

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°1

Choix des scénarios à approfondir pour le dossier de DUP

Rappel des décisions précédentes

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 a abandonné l'hypothèse d'une aérogare au nord des pistes, présentée lors du débat public.

Le comité de pilotage du 17 novembre 2003 avait décidé d'engager en 2004 les études techniques et les concertations nécessaires au choix d'un scénario optimisé entre les familles « *aérogare au sud des pistes* » et « *aérogare au centre des pistes* » afin de satisfaire aux contraintes techniques et de minimiser les impacts environnementaux, notamment sonores.

Le comité de pilotage du 20 février 2004 a validé le cahier des charges de cette analyse. Un document de synthèse proposant cinq scénarios, appelés A1-1, A1-2, A2, A3 et B1 (voir pièce jointe) a été diffusé le 9 juillet 2004 à l'ensemble des groupes de travail, au syndicat mixte d'étude de l'aéroport et aux maires des communes concernées.

Analyse des scénarios proposés

Les analyses détaillées des groupes de travail figurent en annexe.

Le groupe de travail « **Etudes techniques aéroportuaires et routières** » considère que les scénarios A2, A3 et B1 se distinguent favorablement tout en méritant d'être encore améliorés s'ils devaient être retenus.

Le groupe de travail « **Environnement** » considère que le scénario A3 est celui qui aurait le plus d'impact sur le milieu naturel et le moins d'impact sur l'eau. Le scénario B1 aurait le moindre impact sur les milieux naturels, l'eau et l'air. A2 aurait le plus d'impact sur l'eau et se situerait dans une situation intermédiaire pour les autres critères.

Le groupe de travail propose de réfléchir dès à présent à la prise en compte du paysage ainsi qu'aux dispositifs d'accompagnement et aux mesures compensatoires nécessaires.

Les groupes de travail « **Desserte en transports collectifs** » et « **Agriculture** » considèrent que le choix d'un des cinq scénarios a un impact marginal dans leur domaine compte tenu d'enjeux dépassant le périmètre immédiat du projet. Ils n'expriment pas de préférence.

Les **maires des communes concernées** ont également conduit une analyse qui figure en annexe.

Ils considèrent que le critère déterminant est le nombre d'habitants concernés au regard des PEB et que seuls les scénarios impactant le moins de population pourraient faire l'objet d'études détaillées. De ce point de vue, les scénarios A2 et A3 sont nettement meilleurs que le scénario B1.

Propositions

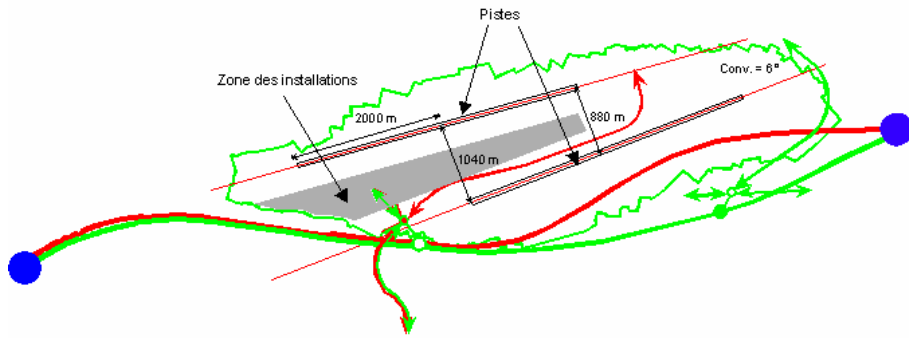
Il est proposé au comité de pilotage de poursuivre les études et concertations pour améliorer les scénarios A2 et A3 afin de concevoir un aéroport fonctionnel tout en minimisant l'impact environnemental et notamment les nuisances sonores.

Le barreau routier et les dessertes locales seront également étudiés sous l'égide d'un groupe de travail spécifique associant l'Etat, le syndicat mixte, le Conseil général et les communes concernées.

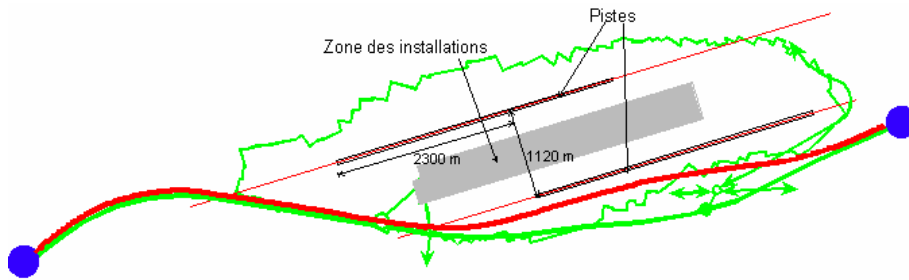
Les groupes de travail *Desserte en transports collectifs* et *Agriculture* poursuivent leurs travaux en s'appuyant sur les deux scénarios retenus.

Le groupe de travail *Environnement* est chargé de préciser les impacts en fonction de l'avancement du groupe de travail *Infrastructures*, de proposer d'éventuels dispositifs d'accompagnement et de proposer, s'il y a lieu, des mesures compensatoires.

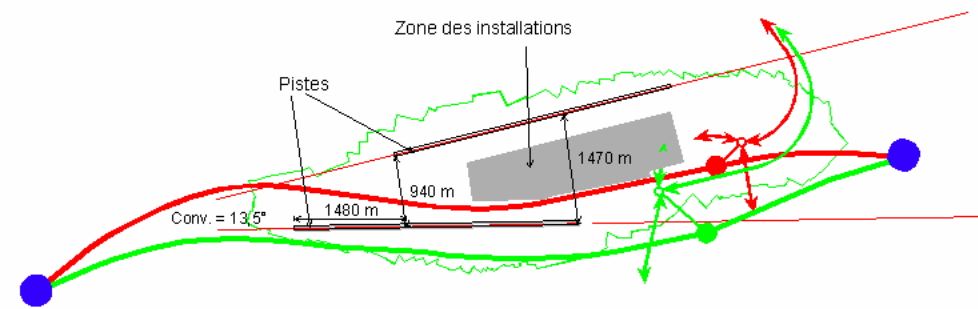
Pièces jointes : - Schéma des cinq scénarios étudiés
- Analyses des groupes de travail et des maires des communes concernées.
- Scénarios A2 et A3 devant être approfondis



