

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°1 : Organisation générale des procédures

▪ La phase de déclaration d'utilité publique (2006-2008)

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en application du code de l'expropriation afin de procéder aux acquisitions nécessaires à sa réalisation. La procédure prévoit une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la DUP relevant ensuite d'un décret du Premier ministre, après avis du Conseil d'Etat.

Le projet ayant des impacts sur l'environnement, l'enquête doit être réalisée dans les formes prévues par la loi Bouchardeau (articles R 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation).

L'enquête préalable à la DUP est prévue fin 2006. Elle sera suivie de différentes procédures.

Cette phase se déroulera en cinq étapes principales :

- Juillet 2006 : Transmission du projet de dossier de demande de DUP au ministre chargé des transports, après validation par le comité de pilotage
- Automne 2006 : Mandat du ministre au préfet pour engager l'enquête préalable à la DUP
- Fin 2006 : Enquête préalable à la DUP**
- Mi-2007 : Avis de la commission d'enquête
- 2008 : Décret en Conseil d'Etat déclarant le projet d'utilité publique

▪ Après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Différentes procédures devront être instruites après l'enquête de DUP. Elles comprennent notamment les procédures nécessaires à la prise de possession des terrains et des procédures liées à l'environnement, aux servitudes aéroportuaires, aux questions foncières, etc ...

Les trajectoires aériennes feront l'objet d'études et de concertations approfondies. Les tracés retenus ainsi que le PEB définitif feront l'objet d'enquêtes publiques spécifiques.

Cette phase sera conduite en associant l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°2 : Les études et concertations prévues en 2006

Les études et concertations concernant le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes sont engagées depuis fin 2001. C'est dans ce cadre que s'est déroulé le débat public au début de l'année 2003 et que le ministre chargé des transports en a tiré les conclusions en mettant à l'étude le projet et ses impacts en vue de les soumettre aux enquêtes publiques préalables à sa réalisation.

Depuis cette date, le comité de pilotage a conduit le projet en associant l'ensemble des collectivités et des communes concernées et en informant systématiquement les populations et les associations de l'avancement de la réflexion.

Un pôle d'information téléphonique a été mis en place depuis mars 2004 pour permettre aux personnes qui le souhaitent d'avoir une information directe, de faire part de leurs observations et d'obtenir un rendez-vous, s'il y a lieu. Depuis cette date, 650 personnes ont contacté ce numéro (02.51.88.78.10) et 150 ont obtenu un rendez-vous permettant ainsi aux porteurs du projet d'avoir une bonne appréciation des attentes des populations.

Cette démarche est également possible via un formulaire en ligne sur le nouveau site Internet dédié www.aeroportgrandouest.fr. Ces questions seront traitées en lien avec celles reçues par la permanence téléphonique.

Les concertations seront poursuivies en 2006 sur quatre aspects :

1 - Une concertation pour les études routières

Le code de l'urbanisme (article L 300-2) prévoit que les investissements routiers et les créations de gares ferroviaires d'un montant supérieur à 1 900 000 € sont soumis à concertation.

Cette concertation sera organisée, début 2006, après avis des communes concernées sur ses modalités, pour présenter les études routières et recueillir les observations du public avant mise à l'enquête du projet.

D'une manière générale, cette concertation spécifique s'appuiera sur la même méthode que la concertation permanente déjà en place. Un document d'information sera diffusé et la permanence téléphonique recevra les questions et observations du public avec possibilité de rendez-vous.

Les conclusions de cette concertation seront prises en compte pour la suite du dossier.

Les questions ferroviaires feront l'objet de concertations ultérieures dans le cadre des projets engagés par les collectivités locales.

2 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet n'étant pas inscrit dans les documents d'urbanisme, la DUP ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (article L123-16 du code de l'urbanisme).

Les services de l'Etat procéderont à une analyse des documents d'urbanisme en vue d'une concertation avec les maires des communes concernées au 1^o trimestre 2006. La profession agricole sera associée à cette démarche.

Les dossiers communaux résultant de cette concertation seront joints au dossier d'enquête publique.

