

v- 16  
21 septembre 1973

RA/AL

PROJET D'AEROPORT NORD DE NANTES

HISTORIQUE

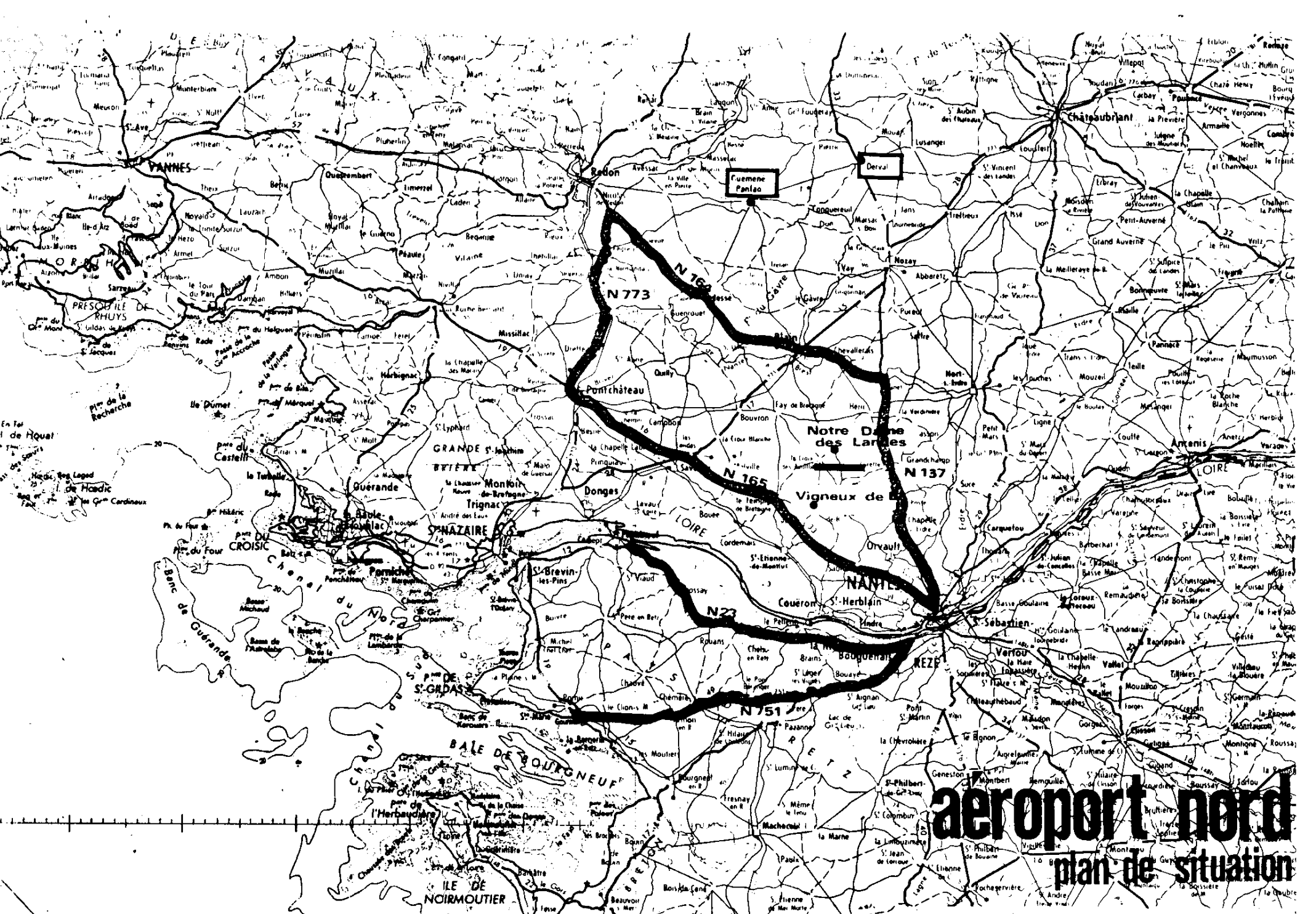
La localisation d'un aéroport susceptible de recevoir des avions moyen et long courriers est soumise à un certain nombre de contraintes : proximité d'autres aéroports, commodités de branchement sur les routes aériennes, fréquence des conditions de mauvaise visibilité, site bien dégagé, relativement proche des principaux pôles à desservir, sol plat, résistant, orientation de la piste conditionnée par celle des vents dominants, etc.

