'accompagnement envisagées

La création d'un équipement de l'ampleur du projet d'aéroport envisagé sur le site de Notre-Dame-des-Landes doit s'accompagner de mesures concertées, qui permettent d'en maîtriser les effets induits et contribuent à une réorganisation du potentiel de développement territorial.

Qu'il s'agisse des enjeux liés à l'agriculture ou de la mise en valeur des espaces riverains, les propositions annexées au projet s'inscrivent plus largement dans les politiques d'aménagement et de développement du territoire, en particulier de la métropole nantaise, qui visent à maîtriser l'étalement urbain et gérer de manière économe, sur le long terme, les espaces au voisinage du projet dans le respect de leurs qualités et de leurs potentiels ■

MAINTENIR ET RÉORGANISER LE POTENTIEL AGRICOLE

Afin d'accompagner les impacts du projet sur l'agriculture, une réflexion, engagée notamment avec la chambre d'agriculture, s'est développée autour de mesures permettant de réinstaller les agriculteurs touchés par le projet d'aéroport et de pérenniser l'activité agricole autour de celui-ci.

Le dispositif proposé est conçu de manière préventive et coordonnée, à partir d'actions de repositionnement durable; certaines ont démarré pour anticiper dès à présent les impacts fonciers prévisibles.

Le renforcement de la maîtrise du foncier

Pour compenser les pertes de terres agricoles, le conseil général a confié à la SAFER l'identification des exploitations se libérant dans les communes voisines de la zone de préemption, afin de constituer des réserves foncières, sans attendre la réalisation du projet d'aéroport.

Ces terres permettront de restructurer en priorité les 36 sièges d'exploitation situés dans la zone de préemption, ainsi que ceux situés à proximité de cette zone, touchés par des infrastructures connexes.

Par ailleurs, la réalisation du projet devra être l'occasion d'une concertation en vue d'identifier, dans les documents d'urbanisme, les zonages réservés à l'agriculture; cela afin de limiter la pression des zones d'activités et garantir le maintien de l'activité agricole, si nécessaire par le biais des Zones Agricoles Protégées (ZAP) prévues dans la loi d'orientation agricole.

Le maintien des capacités de production

- Les quotas laitiers libérés à la suite de la réalisation des travaux seront conservés au niveau du département de Loire-Atlantique et pourront être réattribués, en priorité, aux exploitations touchées par le projet, dans le cadre d'une commission spécialisée (CDOA).
- La mise en place de programmes d'action inspirés, dans leur architecture et dans leur gestion, de programmes comme les contrats territoriaux du Département et de la Région ou les Opérations Groupées d'Aménagement Foncier (OGAF), permettrait d'étudier avec les exploitants concernés des mesures d'accompagnement et de redéploiement.

Ces programmes seraient élaborés par les collectivités territoriales, en liaison avec les organisations professionnelles agricoles, notamment la chambre d'agriculture.

Ceci devrait être complété par un dispositif d'information et de formation individuelle, en cas de changement ou d'évolution de l'activité professionnelle.

DÉVELOPPER ET METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES RIVERAINS DE L'AÉROPORT

La maîtrise de l'étalement urbain : enjeu majeur pour l'Estuaire de la Loire

Le développement des territoires riverains de l'aéroport s'appuiera sur les orientations issues d'une large concertation locale, dans le cadre de l'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire.

Ces orientations visent en premier lieu à maîtriser l'étalement urbain qui peut dégrader le cadre et la qualité de vie, facteurs importants de l'attractivité de l'espace métropolitain.

Au-delà des deux principales agglomérations, l'objectif est que l'Estuaire de la Loire soit organisé autour d'un réseau de pôles d'équilibre qui maillent le territoire.

Ces pôles d'équilibre ont vocation à accueillir les principaux services courants et les fonctions économiques, sociales et culturelles les plus structurantes.

Ils devraient constituer les centres dans lesquels se développera l'urbanisation.

Trois pôles d'équilibre se situent à proximité de la zone d'implantation du projet d'aéroport : Blain, Nort-sur-Erdre et Savenay.



Les territoires intermédiaires, situés autour de ces pôles, participent également à la vie du secteur par l'ensemble de leurs activités de proximité. Leur urbanisation sera localisée en continuité de l'urbanisation existante.

Ces orientations s'intéressent également aux équipements et activités d'accompagnement de la future plateforme aéroportuaire.

Sur le plan économique, le projet d'aéroport constitue en effet un levier de développement important qui devra être organisé.

À cet égard, l'objectif est que le secteur situé à proximité immédiate de l'aéroport accueille essentiellement des activités liées à son environnement aéroportuaire.