3 – Concertation avec les milieux agricoles

L'association des agriculteurs concernés par le projet (ADECA) participe aux réunions du groupe de travail « agriculture » et est associée aux différentes études concernant le monde agricole (études environnementales, étude agricole, sondages...).

Un groupe de réflexion professionnel piloté par la DDAF et associant le conseil général, la chambre d'agriculture, l'ADECA et la SAFER participe au suivi de l'étude agricole destinée à alimenter le dossier d'étude d'impact.

Des réunions seront organisées avec les exploitants du secteur dans le cadre des études d'aménagement foncier, des accès à l'aéroport et des rétablissements des dessertes agricoles.

4 - Une concertation entre services de l'Etat

La circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 prévoit une concertation entre services de l'Etat, à mener à l'échelon central pour les projets dont la DUP est prononcée après avis du Conseil d'Etat.

Cette concertation est engagée, notamment entre les services du ministre chargé des transports et le ministère de l'écologie. Elle sera poursuivie et étendue aux autres ministères concernés avant l'ouverture de l'enquête publique.

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

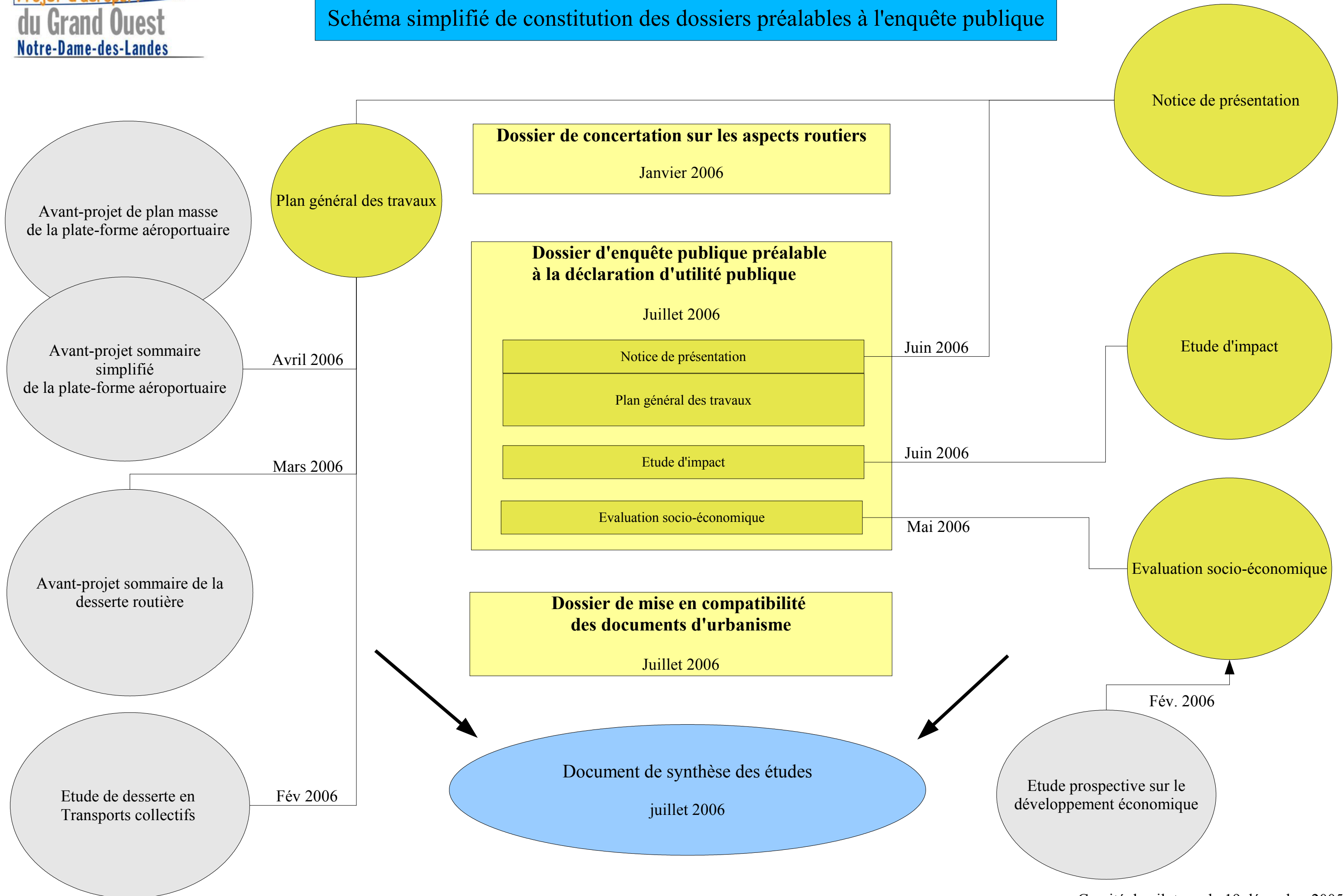
Point n°2.1 : Les dossiers à constituer

Les études et concertations engagées en 2005 vont se poursuivre jusqu'à la mi-2006 pour constituer progressivement les dossiers nécessaires.

- **Dossier de concertation pour les questions routières**
 - Historique du dossier
 - Desserte routière, rétablissements
- **Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**
 - note de présentation : objet de l'enquête, informations juridiques et administratives, mesures adoptées pour la prise en compte de l'environnement ;
 - règlement avant et après modification ;
 - plan de zonage applicable à la date d'ouverture de l'enquête ;
 - plan de zonage amendé de l'emprise du projet en emplacement réservé ;
 - liste des emplacements réservés existante et modifiée.
- **Dossier d'enquête préalable à la DUP**
 - Présentation générale de l'opération
notice explicative, plan de situation, plan général des travaux, caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, appréciation sommaire des dépenses (distinguant le montant des acquisitions foncières de celui des études et travaux), mention des textes régissant l'enquête et façon dont elle s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération.