Cette infrastructure impose elle-même de sévères contraintes à son environnement : servitudes de hauteur, nuisances dues au bruit. Les sites favorables à l'implantation d'un aéroport sont rares. Ils le seront de plus en plus. Lorsque la création d'un aéroport est prévue, même à long terme, il est donc important de choisir et réserver le site dès maintenant.

Les différentes études concernant le développement des structures aéroportuaires de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, ont montré la nécessité de prévoir la création d'un nouvel aéroport, extensible à la catégorie A, afin de pouvoir satisfaire en temps voulu les besoins de la clientèle des avions long courriers (1).

Le Schéma Directeur de l'Équipement Aéronautique précise également dans sa conclusion : "Il est indispensable de réserver l'avenir aéronautique des métropoles d'équilibre en permettant à chacune, le moment venu, d'engendrer des liaisons long-courriers. Dans chaque métropole, le choix des sites doit être fait, et le plan de masse établi, en vue d'un possible trafic long courrier futur". (2)

- 
- (1) - Lettre n° 5137 DBA/3 du 4 août 1970 de Monsieur le Ministre des Transports à Monsieur le Préfet de Région.  
- Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine approuvé par le Conseil des Ministres le 16 septembre 1970 (Paragraphe 2-181 en particulier)  
- Annexe Transports au schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine (Novembre 1971)
- (2) - Schéma Directeur de l'Équipement Aéronautique. N° 35 de la collection Travaux et Recherches de prospective (Documentation française - Mars 1973).



**aéroport nord**  
**plan de situation**

## RECHERCHE DE SITE

- Pour Nantes - St-Nazaire, cette recherche de site a démarré dès 1967. Deux zones préférentielles de prospection, l'une au Nord-Ouest l'autre au Sud-Ouest de Nantes, ont été communiquées au Service Technique des Bases Aériennes (1). Par rapport n° 50 STBA/DDE transmis le 22 janvier 1968, ce service précisait que l'implantation la plus intéressante se situait entre Notre Dame des Landes et Vigneux de Bretagne. Il joignait un plan d'implantation d'une bande de 4000 m orientée Est-Ouest.

- Par lettre n° 7293 DBA/4 du 17 novembre 1970, M. le Ministre des Transports "invitait le Service Technique des Bases Aériennes à préparer dès maintenant le dossier permettant d'appliquer la procédure de réservation des terrains".

- Lors de la réunion de la commission de coordination de l'O.R.E.A.M. du 26 février 1971, il a été émis l'idée d'implanter l'aéroport Nord dans la région de Guéméné-Penfao-Derval. Une étude comparative (2) des deux sites effectuée par la Direction Départementale de l'Équipement, le Service Technique des Bases Aériennes, et la Région aéronautique Nord a conclu nettement en faveur du site de Notre Dame des Landes (Relief, liaisons terrestres, trafic).

## PROJETS D'AERODROME

La zone d'implantation du futur aéroport ayant ainsi été déterminée, le Service Technique des Bases Aériennes, a établi plusieurs croquis d'implantation de pistes correspondant à 5 solutions possibles (3)