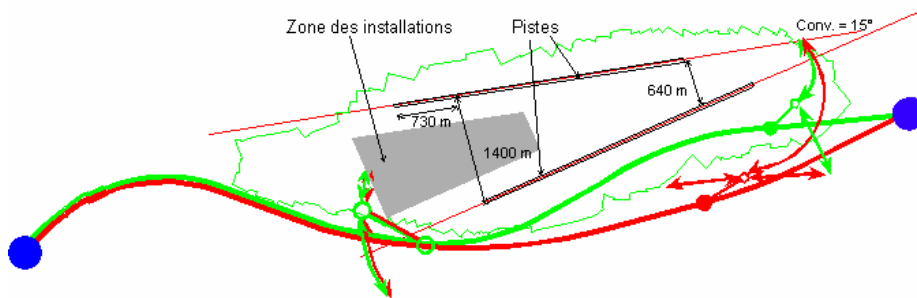
Scénario A1-1 - Pistes éloignées légèrement convergentes à l'est



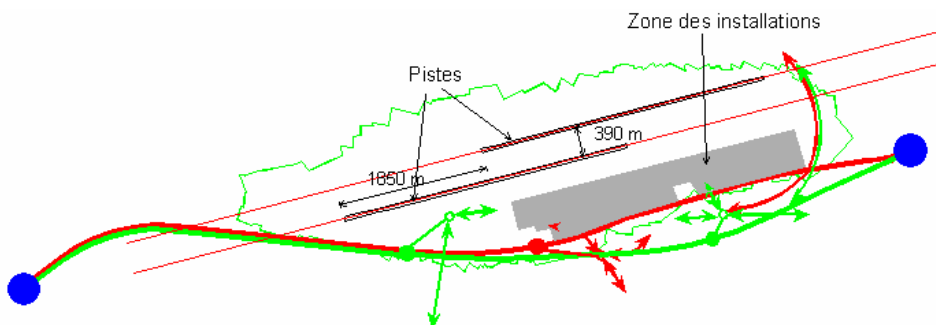
Scénario A1-2 - Pistes parallèles éloignées



Scénario A2 - Pistes éloignées convergentes à l'ouest



Scénario A3 - Pistes éloignées convergentes à l'est



Scénario B1 - Pistes parallèles rapprochées

PM : Les distances sont indicatives

Groupe de travail n°1

Infrastructures aéroportuaires et routières

Synthèse de l'analyse comparative des scénarios

1 CRITERES DE COMPARAISON

Les critères de comparaison des scénarios retenus et analysés par le GT1 sont :

- Performances d'exploitation de l'infrastructure aéroportuaire, capacité des systèmes de pistes

Si tous les scénarios permettent d'envisager l'écoulement du trafic annuel, ils ne présentent pas des capacités identiques en heure de pointe notamment par conditions de visibilité réduite.
- Performances d'exploitation de l'infrastructure aéroportuaire, fonctionnement au sol

La position des pistes, l'espace disponible pour la zone des installations et les voies de circulation, les accès routiers sont autant d'éléments à prendre en compte pour analyser les performances du fonctionnement au sol : facilités d'accès des aéronefs aux pistes, aires de stationnement et de maintenance, accès des passagers à l'aérogare et aux avions, accès à la zone de fret, etc.
- Sécurité d'exploitation

Les éléments qui distinguent les scénarios sont liés à la convergence des pistes et à leur distance relative pouvant constituer un risque d'abordage lors d'une approche interrompue et d'un décollage simultané et aux traversées de piste ne pouvant être évitées pour les aéronefs au roulage.
- Bruit aérien

Les estimations de population dans les zones A, B, C et D des PEB pour un trafic à long terme de 9 millions de passagers ont été précisées et actualisées en lien avec le SIVU aéroportuaire. La comparaison entre scénarios est fondée sur les chiffres des zones C et D.
- Bruit routier

La question du bruit lié au barreau routier est différente de celle du bruit aérien dans la mesure où des solutions techniques existent pour minimiser son impact à la source. Les zones bruyantes ont toutefois été précisées pour l'ensemble des variantes sud et nord du barreau.
- Desserte routière et échanges locaux

Le rétablissement des voiries autour de la plate-forme et les nouveaux points d'échanges modifieront le fonctionnement du réseau routier local. Ainsi les échanges locaux entre bourgs

voisins et les accès au réseau national pour Notre-Dame-des-Landes et le pôle Grandchamps-des-Fontaines/Treillières ont été analysés.

- Emprises foncières des infrastructures

L'emprise technique de la plate-forme aéroportuaire et les emprises hors et dans la ZAD du barreau routier et de ses échangeurs ont été précisées.

- Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement ont été évalués par ratio pour l'ensemble des scénarios de plate-forme aéroportuaire et de barreau routier.

- Coûts de fonctionnement

Il s'agit des coûts de fonctionnement prévisibles pour le gestionnaire de la plate-forme et les compagnies aériennes. Outre les temps de roulage des avions sur un cycle atterrissage/décollage qui ont un impact direct sur les coûts d'exploitation des compagnies, l'organisation de la zone des installations a également fait l'objet d'une analyse spécifique de la part de la CCI.

2 HIERARCHISATION DES CRITERES DE COMPARAISON

L'analyse conduite a permis de mettre en évidence que certains critères n'ont pas un caractère réellement discriminant lors de l'examen des scénarios. Ainsi, l'analyse des enjeux en terme de bruit routier, de desserte routière et d'échanges locaux, d'emprise foncière ainsi que les coûts d'investissement ne permettent pas d'établir une hiérarchie contrastée des scénarios. Par ailleurs, le niveau de sécurité de l'exploitation apparaît comme étroitement lié à la capacité des systèmes de pistes et donc aux performances d'exploitation. L'analyse selon ces critères permet toutefois de fixer des recommandations pour la suite des études (cf. liste ci-dessous).

En revanche, les performances d'exploitation, le bruit aérien et l'analyse des coûts de fonctionnement apparaissent comme des critères prépondérants, du fait de leur importance intrinsèque et de leur capacité à distinguer les différents scénarios.

Il est ainsi proposé de hiérarchiser les scénarios au regard de leurs performances d'exploitation, du bruit aérien et des coûts de fonctionnement et de retenir pour la suite des études une liste de recommandations à prendre en compte.

3 SCENARIOS A PRIVILEGIER

Le scénario A1-1, malgré une capacité optimale de son système de pistes, est très fortement pénalisé par la forme particulièrement allongée de la zone des installations qui ne permet pas une organisation satisfaisante de ses installations et des mouvements au sol et engendre des contraintes fortes pour le gestionnaire. Ces éléments apparaissent rédhitoires.

Le handicap lié à une forme très étroite de la zone des installations est, dans une moindre mesure, partagé par le scénario A1-2, avec, en outre, des temps de roulage très importants et une capacité du système de pistes réduite en exploitation face à l'ouest.