 - Etude d'impact
Etat initial, enjeux environnementaux, évaluation des impacts, mesures de suppression, de réduction et de compensation des impacts.
 - Evaluation socio-économique
Définition du projet et des scénarios, analyse économique des territoires, situation actuelle de l'offre, prévisions de trafic, bilan socio-économique
 - Bilan de la concertation L 300-2
 - Compte-rendu et bilan du débat public
- **Sous-dossiers techniques**
 - APS plate-forme, APS routier, dessertes en transports collectifs,
- **Dossier de synthèse des études**

Un dossier de synthèse sera réalisé, courant 2006, afin de rendre plus facilement accessibles les principales informations concernant le projet.

Schéma simplifié de constitution des dossiers préalables à l'enquête publique



Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°3 : Avancement des études

1. La phase des études d'Avant-Projet

Le point avait été fait lors du comité de pilotage de juin dernier sur les études en cours dans le cadre de la convention de financement signée le 22 avril 2005.

Depuis, l'ensemble des études a débuté avec pour objectif le rendu des Avant-projets pour avril 2006 et du dossier d'enquête de D.U.P. , sous forme minute, pour début juillet 2006.

2. Un dispositif partenarial

La convention de financement des études préalables à la DUP a été signée le 22 avril 2005 entre le président du syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame des Landes et le préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique. Elle porte sur un montant total de 3,194 millions d'euros co-financé à 50% par l'Etat et 50% par le Syndicat mixte. La convention prévoit un suivi de l'avancement des études lors des réunions du comité de pilotage.

Que la maîtrise d'ouvrage appartienne directement à l'Etat ou au Syndicat Mixte, toutes ces études sont conduites dans une logique partenariale : des "groupes de suivi" réunissent régulièrement les deux partenaires.

Un avenant est envisagé en 2006 pour des études non prises en compte en 2005 (mise en forme et édition du dossier d'enquête publique, poursuite du pôle d'information téléphonique, devenir du site de Nantes Atlantique...)