À la périphérie de ce secteur, les activités qui s'implanteraient contribueraient au développement des pôles d'équilibre, en cohérence avec le développement de l'agglomération nantaise.

Dans le cadre d'un développement durable, les principes d'urbanisation prendront en compte la protection des espaces nécessaires à la pérennité de l'activité agricole périurbaine et au cadre de vie des habitants.

Un boisement à vocation récréative peut ainsi être envisagé entre l'agglomération nantaise et le secteur concerné par le projet d'aéroport.



Les documents d'urbanisme

Élaborés par les collectivités locales, les SCOT* et les PLU* mettront en pratique la maîtrise de l'urbanisation tant pour l'habitat que pour les activités économiques. Ces initiatives seront complétées par des mécanismes de solidarité entre les agglomérations, les pôles d'équilibre et les territoires intermédiaires, notamment dans le cadre du développement de l'intercommunalité. Les SCOT et les PLU identifieront les fonctions de chaque pôle d'équilibre et les sites d'accueil des activités économiques.

Ils prévoient, pour les bourgs se situant à proximité immédiate du PEB, un développement à l'extérieur de celui-ci.

Les communes concernées sont :

Notre-Dame-des-Landes, Le Temple-de-Bretagne, Grandchamps-des-Fontaines, Casson, voire, dans une moindre mesure, Vigneux-de-Bretagne, Treillières, Fay-de-Bretagne, Malville, Cordemais et Héric.

Ils pourront prévoir le boisement de terrains non constructibles ou en déprise agricole, notamment ceux situés dans le prolongement des pistes de l'aéroport.

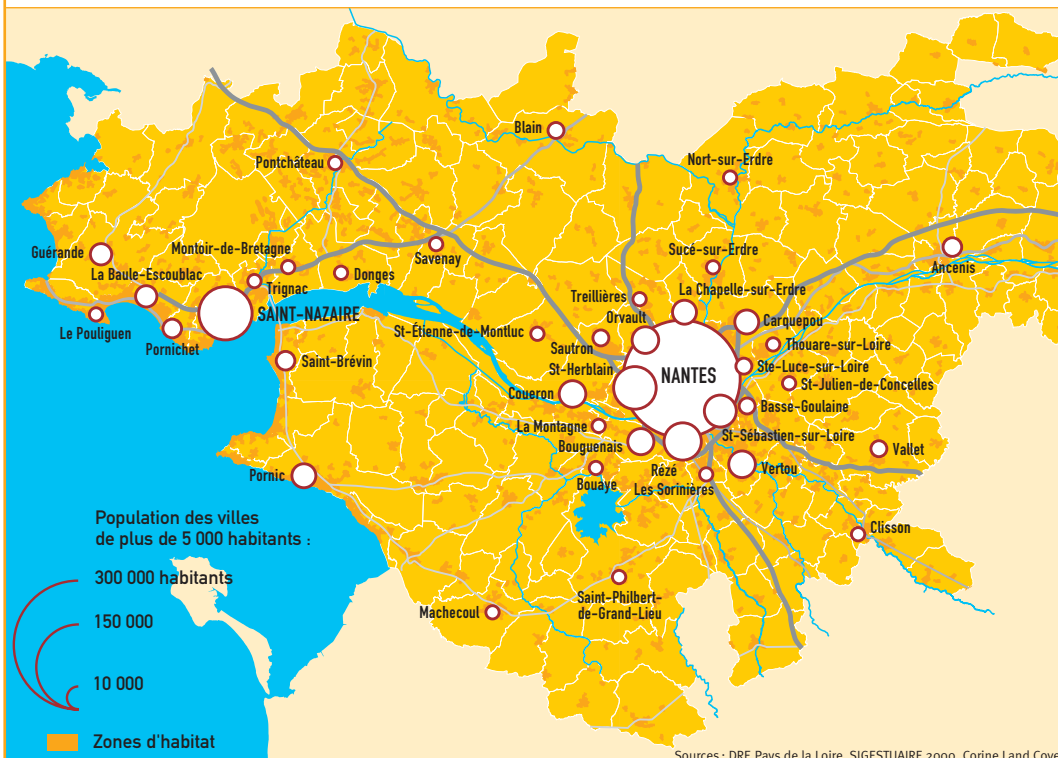
LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est le document d'urbanisme qui fixe les orientations générales d'aménagement de l'espace et de développement économique. Ce document est élaboré par les communes et groupements de communes concernés.

Le SCOT se décline par des schémas de secteur et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui en précisent les prescriptions.

