

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

SOMMAIRE

Organisation du pilotage de l'étude

Calendrier général du projet

La maîtrise de l'urbanisation

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°1 : Organisation du pilotage des études

Le préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique, a reçu mission du ministre chargé des transports d'engager dès à présent les études nécessaires à la déclaration d'utilité publique du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 9 octobre 2003.

Le ministre souhaite pouvoir disposer des études nécessaires au lancement de l'enquête d'utilité publique au dernier trimestre de l'année 2006.

Il demande également, dans les conditions prévues par l'article L.111.10 du code de l'urbanisme, de surseoir à statuer sur les opérations de construction ou d'aménagement susceptibles de rendre plus difficile ou plus onéreuse la réalisation du projet d'aéroport.

Il demande au préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique, de mettre en place, sous son autorité, un comité de pilotage à ces effets.

Ce **comité de pilotage** sera composé de la manière suivante :

- Le préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique ;
- la préfète de la région Bretagne, préfète d'Ille-et-Vilaine ;
- la Région des Pays de la Loire ;
- la Région Bretagne,
- le Département de la Loire-Atlantique ;
- le Département d'Ille et Vilaine
- la communauté urbaine de Nantes ;
- la communauté d'agglomération de Rennes ;
- le syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- la communauté de communes d'Erdre et Gesvres ;
- le syndicat intercommunal à vocation unique d'étude du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- le syndicat mixte du SCOT de la métropole de Nantes – St-Nazaire.

Seront également associés, en tant qu'experts, les représentants des services de toutes les collectivités membres du comité de pilotage ainsi que les chefs de service et responsables d'établissement public suivants, ou leurs représentants :

- Le directeur de l'aviation civile Ouest ;
- Le directeur régional de l'équipement Pays de la Loire ;
- Le directeur régional de l'équipement Bretagne ;
- Le directeur régional de l'environnement Pays de la Loire ;
- Le directeur départemental de l'équipement de la Loire-Atlantique ;
- Le directeur départemental de l'agriculture et de la forêt de la Loire-Atlantique ;
- Le directeur départemental des services fiscaux de la Loire-Atlantique ;
- Le délégué régional de R.F.F. ;
- Le directeur régional de la S.N.C.F des Pays de la Loire ;

Le **secrétariat du comité de pilotage** sera assuré par le Secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique ;

Les séances du comité de pilotage seront préparées par un **comité technique** associant les représentants des membres du comité de pilotage.

Le comité de pilotage et le comité technique pourront associer ponctuellement d'autres experts à leurs travaux.

Sont également créés 8 groupes de travail chargés d'organiser et de suivre les études dans leur secteur d'intervention :

Intitulé des groupes	Responsables
1 Etudes techniques aéroportuaires et routières (barreau)	Etat
2 Dessertes en transports collectifs	Autorités organisatrices des transports
3 Agriculture	Conseil général de la Loire-Atlantique
4 Développement territorial (contrats, articulation avec le SCOT, habitat, développement économique, équipements publics, ...)	Collectivités
5 Environnement	Etat
6 Etudes juridiques et financières	Syndicat mixte
7 Devenir de Nantes-Atlantique	Collectivités
8 Desserte aérienne du grand Ouest	Collectivités

Les participants au comité de pilotage sont membres de droit de tous les groupes. La composition de chaque groupe pourra être complétée par d'autres personnes ayant des compétences particulières dans le domaine considéré.

La coordination des groupes de travail sera réalisée par le comité technique.

Dans un premier temps, il est demandé à chaque groupe de proposer au comité de pilotage une liste détaillée des études à engager et des dispositifs à mettre en place dans le domaine qui le concerne. Chaque proposition sera complétée par un cahier des charges, un calendrier de réalisation conforme au calendrier général et des modalités de financement.