3. Études en cours

Les études sont destinées à réaliser le dossier de DUP. Celles qui sont citées comme achevées ont le statut de document de travail jusqu'à leur validation et leur mise en cohérence commune dans le dossier de DUP.

Assistance à maîtrise d'ouvrage (État)

L'assistance à maîtrise d'ouvrage prévue concerne l'ordonnancement des procédures à conduire jusqu'à l'ouverture de l'aéroport, ainsi qu'une analyse de la jurisprudence en matière de DUP sur des projets de même nature.

Le prestataire (INFRAPLAN) a permis, dans un premier temps, aux services de l'Etat de préciser les procédures à suivre pour constituer le dossier de DUP. Il a également produit une analyse jurisprudentielle sur le volet environnemental et sur la sécurité juridique du dossier de DUP. Il assistera le Maître d'Ouvrage sur la relecture du dossier de DUP

Un nouveau marché est en cours de finalisation. Il comprend la rédaction de la notice du dossier de DUP, la mise en forme du dossier d'enquête. Le prestataire sera désigné au début de l'année 2006.

Études techniques préalables (État)

Ces études regroupent l'ensemble des études techniques préalables nécessaires à la définition du projet : prises de vues aériennes, levé topographique, étude météorologique, études géotechniques, ...

Sont achevées, les prises de vue aériennes, les études préalables de choix de scénario, les levés topographiques.

Sont en cours :

- étude météorologique (Météo France): la première phase consacrée à la caractérisation de la climatologie générale du site qui était nécessaire à l'engagement des avant-projets est terminée. La seconde phase (étude à l'échelle fine du vent autour de la plate-forme) est en cours de finalisation. Les observations de terrain seront poursuivies jusqu'au mois de mai 2006.
- études géotechniques (LRPC d'Angers) : l'analyse des sols a été effectuée suite à la campagne de sondages géologiques engagée en juillet dernier. En complément, le LRPC produira début 2006 une étude sur les possibilités de ré-utilisation en place des matériaux extraits du site comme matériaux constitutifs des chaussées routières et aéroportuaires.

Études aéroportuaires (État)

Deux dossiers distincts sont à constituer : un Avant-Projet de Plan Masse (APPM) qui est le document de planification de l'Aviation Civile et un Avant-Projet Sommaire simplifié (APS) qui détaille techniquement le projet.

L'APPM et la partie de l'APS simplifié consacrée aux pistes sont confiés au service technique de l'aviation civile (STAC). L'APS simplifié de la zone des installations est confié au groupement ADPi/SNCF

La partie de l'APS simplifié consacrée aux pistes est réalisée à 60%. Celle propre à l'aménagement de la zone des installations a débuté mi-décembre pour une fin programmée de l'ensemble, y compris l'APPM, mi-avril prochain.

Études routières (État)

Études de la desserte routière du projet d'aéroport (niveau avant-projet sommaire), incluant le rétablissement de la voirie locale impactée.

Sont achevées, les études préliminaires de la desserte routière fixant un fuseau de 300m, l'enquête origine-destination pour la connaissance des trafics locaux et pour la définition des principes de rétablissement des routes départementales.

L'avant-projet sommaire a été confié au CETE de l'Ouest. Il démarrera par l'étude de variantes de tracés à l'intérieur du fuseau. Une concertation avec la population sera organisée début 2006, conformément au Code de l'urbanisme. Les études seront achevées en avril prochain.

Études des dessertes en transports collectifs (Syndicat Mixte)

Ces études comportent trois volets : une étude de faisabilité stratégique globale des dessertes en transports collectifs de l'aéroport, une étude des clientèles et une étude technique de la liaison tram-train à partir de l'agglomération nantaise.

La restitution définitive est programmée mi février 2006. Un point d'étape en réunion plénière du Groupe de travail N°2 « Dessertes en transports collectifs » le 29 novembre, a permis de valider les grandes orientations suivantes :

- Importance d'une liaison rapide Nantes-Rennes via l'aéroport à terme
- Retenir l'option d'une gare ferroviaire intégrée à l'aérogare
- Confirmation de la pertinence d'une liaison tram train entre l'agglomération nantaise et l'aéroport concomitante de la mise en service prévue en 2012.