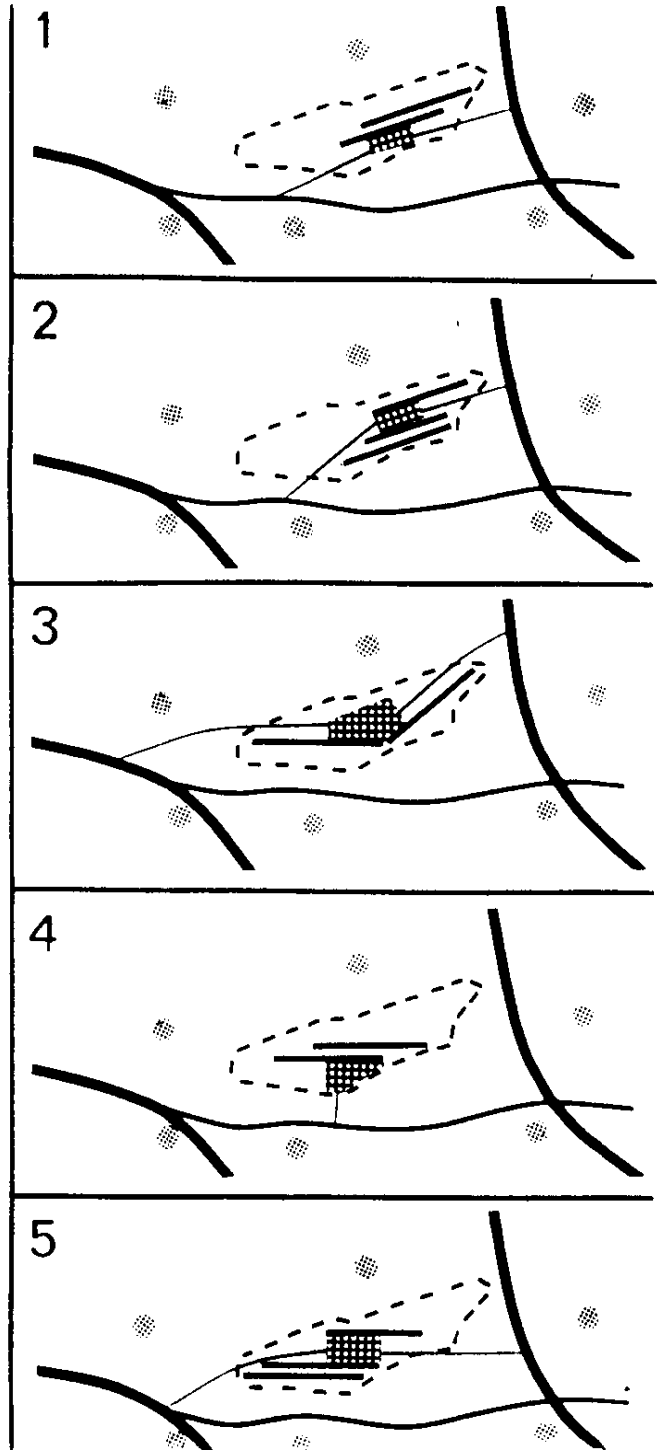
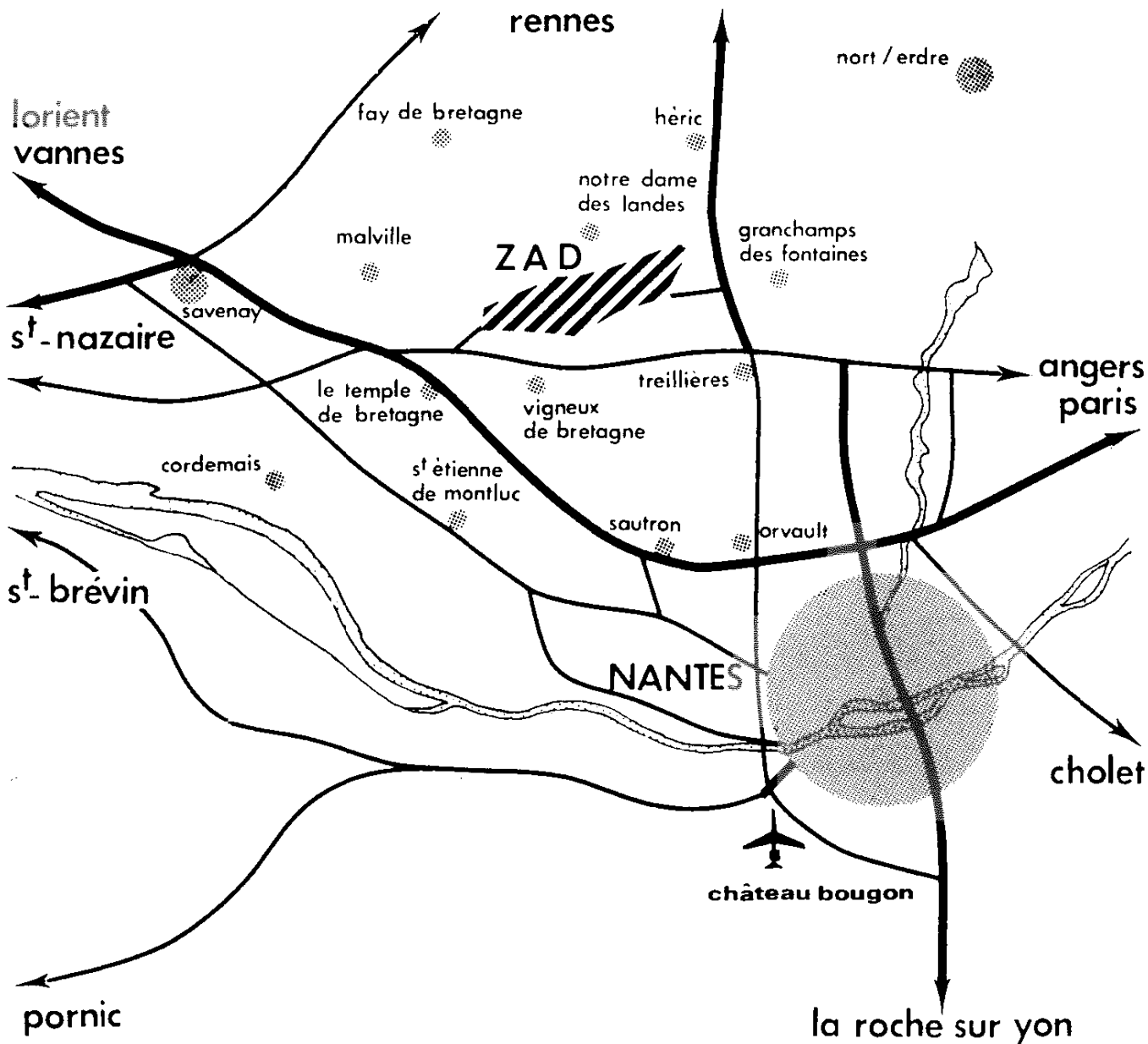
### - Utilisation de la partie Est du site :