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°2 : Calendrier général du projet

Etapas		Calendrier
1	Recueil de données (milieu humain, environnement, études topographiques, géotechniques,...)	Fin 2003 – Début 2004
2	Etudes techniques et concertations sur le choix d'un scénario optimisé entre les familles « <i>aérogare au sud des pistes</i> » et « <i>aérogare au centre des pistes</i> » pour satisfaire aux contraintes techniques et minimiser les impacts environnementaux, notamment sonores.	2004
3	Etudes d'aménagement et de développement local	2004-2005
4	Avant-projet de la solution retenue et établissement du PEB à l'échéance 2050 (9 M Pax)	2005 – mi 2006
5	Remise du dossier d'enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique	Avant fin 2006
6	Enquêtes publiques - Déclaration d'utilité publique	<i>18 à 24 mois</i>
7	Organisation de la maîtrise d'ouvrage	
8	Création de l'aéroport	
9	Etudes techniques détaillées / choix du gestionnaire / Acquisitions foncières / Travaux	<i>36 à 42 mois</i>
10	Mise en service	Entre 2010 et 2015

Commentaires

1 – Les données nécessaires, en complément de celles disponibles suite au débat public, sont recueillies dès à présent. Les maires des communes concernées seront informés préalablement à toute intervention sur leur territoire.

2 et 4 – Les études sur le choix d'un scénario prendront en compte les infrastructures aéronautiques, les dessertes, l'urbanisation existante ainsi que tous les aspects d'équipement et d'aménagement du territoire influencés par ce choix.

7 et 8 – C'est à cette étape que le maître d'ouvrage et les modalités de financement du projet seront définitivement arrêtés. L'aéroport pourra alors être créé par l'Etat, éventuellement au bénéfice d'un autre maître d'ouvrage.

9 – Le phasage de cette étape dépend du choix du maître d'ouvrage qui peut concéder les travaux et l'exploitation ou ne concéder que l'exploitation.

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°3 : Maîtrise de l'urbanisation

En complément de la zone d'aménagement différée (ZAD), l'Etat a décidé de prendre des mesures afin de maîtriser l'urbanisation dans le secteur concerné par le projet.

La zone d'aménagement différé (ZAD)

Une ZAD aéroportuaire Ouest Atlantique a été créée par arrêté préfectoral du 11 janvier 1974. A 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.

La mise en oeuvre de cette procédure d'urbanisme est poursuivie.

Le sursis à statuer

Le ministre chargé des transports a demandé au préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique, de surseoir à statuer sur les opérations de construction ou d'aménagement susceptibles de rendre plus difficiles ou plus onéreuses la réalisation du projet d'aéroport.

Le sursis à statuer s'appuiera sur une carte des zones concernées établie en concertation avec les maires.

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 préalable du préfet. Si le préfet oppose un sursis à statuer à la demande d'autorisation, le propriétaire peut adresser à la mairie une mise en demeure d'acquisition du bien. L'Etat doit se prononcer dans le délai d'un an. 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.

Le droit de délaissement

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 prévoit la mise en œuvre des dispositions de l'article 155 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

Cet article prévoit que :

« En vue de la réalisation de tout nouvel aérodrome de catégorie A au sens du code de l'aviation civile, un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories d'immeubles liées à l'habitation ou aux activités en lien immédiat avec les habitants comprises dans un périmètre qu'il définit et dont les propriétaires peuvent mettre en demeure l'Etat de procéder à l'acquisition de leurs biens dans les conditions définies par les articles L. 230-1 et suivants du code de l'urbanisme. Pour l'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la date de référence est, en l'absence de plan local d'urbanisme, celle de la publication du décret mentionné ci-dessus.

Pour l'application du présent article, la mise en demeure est déposée, au plus tard, deux ans après la date d'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique.

Lors de l'acquisition par l'Etat ou par tout organisme agissant pour son compte, sous quelque forme que ce soit, d'un bien immobilier situé à l'intérieur du périmètre défini dans le premier alinéa, l'indemnité ou le prix sont fixés sans qu'il soit tenu compte de la dévalorisation éventuelle due à la décision d'implanter le nouvel aéroport. »

Des études et concertations, notamment avec les maires des communes concernées, sont engagées en vue d'identifier les zones susceptibles d'être soumises à des niveaux de bruit très élevés pour définir le périmètre pris en compte. Ces études préciseront également le type de biens concernés ainsi que les modalités d'acquisition par l'Etat ou par tout organisme agissant pour son compte.