En revanche, trois scénarios se distinguent plus favorablement :

- Le scénario A2 qui apparaît comme relativement satisfaisant vis-à-vis des performances d'exploitation, du bruit aérien et des coûts de fonctionnement avec toutefois des temps de roulage non négligeables ;
- Le scénario A3 qui a le plus faible impact en terme de bruit aérien et des performances d'exploitation acceptables bien que pénalisées par une capacité du système de piste réduite en exploitation face à l'est, une relative exigüité de la zone des installations et des temps de roulage importants ;

- Le scénario B1 qui apparaît comme la meilleure approche en terme de performances d'exploitation et de coûts de fonctionnement avec des temps de roulage minimum. Ce scénario est toutefois celui qui a le plus fort impact en terme de bruit aérien.

4 RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DES ETUDES

Quel que soit le scénario envisagé :

- L'organisation de la zone des installations devrait permettre une délimitation claire entre zone publique et zone réservée. La zone de fret et les ateliers devront notamment être accessibles depuis la zone publique ;
- La volonté de minimiser l'emprise hors ZAD du barreau routier conduirait à privilégier ses variantes nord avec des contraintes qu'il conviendrait d'analyser. A titre d'exemple, pour le scénario A2 (barreau entre les pistes), cette option engendrerait un surcoût évalué à 25 M€ ;
- Les projets de rétablissement de la voirie locale et de desserte du secteur devront être analysés au regard des trafics actuels et du projet de territoire des collectivités ;
- La problématique liée à l'assainissement des eaux pluviales et des eaux usées, qui apparaît comme un invariant d'un scénario à l'autre, est à préciser techniquement pour en fixer les enjeux financiers.

ANALYSE DES SCENARIOS PROPOSES DANS LE DOSSIER DU 9 JUILLET 2004

*Commission Aéroport CCEG – SIVU Aéroportuaire
Lundi 18 octobre 2004*

Les élus des communes concernées par le projet d'aéroport rappellent qu'ils ne sont pas demandeurs et encore moins porteurs du projet. A cet égard, ils n'entendent pas procéder à un classement des différents scénarios proposés, mais donner, comme ils y ont été invités par les services de l'Etat, leur avis sur ces scénarios, au regard de critères qu'ils jugent prioritaires pour protéger les intérêts des populations qu'ils représentent.

Conformément au mandat du Conseil de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, le groupe de travail constitué en partenariat avec les représentants des communes du SIVU Aéroportuaire non membres de la CCEG a examiné les cinq exemples de scénarios proposés par les services de l'Etat, par-rapport aux critères suivants, classés par ordre décroissant de priorité :

1 – le nombre d'habitants concernés au regard du PEB associé à chaque famille de scénarios.

Ce critère étant jugé le plus déterminant par les élus des communes membres de la CCEG et du SIVU Aéroportuaire, seuls les scénarios impactant le moins de population dans les zones A/B et C/D du PEB seront considérés comme requérant des études plus détaillées; les autres scénarios seront considérés d'emblée, nonobstant toute analyse complémentaire, inacceptables .

2 – le non-survol des bourgs et agglomérations situés de part et d'autre de la ZAD






3 – l'éloignement des pistes et des infrastructures routières par rapport aux hameaux les plus importants en bordure de la ZAD

4 – l'intégration des infrastructures routières dans la ZAD aéroportuaire afin de ne pas accentuer la déstructuration de l'activité agricole du secteur.

Au –regard de ces critères, les impacts des différents scénarios sont qualifiés, selon les cas, comme suit :

- Impact maximum
- impact très fort
- impact fort
- impact assez fort
- impact moyennement fort

	Installations entre les pistes				Installations au sud des pistes
	Pistes éloignées		Pistes convergentes		
CRITERES	A-1-1	A-1-2	A-2	A-3	B-1
nb habitant concernés / PEB	<i>très pénalisant pour les communes situées à l'ouest de la ZAD (le plus pénalisant pour Le Temple de Bretagne : 4/5 de la population impactée)</i> impact fort	<i>le plus pénalisant pour les communes transverses (Vigneux de Bretagne notamment) et pour les trois communes en bout de pistes (Casson, Le Temple de Bretagne, Grandchamp des Fontaines)</i> impact très fort	<i>très pénalisant pour Casson (atterrissage très axé sur le bourg 1/2 de la population impactée) et Grandchamp des Fontaines plus impactant pour Malville que les autres scénarios</i> impact assez fort	<i>impacte une masse de population globalement moins importante sur une majorité de communes, notamment en bout de pistes, même si impacte transversalement les communes du nord : Malville, NDDL, Héric, Fay de Bretagne</i> impact moyennement fort	<i>scénario impactant le plus de populations</i> impact maximum
survol bourgs et agglomérations de part et d'autre de la ZAD	<i>deux bourgs sont impactés (Le Temple et Casson, principalement en zone D)</i> impact fort	<i>quatre bourgs sont impactés (Le Temple : zone D mais 4/5 de la population est impactée; Casson : 1/2 de la population du bourg en zone D; Vigneux en limite de zone D; Grandchamp)</i> impact très fort	<i>deux bourgs sont impactés Le Temple : zone D limite C Casson : 1/2 de la population du bourg en zone D</i> impact fort	<i>aucun bourg n'est directement impacté à proximité immédiate de la ZAD (Casson, Le Temple, Grandchamp, Vigneux : hors zones C et D)</i> impact moyennement fort	<i>les bourgs de Casson et du Temple sont impactés en totalité</i> impact maximum
distance pistes et infrastructures par rapport aux hameaux les plus importants en bordure de la ZAD	<i>Quatre villages près des pistes et infrastructures : L'Epine (limite C/D) pb du bruit lié aux décollages ? Chanais et La Grand'Haie (zone C) et La Boissière (en limite de zone C)</i> impact assez fort	<i>Cinq villages concernés L'Epine (zone D limite C), La Grand Haie (zone C), Chanais (zone C, bout de piste) Boissière (zone C) Bois Rignoux (zone C)</i> impact fort	<i>Plusieurs villages concernés : villages de Malville très touchés, en zones C/D; L'Epine en zones C/D, très proche de la piste d'atterrissage (pb impact sonore du toucher de piste et impact visuel); la Boissière et la Grand Haie en zones C/D et bout de piste; Chanais et Le Bois Rignoux en zone D</i> impact très fort	<i>Plusieurs villages impactés : L' Epine (D limite C et surtout seuil de décollage au droit du village) Chanais (zone C), La Grand Haie (zone C, en alignement de piste), La Boissière (zone C, seuil de piste), Mérimont .</i> impact fort	<i>Plusieurs villages concernés : La Grand'Haie et Chanais sont en totalité en zone C; L'Epine et la Boissière en limite zone C; plusieurs villages de Héric et de Fay de Bretagne sont impactés</i> impact très fort
infrastructures routières / activité agricole en bordure de la ZAD	<i>le tracé vert est inacceptable car hors ZAD le tracé rouge sort pour moitié de la ZAD</i> impact fort	<i>le tracé vert est inacceptable car hors ZAD le tracé rouge sort pour 20 % de la ZAD</i> impact assez fort	<i>le tracé vert est inacceptable car hors ZAD tracé rouge en totalité dans la ZAD</i> impact moyennement fort	<i>le tracé vert est à 50 % dans la ZAD et impactant à l'est le tracé rouge est inacceptable car hors ZAD</i> impact fort	<i>le tracé vert est à 50% dans la ZAD et impactant à l'est le tracé rouge est dans la ZAD</i> impact assez fort

	impact maximum
	impact très fort
	impact fort
	impact assez fort
	impact moyennement fort