Études d'impact environnemental (État)

Les études d'impact prévoient une analyse de l'existant, des impacts du projet et des mesures à prendre pour les domaines suivants : agriculture, faune-flore, eau, air, bruit, paysage, activités de loisirs...

Ces études ont été réparties en cinq lots:

- Lot 1 : Coordination-Synthèse (Scetauroute-Ouest Infra) et Faune-flore (Scetauroute-BIOTOPE)
- Lot 2 : Eau (BCEOM)
- Lot 3 : Agriculture : (Scetauroute)
- Lot 4 : Air-Santé-Bruit routier et aéroportuaire (SCE)
- Lot 5 : Paysage-patrimoine-loisirs : (Ouest Aménagement)

L'état initial de l'environnement sur la zone d'étude est en cours d'achèvement ainsi que la définition des enjeux par thème.

Les bureaux d'étude vont travailler sur les différentes variantes étudiées dans les avant-projets routiers et aéroportuaires afin de permettre une analyse multi-critères fin janvier 2006

L'étude de bruit aérien, conduite par la DAC Ouest dans le cadre de la définition du scénario retenu, est en cours de finalisation.

Évaluation socio-économique (État)

L'étude socio-économique a pour objet la rentabilité socio-économique du projet, en intégrant l'ensemble des coûts et avantages induits et en présentant un scénario . Elle comprend un volet économique (attractivité des territoires,), des prévisions de trafic, un bilan financier du projet (coûts, modalités de financement...), une estimation de la rentabilité économique pour divers groupes d'acteurs (usagers, collectivités, concessionnaire, compagnies aériennes, etc.)

L'étude attribuée au groupement JLR Conseil/ITA a débuté en août dernier et se terminera en mai prochain. L'ensemble des enquêtes destinées à fonder les prévisions de trafic aérien a été réalisé. Les variables clefs qui décrivent les scénarios d'évolution possibles ont été déterminées et les prévisions de trafic pour chaque scénario seront produites début 2006. Les volets sur l'attractivité des territoires, sur les rentabilités financière et économique intégreront des éléments issus de l'ensemble des études en cours.

Aménagement du territoire – foncier (Syndicat Mixte / État)

Ce thème regroupe diverses études participant de l'aménagement du territoire autour du projet d'aéroport : mise en place d'un observatoire du foncier, rapports ville – aéroport, étude de prospective économique, ...

L'étude « aéroports, territoires et développement » (réalisée par l'AURAN) est achevée.

L'étude prospective économique centrée sur l'aménagement du territoire concerné par NDDL a été confiée à ALGOE. Elle a pour objet de qualifier et de quantifier les activités économiques liées au futur aéroport et de mettre en cohérence les stratégies d'aménagement des différentes collectivités concernées.

Les principales étapes de la démarche sont une étude des problématiques de développement liées aux aéroports, l'analyse des différents types d'activités induites et la déclinaison du paramètre aéroportuaire dans la stratégie de développement des territoires concernés.

Un point d'étape a eu lieu en réunion plénière du Groupe de travail N°4 « Développement territorial » du 12 décembre. La restitution définitive est programmée mi-février 2006.

La mise en place d'un observatoire du foncier est prévue pour la connaissance du marché mais aussi pour les mesures de compensation (agriculture, faune-flore...)

Information des riverains - Communication externe (Syndicat Mixte / État)

L'information des riverains repose sur un dispositif à trois volets : un pôle d'information téléphonique, la diffusion d'informations grand public (cf la plaquette d'information de l'été 2005) et la mise en place d'un site Internet dédié au projet.

Le pôle d'information téléphonique est une permanence qui répond en direct à toutes les questions sur le projet. Il est amené à orienter vers les interlocuteurs compétents et à proposer, s'il y a lieu, des rendez-vous personnalisés. Son activité est appelée à évoluer compte tenu de l'avancement du projet et du nouveau flux de questions issu du « questionnaire en ligne » sur le site Internet.