- I. 2 pistes parallèles de 3500 et 4000 m. espacées de 350 M, orientées Est-Nord-Est, Sud - Sud-Ouest (420 ha)
- II. 3 pistes parallèles de 3000 à 4000 m, avec espacement extrême de 1500 M, (4) orientées comme précédemment (650 ha)

- 
- (1) - Zone principale : quadrilatère délimité par les RN 165 et 164 d'une part, 137 et 773 d'autre part  
- Zone secondaire : entre RN 23 et 751
- (2) Lettre de M. le Directeur de la Région Aéronautique Nord de Juin 1971 et note jointe à cette lettre.
- (3) Dossier transmis par M. le Ministre des Transports (Direction des Bases Aériennes) à M. le Préfet de Région par lettre n° 3750 DBA/4 du 8 juin 1971.
- (4) Un écartement de piste de 1500 m. doit permettre dans l'avenir une utilisation simultanée pour les atterrissages par mauvaise visibilité.

# aéroport nord horizon 1985 - 2000

## projets étudiés



- Utilisation de tout le site

- III 2 pistes dont l'une orientée Est-Ouest, l'autre orientée Nord-Est/Sud-Ouest (615 ha).

- Utilisation de la partie Ouest du site

- IV 2 pistes parallèles de 3500 et 4000 m espacées de 350 m orientées Est-Ouest (430 ha)
- V 3 pistes parallèles de 3500 à 4000 m, avec espacement extrême de 1500 m. orientées Est-Ouest (650 ha).

Dans sa lettre d'envoi, M. le Directeur des Bases Aériennes demandait à M. le Préfet de Région "de bien vouloir faire procéder à des études ayant pour objet d'apprécier comment l'une ou l'autre des solutions en cause est susceptible de s'intégrer dans les études d'aménagement du territoire établies à ce jour, et de lui faire connaître son avis sur le choix de la solution susceptible de donner lieu à une procédure de réservation des emprises".

En complément de cet envoi M. le Directeur des Bases Aériennes transmettait au Préfet de région une copie de l'avis exprimé par la Direction des Transports aériens le 22 Octobre 1971, sur les caractéristiques à adopter pour le nouvel aérodrome (1).