Décompte des populations habitant dans les différentes zones du PEB long terme (2050 - 9 millions de passagers)

	A 1-1		A 1-2		A 2		A 3		B 1	
	1999	2004	1999	2004	1999	2004	1999	2004	1999	2004
Zone A	10	10	0	0	20	20	10	10	10	10
Zones A+B	40	30	60	68	60	60	50	40	60	68
Zones A+B+C	550	740	700	899	480	642	460	566	1140	1421
Zones A+B+C+D	3350	4067	3730	5091	2810	3645	2300	2722	4340	5968
progression 2004/1999		21%		36%		30%		18%		37%

Nota :

Les valeurs "1999" ont été évaluées par photo-interprétation en lien avec le RGP 1999

Les valeurs "2004" évaluées par chaque commune correspondent à l'occupation du sol constatée aujourd'hui

Groupe de Travail n°5 « Environnement »
Synthèse de l'analyse des scénarios à partir de critères environnementaux
Comité de pilotage du 8 novembre 2004

1. Méthode d'évaluation

Afin de réaliser l'analyse des scénarios, les critères environnementaux (faune/flore, eau, air, paysage et aménités) ont été préalablement hiérarchisés :

- le critère « faune/flore » est le critère prioritaire, notamment pour la prise en compte des espèces protégées (au niveau national et communautaire) et des espaces naturels difficiles à reconstituer,
- le critère « eau » est également pris en compte pour le devenir des eaux pluviales et des eaux usées,
- le critère « air » est estimé non déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires. Toutefois, le temps de roulage étant un facteur avéré de pollution, ce critère est pris en compte pour l'évaluation des scénarios,
- le critère « paysage » n'est a priori pas jugé déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires. Les secteurs les plus sensibles devront cependant faire l'objet d'une attention particulière avec notamment un objectif de maintien et/ou de reconstitution du bocage.
- au vu du stade d'avancement du projet d'aéroport, le critère « aménités » n'est jugé ni prioritaire ni déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires,
- enfin, pour mémoire, le critère « bruit » est traité par le groupe technique n°1.

a) La démarche d'analyse du critère « faune/flore » vise à tenter d'identifier les noyaux écologiques les plus importants en partant des espèces et habitats relevant d'une protection nationale ou européenne. Ce critère a été choisi parce que, dans le cadre d'une autorisation d'aménagement, il sera nécessaire d'instruire les procédures correspondantes. L'analyse du critère « faune/flore » a été effectuée à partir des éléments cartographiques de l'étude écologique réalisée par le bureau d'études BIOTOPE.

Trois niveaux ont été définis afin de classer les espèces et les habitats. Le premier niveau (« priorité 1 ») correspond à une protection nationale ou européenne associée à une mobilité ou capacité d'adaptation faible (fuite, réimplantation espèces ou milieux) et à des espèces isolées et peu répandues. De cette analyse ressort une hiérarchisation des secteurs à préserver en priorité, dont trois secteurs qui sont inclus dans la ZAD et qui correspondent aux noyaux les plus importants en concentration et en diversité des espèces et/ou habitats.

Les propositions qui sont détaillées ci-après consistent à évaluer les impacts prévisibles des différents scénarios sur les milieux. Elles ne tiennent pas compte des analyses plus fines ni des mesures réductrices et compensatoires qui seront indispensables à définir lorsqu'un scénario sera retenu.

b) Pour le critère « eau », le groupe technique n°5 est parti du principe que des solutions techniques appropriées devront et pourront être trouvées dans tous les cas. En revanche, les difficultés certaines de rejet des eaux récupérées, quel que soit le bassin versant concerné, font qu'il apparaît important, déjà au niveau des scénarios, de préserver au maximum les zones d'infiltration potentielles, à savoir les placages pléistocènes. Ils doivent donc être pris en compte dès à présent pour localiser les infrastructures. Parmi ces zones, celle qui est située au sud des landes de Rohanne est la plus intéressante et devra être préservée en priorité.

Au delà, il faudra bien entendu prendre en compte les autres enjeux liés à cette thématique : respect des exigences en matière de qualité des cours d'eaux et de quantité (influence des variations importantes de débit) et préservation du bassin de l'Hocmard.

2. Résultats

Pour le critère « faune/flore », le scénario A3 est le plus « impactant » des 5 scénarios car il touche très fortement les trois secteurs classés en priorité 1 présents sur la ZAD. Les scénarios A1-1, A 1-2 et A2 touchent la majeure partie de ces trois secteurs et sont donc considérés comme très « impactants ». Le scénario B1 semblerait avoir des impacts moindres sur ces secteurs, à condition que la piste et la zone des installations n'empiètent pas ou peu sur le site S6 (mais la lande de Rohanne se trouve en bout de piste Nord et serait fortement touchée par l'application des servitudes aéronautiques qui limitent la hauteur des obstacles).

Enfin, même en ne retenant que des secteurs restreints, il est impossible d'éviter la compartimentation voire l'émiettement des milieux et ceci sans compter les nuisances ultérieures (passage, bruit...). Ceci est rédhibitoire pour la conservation quantitative et qualitative des milieux et espèces.

Pour le critère « eau », tous les scénarios touchent plus ou moins le placage pléistocène situé au sud des landes de Rohanne:

- le scénario A2 semblerait le plus pénalisant avec des emprises liées à la piste sud et au barreau routier,
- les scénarios A1-1, A1-2, A3 et B1 ont des emprises liées au barreau routier ou aux voiries locales qui devront être rétablies. L'emplacement de ces voiries n'étant pas fixé, les impacts de ces scénarios pourraient être plus faibles sur ce placage pléistocène.

Pour le critère « air », on peut considérer dans une première analyse l'influence du temps de roulage au sol. Suivant ce critère, le scénario A3 serait le plus pénalisant, suivi du A 1-2 et du A 2. Les scénarios A1-1 et B1 seraient moins pénalisants.