Une plaquette d'information tirée à 10 000 exemplaires a été diffusée en juillet 2005. Le site Internet dédié au projet a été mis en ligne le 29 novembre 2005 : www.aeroport-grandouest.fr

Sont prévus la poursuite et l'évolution de la mission du pôle d'information téléphonique ainsi que l'édition d'un document synthétique de présentation du projet

Devenir de Nantes Atlantique (Syndicat mixte)

La réflexion a été engagée dans le cadre du Groupe de travail N°7 « Devenir de Nantes Atlantique » sur la base d'études existantes comme celle d'Arthur Andersen datant de 2001.

Les principaux sujets à approfondir sont :

- l'évolution des emplois et de l'activité dans le cadre du transfert de NA à NDdL
- la problématique de la compétitivité et de la pérennité d'Airbus sur le site actuel
- la réutilisation des espaces « libérés » de l'activité aéroportuaire

Une étude appréhendant ces différents volets est prévue (migration des entreprises et des emplois à l'occasion du transfert du trafic commercial, conditions techniques, réglementaires et financières du maintien d'une piste au service d'Airbus...).

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°4 : Desserte routière de l'aéroport – Réorganisation des voiries locales

Les études et l'enquête publique du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes prennent en compte sa desserte routière et la réorganisation des voiries locales.

Ces études s'appuient sur la complémentarité entre dessertes routières et dessertes en transports collectifs, notamment ferroviaires.

Elles sont conduites en cohérence avec l'ensemble des projets de l'Etat et des collectivités locales dans le secteur concerné incluant les réflexions du Conseil général de la Loire-Atlantique sur une liaison Ancenis-Blain et la perspective, à terme, d'une nouvelle liaison ferrée entre Nantes, Rennes et le sud Bretagne.

Une desserte routière apaisée

La desserte routière de l'aéroport s'inscrit dans le réseau routier national en reliant la RN 137 (Nantes-Rennes) et la RN 165 (Nantes-Vannes). Elle permettra l'accès au site aéroportuaire pour Nantes, Rennes, le sud-Bretagne et l'ensemble du Grand Ouest tout en facilitant les dessertes de proximité.

Deux échangeurs assureront la liaison avec les RN 137 et RN 165. Les carrefours intermédiaires seront traités à niveau, sous forme de ronds-points. La vitesse sera limitée à 90 km/h.

L'insertion dans le site et l'aménagement paysager conforteront l'impression d'une route apaisée, porte d'entrée dans le Grand Ouest bocager.

Un fuseau sera réservé dans le dossier de DUP pour permettre, à terme, une route à deux fois deux voies aménagée et balisée afin d'écouler un trafic tourné vers la desserte de l'aéroport et la desserte locale.

Les caractéristiques de la route à l'ouverture seront déterminées en fonction des trafics de desserte prévus à cet horizon.

Des rétablissements de voirie conçus en lien avec les projets de développement local

Parmi les différentes voies existantes, impactées par le projet d'aéroport, trois sont des routes départementales qui structurent les échanges locaux (RD 81, RD 281, RD 42). Elles feront l'objet d'une analyse prioritaire.