L'élaboration d'un "SCOT métropolitain" est engagée à l'échelle de l'ensemble de la métropole Nantes-Saint-Nazaire. Chacun de ces documents donnera lieu à concertation et enquête publique.

L'espace de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire



Une Directive Territoriale d'Aménagement est en cours d'élaboration sur l'Estuaire de la Loire. Ce document conforte la vocation de métropole du Grand Ouest constituée par les deux pôles urbains de Nantes et de Saint-Nazaire et lui permet de s'affirmer dans l'espace européen. L'expansion démographique continue, qui s'est traduite par le développement des deux bassins de vie, a eu pour corollaire l'urbanisation importante d'espaces agricoles et naturels. Des mesures sont envisagées pour maîtriser l'étalement urbain et préserver durablement l'attractivité, grandement liée à la qualité de vie, de cet espace métropolitain.

LIBÉRER LE SITE ET APPLIQUER LES MESURES CONSERVATOIRES

Une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) aéroportuaire Ouest Atlantique a été créée par arrêté préfectoral du 11 janvier 1974. À l'expiration, en 1988, du droit de préemption qui lui était lié pour quatorze ans, les communes concernées, conformément à la Loi, ont institué dans leurs documents d'urbanisme un "droit de préemption urbain" sur un périmètre correspondant globalement à l'ex-ZAD, avec délégation au Département.

Cela n'a toutefois pas permis de stopper l'urbanisation en périphérie de cet espace. Aussi, dans la perspective du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, des mesures sont à prendre rapidement afin de protéger au mieux des nuisances les personnes et les activités désireuses de s'implanter dans ce secteur. La mise en œuvre des outils juridiques disponibles est une nécessité.

Un sursis à statuer pour les autorisations de construire

Pour contrôler dès maintenant la délivrance des permis de construire, sur la base des hypothèses d'implantation de la plate-forme, le ministre des Transports a demandé au préfet de prendre un "arrêté de prise en considération du projet d'aéroport" qui délimite un périmètre de sursis à statuer, conformément à l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme. Le périmètre porte sur l'enveloppe prévisionnelle des courbes de bruit (A, B et C). Dès publication de l'arrêté préfectoral et pour une durée de dix ans, les demandes de permis de construire dans ce périmètre seront soumises à l'avis du préfet. Un droit de délaissement* est ouvert au profit des propriétaires des terrains concernés, mais uniquement lorsqu'une décision de sursis à statuer leur a été opposée.

Un Projet d'Intérêt Général (PIG) pour limiter l'urbanisation future

À l'issue du débat public et au vu des conclusions qui lui seront remises par la Commission du débat, le ministre des Transports pourra décider d'un Projet d'Intérêt Général.

Un PIG permet, sur la base d'un arrêté valable trois ans et renouvelable, de faire intégrer dans les documents d'urbanisme l'emplacement réservé au projet de plate-forme et à l'ensemble des dessertes terrestres, ainsi que les dispositions nécessaires afin de limiter l'urbanisation des espaces.

Pour instituer le PIG, le projet aéroportuaire doit être suffisamment précisé et avoir fait l'objet soit d'une décision ministérielle, mise à la disposition du public, arrêtant son principe et les conditions de sa réalisation, soit d'une inscription dans un document de planification approuvé et publié.

Un droit de délaissement pour les propriétaires

En complément des deux mesures précédentes visant à maîtriser l'urbanisation future autour du site aéroportuaire, la loi sur la démocratie de proximité prévoit un droit de délaissement*. Ce droit est ouvert aux propriétaires désireux de vendre leur bien à l'État; il s'applique sur un périmètre déterminé par décret.

DÉFINITIONS

- **Droit de délaissement après sursis à statuer** (Art. L. 230-1 et suiv. du code de l'urbanisme).

Lorsqu'un sursis à statuer a été opposé à une demande d'autorisation, le propriétaire peut adresser à la mairie une mise en demeure d'acquisition du bien. La collectivité doit se prononcer dans le délai d'un an à compter de la réception de la demande du propriétaire. En cas d'accord amiable, le prix doit en être payé deux ans après la réception en mairie de cette demande. A défaut d'accord amiable, le prix est fixé par le juge de l'expropriation.

- **Périmètre de délaissement lié à la création d'un nouvel aéroport** (Art. 155 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité).

Pour la réalisation d'un nouvel aérodrome, un périmètre est déterminé par un décret en conseil d'État, à l'intérieur duquel les propriétaires peuvent mettre en demeure l'État de procéder à l'acquisition de leur bien en application du "droit de délaissement".