3. Limites de la méthode retenue/ commentaires / recommandations

On peut considérer dès maintenant que l'ensemble du patrimoine naturel inventorié sera significativement dégradé. A partir de là, plusieurs démarches sont à engager :

- Tout faire pour préserver les espèces protégées au niveau européen,
- Instruire les autorisations relatives aux espèces protégées y compris celles de l'annexe 4 de la directive Habitats,
- Préfiguration du contenu et du dispositif de mise en place des mesures compensatoires, cette démarche étant complémentaire de la précédente. Ces mesures devront prévoir de compenser de manière durable la destruction/détérioration/perturbation des espèces ou milieux de manière au moins équivalente,
- Préfiguration du dispositif de gestion des "dépendances vertes" de l'infrastructure, en examinant particulièrement les objectifs de gestion possibles et les possibilités de préserver les secteurs définis plus haut.

L'expertise écologique réalisée par BIOTOPE a ses limites méthodologiques : seule prise en compte des espèces localisées sur le terrain, manque d'observation dans la durée, vaste secteur d'étude... Ainsi, l'étude ne permet pas d'élaborer une liste exhaustive des espèces et habitats patrimoniaux.

Il faut donc dès maintenant remarquer que l'exercice évoqué ci-dessus exigerait lui, pour être tout à fait valable, des données initiales quasi exhaustives et localisées. Cela montre ainsi sa relativité.

Par ailleurs, comme cela a déjà été signalé, à cause du principe retenu, la méthode ne prend pas en compte la valeur globale des milieux naturels qui est plusieurs fois mentionnée par le bureau d'études comme d'une très grande qualité (réseau de mares et maillage bocager particulièrement), Cet aspect devra être pleinement pris en compte.

L'analyse des critères précédents se heurte à des incertitudes liées notamment au stade d'avancement du projet et à la complexité des données à prendre en compte. En effet cette analyse ne prend pour l'instant que très partiellement en compte :

- les conséquences des servitudes aéronautiques sur l'environnement (limitation des hauteurs des obstacles tels que les boisements, présence de mares, compatibilité avec l'avifaune...),
- la topographie des lieux,
- la répartition plus précise des emprises des différents éléments de la zone d'installation,
- les emprises de la desserte ferroviaire,
- les conséquences de l'urbanisation future.

Par ailleurs, cette analyse a tenu compte des emplacements potentiels des pistes et des infrastructures aéroportuaires, et dans une moindre mesure du positionnement du barreau routier.

**Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
GT n° 5 "Environnement"
Comité de pilotage du 8 novembre 2004**

Analyse des scénarios à partir de critères environnementaux

Prise en compte de l'emplacement des pistes et des infrastructures aéroportuaires et dans une moindre mesure du barreau routier à 2x2 voies

	Installations entre les pistes				Installations au sud des pistes
	Pistes éloignées		Pistes convergentes		
	A-1-1	A-1 A 1-2	A-2	A-3	
Impacts sur la faune et la flore (dont les espèces)	Impacte la majeure partie des secteurs prioritaires pour la faune et la flore		Impacte tous les secteurs prioritaires pour la faune et la flore		Impacte moins les secteurs prioritaires pour la faune et la flore
	Critère prioritaire, notamment pour la prise en compte des espèces protégées (au niveau national et communautaire) et des espaces naturels difficiles à reconstruire. On peut considérer dès maintenant que l'ensemble du patrimoine naturel inventorié sera significativement dégradé. A partir de là, plusieurs démarches sont à engager : - Tout faire pour préserver les espèces protégées au niveau européen, - Instruire les autorisations relatives aux espèces protégées y compris celles de l'annexe 4 de la directive Habitats, - Préfiguration du contenu et du dispositif de mise en place des mesures compensatoires, cette démarche étant complémentaire de la précédente, - Préfiguration du dispositif de gestion des "dépendances vertes" de l'infrastructure, en examinant particulièrement les objectifs de gestion et les possibilités de préserver les secteurs définis plus haut.				
Impacts sur l'eau <small>(critère retenu : placage pléistocène)</small>	Impacte le placage pléistocène par le barreau routier et le rétablissement des voiries locales ; leur emplacement n'étant pas arrêté, l'impact pourrait être plus faible sur ce placage	Impacte le placage pléistocène par la piste sud et le barreau routier	Impacte le placage pléistocène par le barreau routier à la marge	Impacte le placage pléistocène par le barreau routier et le rétablissement des voiries locales ; leur emplacement n'étant pas arrêté, l'impact pourrait être plus faible sur ce placage	
	Critère estimé non prioritaire dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires partant du principe que dans tous les cas, des solutions techniques appropriées devront et pourront être trouvées. En revanche, les difficultés certaines de rejet des eaux récupérées, quel que soit le bassin versant concerné, font qu'il apparaît important, déjà au niveau des scénarios, de préserver au maximum les zones d'infiltration potentielles, à savoir les placages pléistocènes. Au delà, il faudra bien entendu prendre en compte les autres enjeux liés à cette thématique : respect des exigences en matière de qualité des cours d'eaux et de quantité (influence des variations importantes de débit) et préservation du bassin de l'Hocmard.				
Impacts sur l'air <small>(critère retenu : temps de roulage)</small>					
	Critère estimé non déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires. Toutefois, le temps de roulage étant un facteur avéré de pollution, ce critère est pris en compte pour l'évaluation des scénarios.				
Impacts sur le paysage	Critère estimé non déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires. Les secteurs les plus sensibles devront cependant faire l'objet d'une attention particulière avec un objectif de maintien et ou de reconstitution du bocage.				
Impacts sur les aménités	Critère estimé non déterminant dans l'exercice de comparaison des scénarios aéroportuaires				
Pistes d'améliorations des scénarios		décalage de la piste N vers l'Est et la piste S vers l'Ouest afin de mieux préserver les sites S6 et S4	décalage des pistes et de l'échangeur Est afin de mieux préserver les sites S6 et S4		décalage de la piste N afin de mieux préserver le site S6

Impacts maximum

Impacts très forts

Impacts forts

Impacts modérés

25/10/2004

Note de synthèse relative aux impacts du projet aéroportuaire sur l'agriculture

et présentée au Groupe n° 3 du 18 octobre 2004

(collectes, enquêtes et analyses réalisées par la Chambre d'Agriculture 44
avec l'appui de la DDAF 44 et collaboration ADECA et Groupe Erdre et Gesvres)

2 parties distinctes :

I - l'agriculture dans le périmètre élargi

II- l'examen des scénarios du 9 juillet

I - L'agriculture dans le périmètre élargi

(sources : enquête Territoire Erdre et Gesvres 2003)

Résultats :

- 65 exploitations agricoles y ont leur siège (bâtiments)
- 66 exploitations y ont une partie de leur parcellaire.

Ce sont donc au total 131 exploitations qui sont concernées pour le premier groupe.

C'est une agriculture :

- Nombreuse (104 actifs)
- Jeune (57% ont - 45 ans)
- Fonctionnelle (bâtiments - installations)
- Et productive

Basée quasi-uniquement sur l'élevage bovin et notamment laitier (12 millions de litres sont produits par an) avec un quota moyen de 221 000 litres.