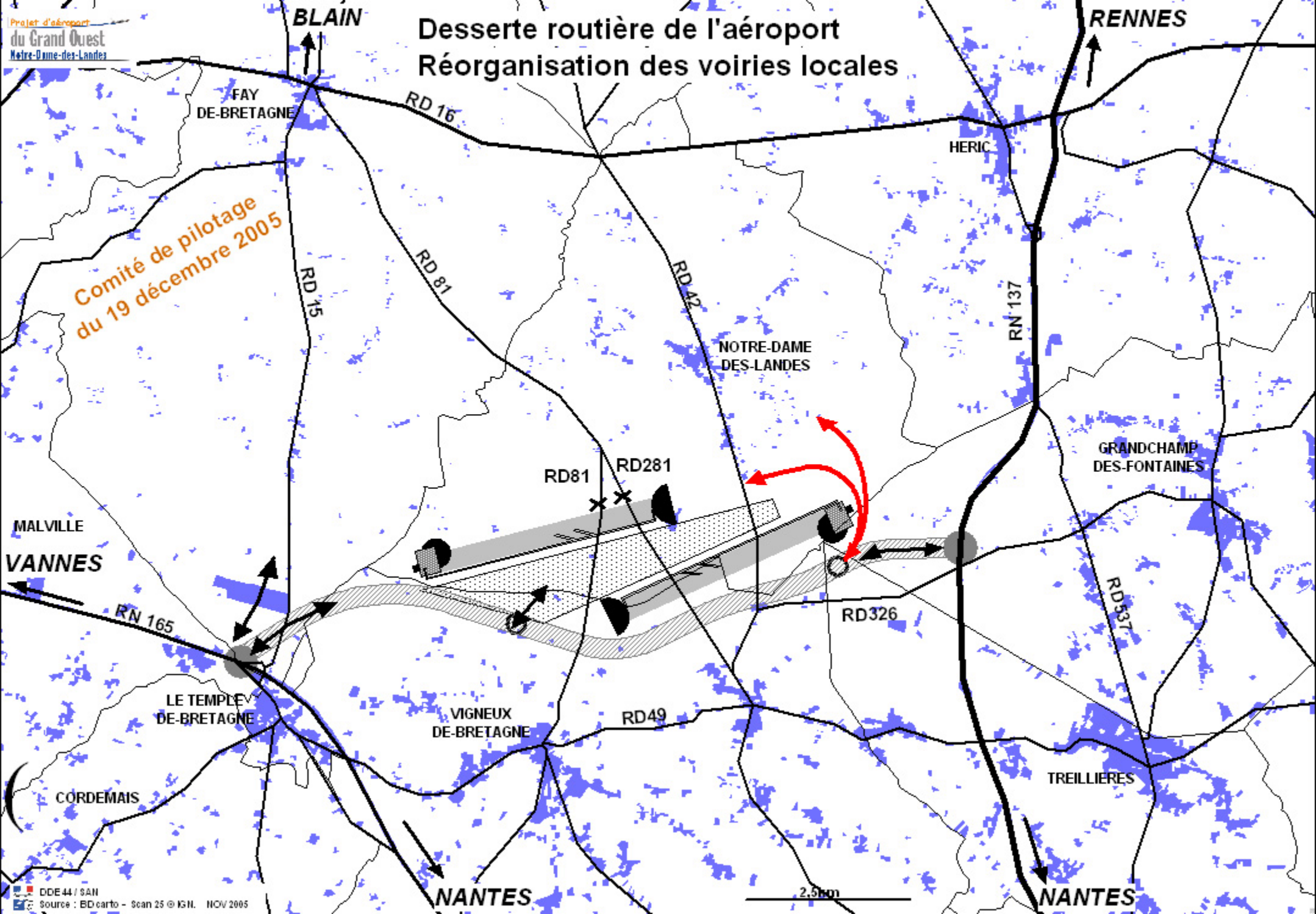
Le rétablissement des autres voies concernées (voies communales, chemins ruraux..) sera également traité, notamment dans le cadre de la concertation prévue début 2006.

A ce stade, les principales orientations retenues sont les suivantes :

- la voie de desserte de l'aéroport comporte deux ronds-points : un à l'ouest pour l'accès à l'aéroport et un à l'est ;
- La desserte est compatible avec un accès ferroviaire au site qui la longerait par le nord ;
- chaque création d'accès à la voie de desserte s'accompagne d'une réflexion sur la maîtrise de l'urbanisation ;
- Les circulations depuis Fay-de-Bretagne en direction du sud, via la RD 81, sont réorientées vers les RD 15 et RD16/RD 42 ;
- Les voies existantes seront recalibrées, chaque fois que nécessaire, notamment celles utilisées pour le contournement de l'aéroport par l'est ;
- L'impact sur l'agriculture et l'environnement, tant naturel qu'humain, sont systématiquement pris en compte dans les réflexions.

