



Mardi 29 janvier 2008

Communiqué de presse

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

Le point au 29 janvier 2008

**Un projet qui réduit fortement la population soumise aux nuisances sonores
et qui améliore la sécurité**

Un projet qui s'inscrit dans le développement durable :

- *installations HQE,*
- *véhicules électriques pour le fonctionnement,*
- *desserte en transports collectifs : bus cadencés dès l'ouverture, tram-train*

Le préfet, après les parlementaires le samedi 26 janvier, a réuni le mardi 29 janvier 2008 à la préfecture, les représentants des *collectivités locales* (conseils généraux, conseils régionaux, mairies et intercommunalités), des organisations représentatives des *salariés* (CGT, CFDT, FO, CFTC, CGC, UNSA, FSU), des milieux *économiques et sociaux* (chambres de commerce et d'industrie, chambre de métiers, chambre d'agriculture, FDSEA), des *organisations représentatives des employeurs* (MEDEF, CGPME, FTP44, CAPEB), des responsables *associatifs* et des *personnalités qualifiées* ; cette rencontre avait pour objet de présenter l'état actuel du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes -et notamment l'évaluation de ce projet au regard des enjeux du développement durable-. Un échange avec les participants a pu ensuite avoir lieu. Au cours de cet échange, les aspects du projet au regard du développement durable ont été de nouveau particulièrement examinés.

Cette réunion intervient après de nombreuses consultations et l'avis favorable du Conseil d'Etat sur le projet de décret d'utilité publique.

Des éléments nouveaux d'appréciation ont été apportés, allant dans le sens d'une prise en compte optimale des enjeux du développement durable : comme par exemple la conception HQE des installations, la mise en service de véhicules électriques pour les dessertes internes, la création d'un service de bus cadencés à partir du centre-ville de Nantes, dès l'ouverture de l'aéroport. Ces nouveaux éléments seront pris en compte dans le cahier des charges de l'appel d'offres destiné à choisir le concessionnaire.

Les enjeux et les caractéristiques du projet ont été débattus lors de cette réunion ; les débats ont permis notamment d'appréhender sous ses différents aspects l'impact du futur aéroport, comparé en particulier aux effets d'une piste transversale sur le site de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Chaque participant à la réunion a eu la possibilité d'exprimer sa position, qu'elle soit favorable ou défavorable au projet.

Une large consultation pour la préparation du projet

Un débat public, sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP), a été organisé en 2003. Un comité de pilotage associant l'ensemble des partenaires a ensuite été mis en place. Il a permis d'apporter une information régulière sur la préparation du dossier de DUP. L'enquête publique a eu lieu à l'automne 2006 et la commission d'enquête a rendu un avis favorable à la mi-avril 2007. L'ensemble des réserves et recommandations

feront l'objet de réponses adaptées ; ces réponses figureront dans le dossier, en cours de rédaction, des engagements de l'Etat qui s'imposeront au concessionnaire.

Une consultation qui se poursuivra durant la phase de réalisation

Lors de la réunion, le préfet a indiqué que l'Etat propose :

- un comité d'orientation regroupant les grandes collectivités autour de l'autorité délégante,
- d'inclure dans le cahier des charges de la consultation, tout sujet qui le mériterait,
- une fois la DUP prise, la réunion d'un comité permanent de suivi pour la mise en œuvre du projet, la réunion de ce jour en constituant la préfiguration.

Le calendrier prévisionnel du projet d'aéroport

8 janvier 2008 : examen du dossier d'utilité publique par le Conseil d'Etat

26 et 29 janvier 2008 : réunions d'information et d'échanges

Après la signature du décret d'utilité publique :

- avis d'appel public à la concurrence et choix des groupements candidats,
- analyse des offres et choix du concessionnaire,
- mise au point du contrat,
- études par le concessionnaire,
- travaux (3 ans),
- mise en service prévue en 2015.

Un projet qui prend en compte les conclusions du Grenelle de l'environnement :

- *« la création de nouvelles infrastructures doit correspondre à un déplacement de trafic pour des raisons environnementales »,*
- *« améliorer les dessertes terrestres des aéroports par des transports collectifs ».*

Le projet NDDL constitue un transfert, et non une création ; l'activité commerciale sera entièrement transférée sur le nouvel aéroport. Le projet de Notre-Dame-des-Landes permettra en outre la suppression du survol à basse altitude de la ville de Nantes et de son agglomération, une réduction très importante du nombre de personnes soumises aux nuisances sonores et la suppression du survol de la zone Natura 2000 du lac de Grandlieu. Il prend ainsi totalement en compte les dimensions du développement durable.

La mise au point des dessertes terrestres en transports collectifs fait l'objet d'études, de manière à proposer une offre de services à l'ouverture de l'aéroport.

Le projet d'aéroport intègre les exigences du développement durable : nuisances sonores, dessertes en transports collectifs, route apaisée, prise en compte de la profession agricole, prise en compte des milieux naturels, normes HQE appliquées aux installations...