Trois catégories d'exploitations agricoles :

- Une grosse quarantaine d'exploitations agricoles bien structurées, fonctionnelles, laitières pour la plupart (lait seul ou accompagné de viande), où la mise aux normes est faite ou en cours, avec la présence d'un chef d'exploitation ou d'un associé de moins de 45 ans.

- Une petite vingtaine est viable, mais les exploitations sont :
 - ✓ *Plus fragiles,*
 - ✓ *Plus vétustes,*
 - ✓ *Dont la mise aux normes reste à faire (DIE déposées)*
 - ✓ *Où les successions sont possibles et envisageables, sans être assurées.*
- Une demi-douzaine d'outils est dégradée et insuffisante ; ils feront bientôt l'objet de reprise en vue de regroupements (au sein de GAEC ou d'autres exploitations agricoles).

II - Evaluations des impacts du projet aéroportuaire selon les scénarios

Approche méthodologique :

- Repérage de tous les sièges d'exploitations
- Collecte et renseignements des îlots parcellaires agricoles (le qui exploite quoi ? et où ?)
- Numérisation et superposition sur les mêmes fonds de cartes :
 - ✓ *des implantations envisagées : Pistes, aérogare, barreaux routiers, zone de bruit B*
- Tracé d'une "courbe enveloppe" du territoire perturbé pour chacun des 5 scénarios :
- Comptages
 - ✓ *Des sièges touchés*
 - ✓ *Des îlots parcellaires rencontrés ou recouverts*

Selon l'objet, un périmètre pertinent différent à examiner			
	Pour les installations aéroportuaires	Pour les infrastructures routières	Concernant le bruit et l'acceptabilité/élevage
<i>Impacts sur les sièges d'exploitations</i>	Le périmètre ZAD	Les faisceaux d'emprise et les échangeurs	Le périmètre courbe de bruit B (jaune)
<i>Impacts sur les structures parcellaires (îlots)</i>	La courbe enveloppe "territoire perturbé, synthèse des emprises et de la courbe de bruit (1 par scénario)		
<i>Impacts sur les réseaux collectifs de travail</i>	Le périmètre élargi (rectangle d'environ 5000 ha)		
<i>Impacts sur les moyens de production (droits à produire ...)</i>	Le périmètre élargi		

RESULTATS

Impacts de chacun des scénarios dans l'enveloppe « Territoire perturbé »

	Surface agricole ha	Nbre de sièges concernés	Nbre d'expl. touchées	Nbre d'îlots parcellaires recouverts
Scénario A 1-1	2 288	14	50	299
Scénario A 1-2	1 856	12	49	266
Scénario A 2	2 061	17	53	281
Scénario A3	2 395	15	51	309
Scénario B 1	2 560	17	51	311

Impact du barreau routier

	Nbre total îlots parcellaires rencontrés	îlots parcellaires rencontrés hors ZAD
Scénario A 1-1		
<i>Barreau au Nord</i>	79	44
<i>Barreau au sud</i>	72	64
Scénario A 1-2		
<i>Barreau au nord</i>	77	32
<i>Barreau au sud</i>	76	49
Scénario A2		
<i>Barreau au nord</i>	75	25
<i>Barreau au sud</i>	80	45
Scénario A3		
<i>Barreau au nord</i>	73	43
<i>Barreau au sud</i>	76	66
Scénario B1		
<i>Barreau au nord</i>	75	39
<i>Barreau au sud</i>	81	54

Sièges d'exploitation agricole dans la zone de bruit B de chacun des scénarios

Scénario A-1-1	8
Scénario A 1-2	8
Scénario A2	11
Scénario A3	9
Scénario B1	8

CONCLUSIONS

Les différences

que l'on peut constater entre scénarios sont sans doute à considérer avec la précision de la méthode cartographique des "courbes-enveloppes", elle-même liée aux précisions des tracés de courbe de bruit et de projet de barreau routier.

Concernant les tracés de barreau routier

Il n'étonnera personne que les variantes sud hors ZAD manifestent plus d'impacts que les variantes nord, pour la plupart insérées dans le périmètre initial.

Au final, cette approche ne permet pas de différencier notablement les scénarios les uns des autres, aucun ne se détache véritablement au regard des impacts sur l'agriculture.

Les impacts, dans tous les cas, seront considérables et à apprécier à leur juste importance, au travers des démarches à venir (prolongement et perspectives ultérieures) sur le foncier, les déplacements, le bruit, etc ...

Projet d'Aéroport de Notre-Dame des Landes

Groupe de travail n° 2

Dessertes en Transports Collectifs

Synthèse de la Réunion du 19 octobre 2004

La Région des Pays de la Loire chargée d'animer le groupe de travail rappelle les orientations arrêtées lors de la dernière réunion du bureau du Syndicat Mixte d'Études de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes et relatives aux objectifs de Dessertes en transports Collectifs à assurer :

- ❑ Proposition de réalisation d'une desserte métropolitaine de l'aéroport, en relation avec la gare de Nantes et en utilisant la technique tram-train pour combiner une fonction de desserte locale, y compris avec Carquefou.
- ❑ Étude de faisabilité d'une liaison rapide entre Nantes et Rennes desservant l'aéroport, et répondant à divers critères (fonctionnalité, performance, coûts et délais réalistes, avec possibilités de phasage), et examen du réaménagement éventuel de la ligne passant par Châteaubriant.

Le Cabinet Mestrans présente les conclusions de la mission réalisée pour le Conseil Général de Loire-Atlantique sur l'ensemble des enjeux ferroviaires le concernant. Ce travail a notamment fait apparaître l'existence passée d'axes de Nantes à Massérac via Blain et de Saint-Nazaire vers Châteaubriant via Pontchâteau et Blain. Ces emprises ne font plus partie du réseau ferroviaire, mais certaines pourraient être réutilisées, notamment la liaison entre Nantes et ND des Landes (via La Chapelle-sur-Erdre et Vigneux), qui est la propriété du Conseil Général.