Cet avis précisait :

- Le nouvel aéroport de la métropole de Loire-Atlantique, qui desservirait convenablement l'agglomération de Rennes, paraît être le premier à désigner dans la région pour écouler le trafic transatlantique.

- Deux pistes paraissent nécessaires, la troisième semble surabondante (prévisions de trafic de 850.000 passagers en 1980, 2.500.000 en 1990, 6.000.000 en 2000).

- Une longueur de piste de 4000 m. paraît excessive, compte tenu de la position occidentale de l'aéroport, de son altitude et des températures de la région.

---

(1) Lettre n° 7591 DBA/4 du 3 décembre 1971 de M. le Ministre des Transports à M. le Préfet de Région

Lettre n° 6059 DTA du 22 Octobre 1971 de la Direction des Transports Aériens.

## RESERVATION DES TERRAINS

Lors d'une séance de travail présidée par M. le Chef du Service Régional de l'Equipement, le 9 juillet 1971, il est décidé d'adopter la procédure de la Zone d'Aménagement Différé pour la réservation des terrains.

Le choix d'une solution parmi les cinq présentées, n'est pas possible sans une réflexion plus poussée. Compte tenu de la nécessité d'effectuer les réservations rapidement, la limite du projet de Z.A.D. proposé correspondra à l'enveloppe globale des différentes solutions. (1)

La surface de cette Z.A.D. sera de 1483,50 ha.

Ce projet de création de Z.A.D. a été soumis aux municipalités intéressées pour avis (Rapport établi par la Direction Départementale de l'Equipement). Des séances d'information concernant les problèmes liés au projet de création de l'aérodrome ont ensuite été effectuées, le 20 mai 1972 à la Préfecture (2), et dans le courant du mois de juin dans les différentes mairies concernées.

Lors de ces réunions, l'intérêt de desservir la métropole par un aérodrome de classe A, et le choix du site ne sont pas contestés.

Il est apparu particulièrement important d'informer dès maintenant les intéressés d'un projet qui ne verra le jour que dans dix à quinze ans (3). Ce délai doit permettre de définir les meilleures solutions et donc de ne pas résoudre les problèmes "en catastrophe".

Devant l'importance des problèmes posés aux agriculteurs, il est proposé de créer un groupe de travail chargé de les étudier. Ce groupe comprendrait la Direction Départementale de l'Agriculture, la Chambre d'Agriculture, et les représentants des organisations agricoles.

- 
- (1) Proposition de limite de Z.A.D. établie par le Service Technique des Bases Aériennes et transmis par lettre n° 35 STBA/ODE du 26 juillet 1971 (plan au 1/10.000).
  - (2) Procès verbal de réunion transmis par lettre DP/JB du 16 juin 1972 de M. le Préfet.
  - (3) Une étude économique sommaire a montré que le transfert du trafic de l'aérodrome de Nantes - Château-Bougon vers Notre-Dame-des-Landes serait souhaitable en 1985-1990. A cette échéance une piste serait suffisante. Le trafic continuant à se développer normalement, une seconde piste serait mise en service vers l'an 2000.

Lors de la session de Printemps 1973, le Conseil Général a accepté que le Département de Loire-Atlantique soit désigné comme bénéficiaire du droit de préemption de la Z.A.D.

Pour les acquisitions de terrains, un crédit de 2,7 Millions de francs d'autorisation de programme de l'Etat a été prévu au Plan Régional de Développement et d'Équipement (VI<sup>e</sup> Plan : 1971 - 75).

#### IV - CHOIX D'UN PROJET

Le choix relativement rapide d'un ou deux projets parmi les cinq propositions initiales apparaît particulièrement important. Il peut en effet entraîner une modification des limites du projet de Z.A.D., et donc préciser les terrains à acquérir et les habitants intéressés

Ce choix permettra d'étudier plus à fond les projets retenus : avant projet de plan de masse, desserte, procédures d'envol, servitudes aériennes et de bruit, implantation de zones industrielles etc.

Un plan plus précis permettra également d'établir un Plan d'Aménagement Rural dans la zone intéressée, et d'effectuer suffisamment longtemps à l'avance les opérations de remembrement souhaitables.