Les nuisances sonores

Les deux pistes du projet d'aéroport ont été positionnées, après une concertation avec les collectivités, pour minimiser l'impact du bruit sur les populations environnantes (moins de 2 700 habitants dans le plan d'exposition au bruit prévisionnel -PEB- du nouvel aéroport). La plate-forme de Notre-Dame-des-Landes apparaît ainsi comme générant des nuisances sonores d'un niveau largement inférieur à l'aéroport actuel ou bien encore à celles qui

découleraient de l'hypothèse de l'implantation d'une piste transversale sur Nantes-Atlantique.

Les dessertes en transports collectifs

- Une liaison cadencée par bus depuis Nantes, via la RN 137, fonctionnera dès l'ouverture de l'aéroport ; elle empruntera également la « route apaisée » prévue pour la desserte de l'aéroport qui, par sa conception sur les aspects paysagers et géométriques, est étudiée pour contribuer naturellement à une réduction de la vitesse des usagers.
- Une desserte tram-train est à l'étude pour un fonctionnement à l'horizon de l'ouverture.
- Une liaison ferrée reliant Nantes et Rennes desservant l'aéroport sera mise à l'étude.

Prise en compte des milieux naturels : le caractère bocager du site sera préservé au maximum, avec des mesures de protection de la faune et de la flore

- Ainsi, des mesures agri-environnementales sont prévues, avec la préservation de 165 ha au nord-est de l'emprise. Une zone de 113 ha au sud-est est également préservée, pour des fonctions écologiques et agricoles.
- Un observatoire unique de suivi environnemental sera constitué.
- Un plan de gestion environnemental sera également mis en place : il portera sur 13 000 ha, avec des passages destinés à la faune, la création de mares, des opérations de reboisement...

Les équipements

- Les installations (aérogare, installations aéronautiques) devront être HQE.
- L'organisation de la plate-forme intègrera la limitation des temps de roulage des avions.
- Les dessertes internes de la plate-forme seront réalisées par des véhicules électriques.
- Un traitement in situ des eaux pluviales et usées est prévu.
- Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air sera mis en place.

La prise en compte de l'agriculture

Une cinquantaine d'exploitations est concernée par le projet : des solutions individuelles sont recherchées (indemnisations, relocalisations) en concertation étroite avec la chambre d'agriculture.

SUR LE SITE INTERNET DE LA PREFECTURE

http://www.loire-atlantique.pref.gouv.fr/amenagement/prefet_nddl_cr.html

Contact presse :

Préfecture de la région Pays de la Loire, Préfecture de la Loire-Atlantique

Service de la Communication Interministérielle (SCI) 02 40 41 20 90 - Portable 06 78 75 50 67 –

communication@loire-atlantique.pref.gouv.fr

Annexe 1

Une piste transversale est-elle possible ?

Une piste transversale : plus de bruit, plus de pollution, un coût élevé, un projet en première couronne de l'agglomération, ni prévu, ni concerté

Une piste transversale exposerait plus de 10 000 personnes à des nuisances sonores (contre 2 700 pour le projet NDDL) -dont des établissements de santé et des établissements scolaires-. Elle entraînerait des temps de roulage des avions importants avec une pollution accrue. Elle nécessiterait de déplacer les infrastructures ferroviaires et routières et de procéder à de nombreuses expropriations d'habitations et de bâtiments à usage industriel ou agricole. Le coût de réalisation de cette piste a été estimé à environ 450 M€. Ce projet n'a enfin été ni prévu, ni concerté à ce jour, et les documents d'urbanisme des communes concernées ne le prennent pas en compte.

La carte jointe présente l'urbanisation existante au droit d'une telle piste transversale.

Annexe 2

Caractéristiques et coût du projet

Le projet d'aéroport comprendra deux pistes dès l'ouverture ; il est dimensionné pour accueillir 4 millions de passagers dès l'ouverture et un plafond de 9 millions à terme.

Les nuisances sonores concerneraient au maximum **2 700** personnes à l'horizon 2050.

L'appréciation sommaire des dépenses de réalisation est de **581 M€** :

- *acquisitions foncières : 19 M€,*
- *plate-forme aéroportuaire (études et travaux) : 454 M€,*
- *dessertes routières, rétablissements de voirie : 57 M€,*
- *mesures agri-environnementales : 41 M€,*
- *mesures d'accompagnement : 10 M€.*

Annexe 3

La saturation à moyen terme de Nantes-Atlantique

Saturation à moyen terme, impliquant, avec un trafic en hausse, des nuisances sonores pour plus de 41 000 personnes

L'augmentation du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique connaît une croissance régulière, supérieure en moyenne à 5 % par an, voire très supérieure sur une année : 2,59 millions de passagers en 2007, contre 2,16 en 2005. Les capacités de cet équipement seront saturées à moyen terme (capacités d'accueil maximales : 3,5 millions de passagers/an) ; 50% des atterrissages nécessitent un survol à basse altitude de la ville de Nantes

Conséquences de l'augmentation du trafic

Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique concerne plus de 41 000 personnes ; une augmentation du trafic exigerait une adaptation du plan d'exposition au bruit qui s'étendrait plus largement sur le centre de l'agglomération et ferait peser des contraintes sur l'urbanisation et les projets de développement. Dans l'hypothèse d'un trafic de 4,5 M de passagers, le PEB affecterait 63 000 personnes.