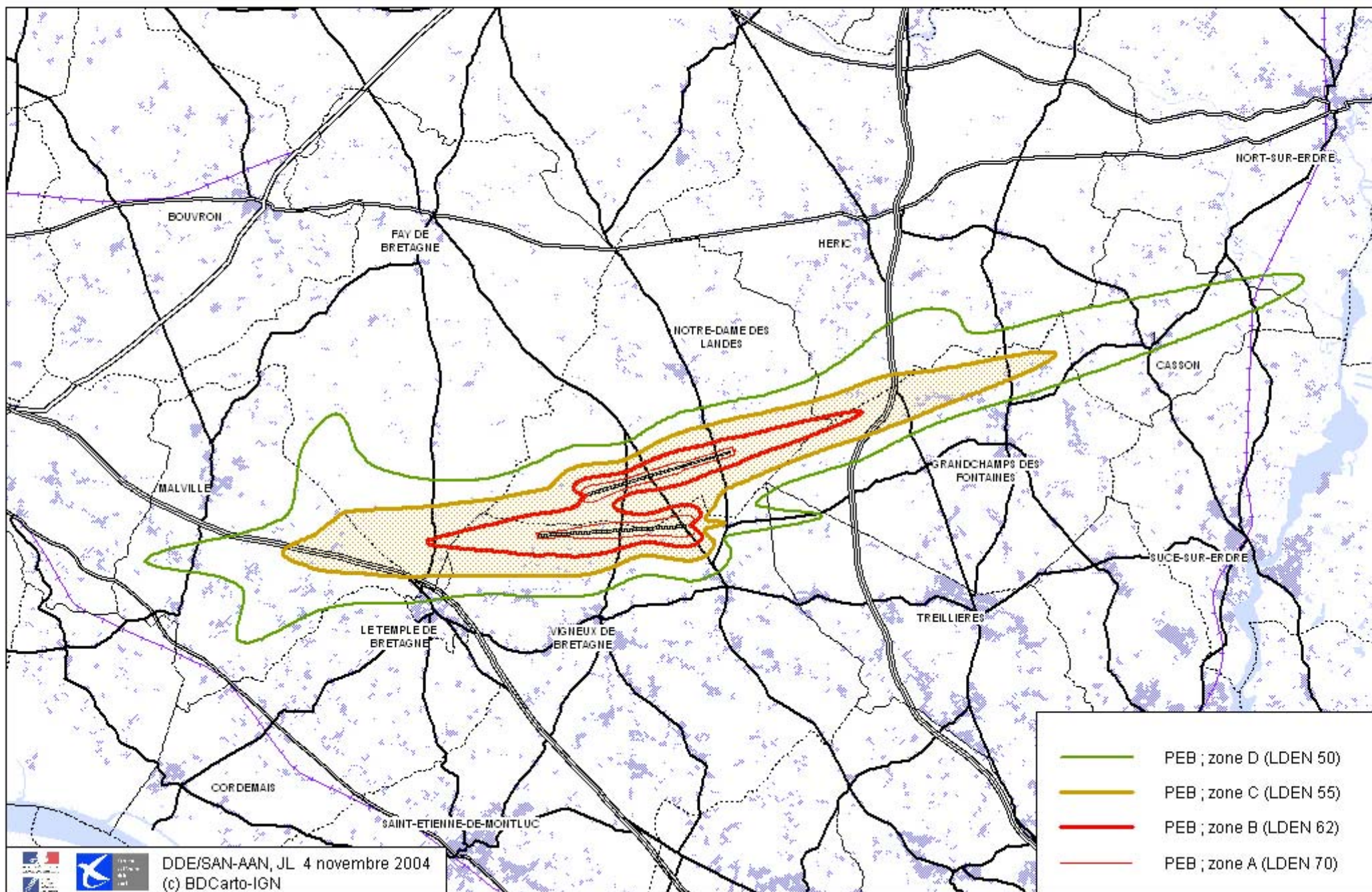
La Région des Pays de la Loire fait le point sur les études réalisées pour la réouverture de la liaison ferroviaire voyageurs entre Nantes et Châteaubriant. Un scénario a été validé en mars 2004 par le Comité de Pilotage rassemblant le Conseil Régional des Pays de la Loire, le Conseil Général de Loire-Atlantique, La Communauté Urbaine de Nantes, la SNCF, RFF et la SEMITAN. Il prévoit une ouverture en deux temps (d'abord jusqu'à Nort-sur-Erdre, ensuite jusqu'à Châteaubriant), des fréquences journalières adaptées à la demande (23 AR avec La Chapelle et Sucé-sur-Erdre, 14 AR avec Nort-sur-Erdre, 5 AR avec Châteaubriant), et l'utilisation d'un matériel de type tram-train. Les études sont en cours de finalisation, et notamment une étude d'exploitation par la SNCF, avec une proposition de grille horaire.

Réseau Ferré de France présente différentes esquisses de desserte de l'aéroport et d'une liaison rapide entre Nantes et Rennes. Ce travail vise à proposer trois types de relations : liaison entre l'agglomération nantaise et ND des Landes, liaison rapide entre Nantes et Rennes via ND des Landes, autres liaisons de ND des Landes vers la Bretagne Sud, Saint-Nazaire et la Presqu'île Guérandaise, Angers et le Sud-Loire. Différents scénarios ont été proposés, débouchant sur des premières orientations :