Le plan indiquerait également la première piste à mettre en service, et donc les premières zones touchées par la création de l'aéroport, les autres ne devant l'être que 10 à 15 ans plus tard.

Dans le but d'examiner ces problèmes de choix de projet, une réunion s'est tenue dans les locaux de la Région Aéronautique Nord à Orly le 22 Mai (1).

Le problème de l'emprise à réserver est la même pour un aéroport de 2 ou 3 pistes, dans la mesure où l'on souhaite que ces pistes puissent fonctionner indépendamment.

---

(1) Lettre de convocation n° 3024 RAN/DA du 15 mai 1973. Assistaient à cette réunion des représentants de la Région aéronautique Nord, de la Direction des bases aériennes, du Service technique des bases aériennes, du District aéronautique des Pays de la Loire, de la Mission du Préfet de région, de la Direction départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique et de l'O.R.E.A.M.

Les prévisions de trafic et le rôle que l'aéroport peut être amené à jouer à long terme, sur le plan interrégional ou national ne peuvent être déterminés avec précision. Il est donc apparu prudent de ne pas "fermer les portes de l'avenir" et de retenir un projet aussi ambitieux que possible, la réalisation de l'aéroport se faisant en plusieurs phases.

Le choix s'oriente donc vers les projets II ou V définis ci-dessus :

- 3 pistes parallèles de 3000 à 4000 m.
- pistes extrêmes espacées de 1500 m.
- emprise théorique stricte des pistes, aires de manoeuvre et zones d'installations aéroportuaires de l'ordre de 650 ha (il est prudent de retenir une enveloppe plus large).

De l'avis des présents et sous réserve d'études plus poussées, le projet V (situé dans la partie Ouest du site, comportant une orientation de piste Est-Ouest) semble meilleur que l'autre. En particulier les zones de bruit gênant, touchent une population nettement moins importante que dans le projet II. Compte tenu de l'orientation des vents dominants, l'orientation des pistes de l'un ou l'autre projet n'a pas d'incidence notable sur leur coefficient d'utilisation.

Il est donc demandé au Service Technique des Bases Aériennes de fournir un projet de Z.A.D. correspondant à la solution qu'il est envisagé de retenir. Les limites proposées correspondront à une superficie plus importante que l'emprise stricte des pistes, aires de manoeuvre et zone d'installations aéroportuaires. (Cette emprise "large" pourra permettre éventuellement de modifier légèrement l'implantation ou l'orientation des pistes, lors de l'établissement d'un projet définitif).

Ce projet de Z.A.D. comprendra également les zones où les nuisances dues au bruit seront les plus importantes. (1)

Lors de la réunion du 22 mai, il a également été demandé aux Services des Bases Aériennes de préparer un plan d'étude détaillé permettant de mettre au point le projet d'aéroport, et de préciser les tâches des différents services concernés. Ce plan (2) a été établi, et présenté

---

(1) Projet transmis par lettre n° 23 STBA/ODE du 25 juillet 1973 du Service Technique des Bases Aériennes (Plan au 1/10.000). la superficie de la Z.A.D. est d'environ 1250 ha.

(2) Etudes générales préliminaires - première étape des études : Etude sommaire de "faisabilité" portant sur le site de Notre Dame des Landes. Définition de la nature et de la consistance des études à effectuer



lors d'une séance de travail qui s'est tenue le 13 septembre au Service Régional de l'Equipement (1) Lors de cette réunion, le projet de périmètre de Z.A.D. fourni par le S.T.B.A. a été examiné. Il fera l'objet de quelques modifications, et sera fourni très rapidement à Monsieur le Préfet, la création de cette Z.A.D. devant être effectué dès que possible. Le Préfet a en effet précisé à l'association de défense, qu'il ferait accélérer les études. D'autre part, l'établissement d'un projet plus précis nécessitant d'exécuter des travaux sur le terrain, (relevés topographiques, études de sol) une certaine information des populations intéressées sera probablement utile.

---

(1) Assistaient à cette réunion, le Chef du Service Régional de l'Equipement, des représentants de la Mission du Préfet de Région, de la Région Aéronautique Nord, de la Direction départementale de l'Equipement et de l'O.R.E.A.M.