PJ : Schéma de principe

Desserte routière de l'aéroport Réorganisation des voiries locales



Comité de pilotage
du 19 décembre 2005

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°5 : Evaluation socio-économique

Le cadre de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes constitue une pièce importante du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'objectif de l'étude est d'analyser et de quantifier, lorsque c'est possible, les effets socio-économiques prévisibles du projet.

Cette analyse sera conduite pour l'échéance 2020/2025 en tenant compte des évolutions possibles des contextes économique, démographique et sociologique. Pour fiabiliser les conclusions et tester la sensibilité du projet aux variations, l'évaluation s'appuie sur **plusieurs scénarios** considérés comme réalistes¹.

La situation de référence et la situation de projet

Le bilan socio-économique du projet est bâti par comparaison entre les effets induits en « situation de projet » et ceux induits en « situation de référence ».

La situation de référence correspond au maintien de l'aéroport de Nantes-Atlantique avec un trafic limité aux perspectives offertes par le plan d'exposition aux bruits en vigueur.

La situation de projet correspond à la fermeture de Nantes-Atlantique à l'aviation commerciale et à l'ouverture d'une nouvelle plate-forme sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

¹ L'analyse est conforme aux principes et à la méthodologie de l'instruction cadre du 25 mars 2004 portant sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport (ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer)

Les scénarios sont construits à partir de variables clés

Les **variables clés** retenues sont les suivantes :

Perspectives générales de croissance, prix du pétrole

Il est prévu un scénario central de croissance du PIB national à 1,9% annuel. Différentes hypothèses d'évolution du prix du baril seront prises en compte.

Stratégie des acteurs du transport aérien

Deux configurations de base sont envisageables selon que la tendance conduite à un renforcement des hubs associé à la présence prépondérante d'une compagnie à Nantes ou que le réseau soit de plus en plus maillé offrant plus de liaisons directes avec une forte concurrence entre aéroports.

Economie et attractivité régionales

Au regard de la tendance observée, il est proposé de considérer que la croissance du PIB régional sera soit légèrement ou plus nettement supérieure à celle du PIB national (de +2% à +2,8%). Dans le premier cas l'hypothèse est associée à une notoriété et une attractivité du Grand Ouest suivant le fil de l'eau. Dans le second ces paramètres évoluent plus positivement avec notamment une progression de l'attractivité touristique.

Prix du transport aérien

Il est proposé de considérer que les prix varieront selon une fourchette allant de -0,5% par an à +0,5% par an.

Propension à voyager par avion

L'observation des années passées conduit à démontrer le potentiel de croissance de ce paramètre. Il est proposé de considérer pour l'avenir soit une croissance au fil de l'eau avec toutefois un ralentissement chez les retraités après 2015, soit un ralentissement plus général en raison de facteurs externes.

Part des « low-costs » à Nantes et en Europe

La part des « low-costs » continuera à croître avec une hypothèse basse à 20% du marché régulier intra-européen en 2025 et une hypothèse haute au tiers du marché.

Evolution et diffusion des nouvelles techniques de communication

Il est proposé de considérer qu'une évolution de ce paramètre pourrait conduire à une perte significative de marché pour le transport aérien dans sa clientèle « affaires » à partir de 2015.

Par ailleurs, **certaines évolutions futures seront considérées comme invariantes d'un scénario à l'autre.**

En particulier, il est fort probable que l'aéroport du Grand Ouest soit placé dans un contexte de forte concurrence avec le TGV avec vraisemblablement une nette amélioration de la desserte de Roissy notamment.

De même, le renforcement de la prise en compte des enjeux environnementaux constitue une tendance lourde pour l'avenir (écotaxe, bruit, etc).

Chaque scénario sera caractérisé par un état des variables clés et conduira à une évaluation des trafics aériens associés (début 2006) et à un bilan socio-économique du projet (avril-mai 2006) qui participera à l'appréciation de l'utilité publique du projet.

En retour, cette démarche permettra d'identifier les paramètres qui influent le plus et apportera ainsi un éclairage supplémentaire aux différents acteurs dans un souci de développement durable.