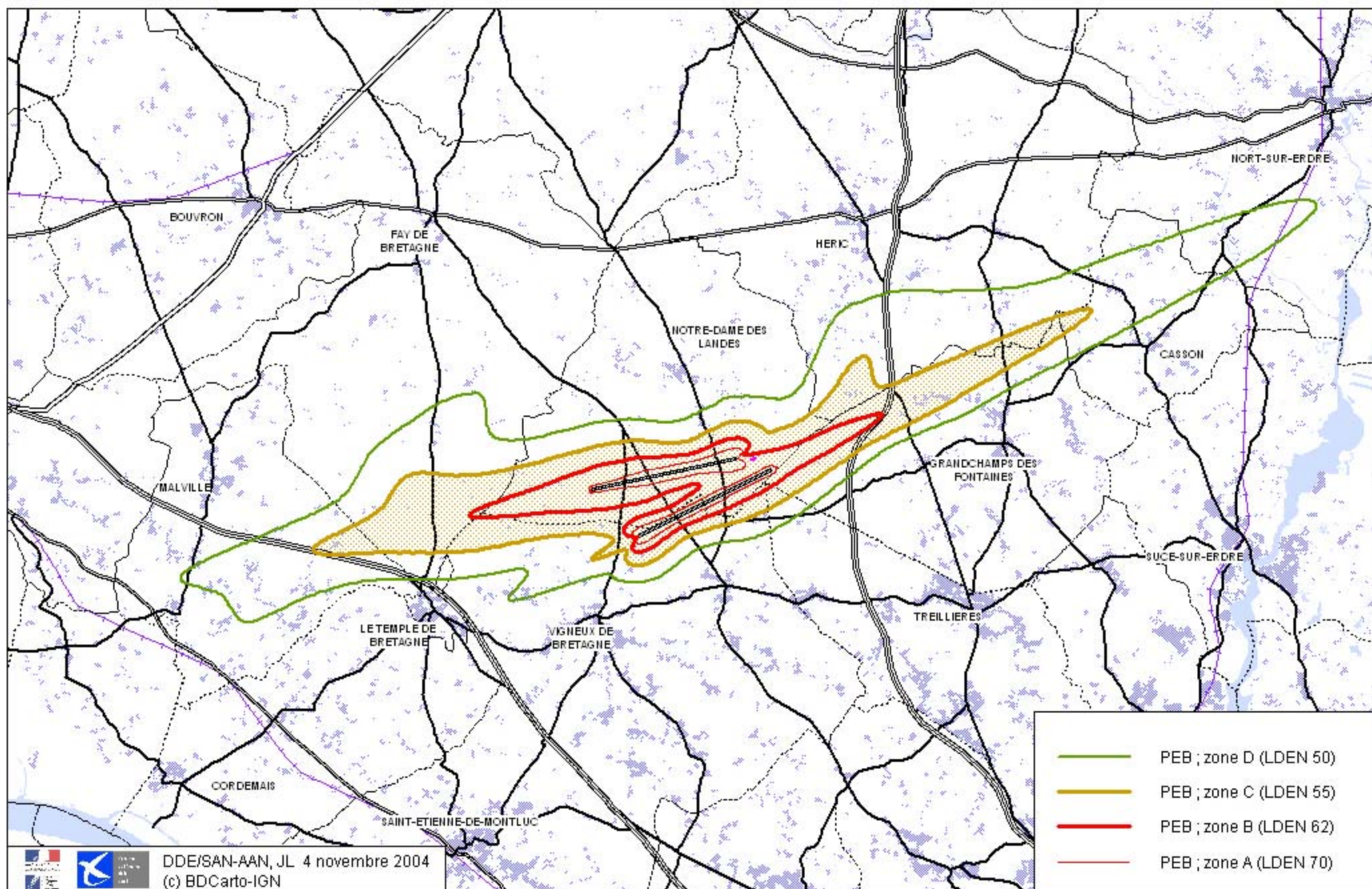
- ❑ Pour la desserte métropolitaine, les liaisons entre l'agglomération nantaise et ND des Landes sont préférables par le Nord (en passant par La Chapelle-sur-Erdre) plutôt que par l'Ouest (en passant par Chantenay), car cette ligne est déjà très chargée.
- ❑ Pour la desserte interrégionale, et notamment une liaison rapide entre Nantes et Rennes via ND des Landes, les scénarios proposés combinent les sorties de Nantes par l'Ouest ou par le Nord, l'utilisation de l'infrastructure existante de Nantes et Rennes vers Châteaubriant, la création d'une antenne ou de branches multiples pour relier ND des Landes, la création d'une voie nouvelle et directe entre ND des Landes et Rennes. Les avantages et inconvénients de chaque scénario font l'objet d'une rapide analyse multicritères à affiner (longueur de lignes, temps de parcours, existence ou non de rebroussements en gares de Nantes et Rennes, indépendance par rapport au projet tram-train).

Il est rappelé qu'il est prévu de réaliser une étude « clientèle » afin de mieux cerner les différents besoins concernés. Un projet de cahier des charges sera proposé lors de la prochaine réunion du Groupe de Travail n° 2.

Scénario A2 - PEB à long terme 2050 (9M de passagers)



Scénario A3 - PEB à long terme 2050 (9M de passagers)



Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°2 : Observatoire du foncier et de l'habitat

Un observatoire pour maîtriser le développement autour du projet

Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes aura un impact important sur les stratégies foncières et patrimoniales des particuliers, des acteurs économiques et des collectivités locales des territoires concernés.

Les secteurs situés au droit des infrastructures ou dans les zones de bruit les plus forts pourraient voir leur attrait diminuer tandis que d'autres secteurs, proches du site mais non soumis à ces contraintes, pourraient au contraire devenir très attractifs.

Un observatoire du foncier et de l'habitat est mis en place pour mesurer ces phénomènes et, ultérieurement, chercher à les orienter dans le sens d'un développement territorial durable.

A terme, cet observatoire devra s'intéresser à une zone assez large pour être significative en terme d'aménagement du territoire et proposer des informations pertinentes pour l'ensemble des partenaires.

Une phase expérimentale, en 2005, sur la communauté de communes d'Erdre et Gesvres, avant une extension du périmètre d'observation

L'identification des informations pertinentes sera d'abord effectuée avec la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CCEG) dont le territoire servira de zone test début 2005. Ce test sera facilité par le fait que la CCEG sera l'une des prochaines communautés de communes qui disposera d'un cadastre numérisé en Loire-Atlantique.

Cet observatoire s'intéressera aux terrains à bâtir, aux maisons et immeubles d'habitation et aux terres et bâtiments agricoles. Il analysera la localisation et le montant des transactions.

Son périmètre sera rapidement étendu aux communes du SIVU situées en dehors de la CCEG (Malville, Cordemais, Le-Temple-de-Bretagne) et au secteur situé entre le projet et la zone agglomérée de la communauté urbaine de Nantes pour les questions agricoles.

La mise en place du dispositif, à titre expérimental sur la communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres, est confiée à un groupe animé par l'Etat, associant le syndicat mixte d'étude de l'aéroport, la CCEG, la SAFER et les notaires du secteur.

Le comité de pilotage sera destinataire des résultats obtenus.

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Point n°3 : Communication

Le comité de pilotage a mis en place un groupe chargé de l'information des populations et de la concertation, animé conjointement par l'Etat et le syndicat mixte d'étude de l'aéroport et associant les maires des communes concernées.

Concernant l'information des populations, le groupe a mis en place les dispositifs suivants depuis le dernier comité de pilotage de février 2004 :

- Le **site Internet** de la préfecture reprend l'ensemble des informations publiques liées au projet. Il a vocation à être remplacé par un site Internet spécifique au projet.
- Une **permanence téléphonique** permet aux personnes intéressées d'avoir une information directe et personnalisée en appelant le 02.51.88.78.10. En huit mois, le numéro d'appel a permis de répondre à 239 personnes.
- Les personnes qui le souhaitent peuvent être reçues, sur **rendez-vous** en appelant la permanence téléphonique. 75 personnes ont déjà pu bénéficier de cette possibilité.

Le préfet a reçu, à leur demande, des associations mobilisées autour du projet : ACIPA, Bien Vivre à Vigneux, Solidarité Ecologie et ADECA (agriculteurs). Il leur transmettra directement les informations à caractère public et Il est prêt à les recevoir lors de chaque étape importante du projet.

Il leur a précisé qu'elles pourraient être auditionnées par les groupes de travail, à la demande de ceux-ci. Elles ont ainsi été reçues par la direction de l'aviation civile Ouest au titre du groupe « infrastructures aéroportuaire »

Concernant la suite du projet, le groupe communication propose de pérenniser la permanence téléphonique et la possibilité de rendez-vous.

Une démarche globale de communication autour du projet sera proposée et pourra déboucher, si nécessaire, sur l'association de prestataires spécialisés.