

**enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport de
NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière et
enquête sur la mise en compatibilité des PLU de
FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES,
NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-
DE-BRETAGNE**

ordonnance du TA de NANTES du 10/07/2006

arrêté de Monsieur le Préfet de LOIRE ATLANTIQUE du 27/09/2006

enquêtes du 18/10 au 30/11/2006

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête formule ici séparément de son rapport d'enquête un avis motivé sur le projet soumis à l'enquête en indiquant clairement s'il est favorable ou défavorable au projet.

S'agissant d'une double enquête, le présent document comporte en conséquence 2 chapitres :

1. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport (enquête DUP)
2. les conclusions motivées de la Commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU

1. Conclusions motivées de la Commission d'enquête sur l'utilité publique du projet d'aéroport

Données générales extraites du dossier de DUP et des éléments de réponse transmis par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête

L'aéroport de Nantes-Atlantique est le 10^{ème} aéroport français et le 8^{ème} aéroport de province avec 2,1 millions de passagers en 2005.

Sur les 15 dernières années, il a enregistré une progression moyenne de 4,3%/an ce qui le place sur ce critère en 3^{ème} position derrière CDG (Roissy CHARLES DE GAULE) et Beauvais.

L'analyse des chiffres depuis 2000 montre une chute consécutive aux attentats du 11/09/2001 puis une nouvelle progression à partir de 2004.

Cette évolution est principalement due au dynamisme de la région.

L'aéroport actuel est situé au Sud-Ouest de l'agglomération nantaise, à proximité immédiate du périphérique.

Il se développe sur une surface totale de 319 ha avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large.

L'activité de l'aéroport comporte 3 volets :

- le transport passagers en forte croissance depuis 1975

Pour les vols réguliers, l'attractivité de l'aéroport s'étend sur les départements de Loire-Atlantique, de Vendée, de Maine-et-Loire et du Morbihan soit une population de près d'1,7 millions.

Pour les vols vacances et charters, le rayon de clientèle est beaucoup plus large. Il correspond à un trajet d'environ 2 h et correspond au 3 grandes régions de l'Ouest : Pays de Loire, Bretagne et Poitou-Charentes.

Evolution du nombre de passagers - trafic commercial (Source : DGAC)

Nb de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
commerciaux	1 992 909	1 981 438	1 876 903	1 905 606	1 938 447	2 161 177	2 423 720

**Evolution du nombre de mouvements avions commerciaux
(Source : DGAC)**

Nb de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
commerciaux	41 739	39 081	35 898	34 301	31 219	35 486	37 156

- le fret aérien : une part secondaire de l'activité

Avec moins de 10 000 tonnes transportées, cette activité a une faible incidence.

- l'aviation non commerciale : une activité de complément

L'aviation non commerciale correspond à l'aviation d'affaires, aux aéro-clubs, aux hélicoptères...

Ce trafic est important (43% des mouvements).

Il n'impacte pas ou peu la capacité de l'aéroport car il intervient en dehors des créneaux utilisés par l'aviation commerciale.

Ce trafic est en baisse probablement par l'effet cumulé des coûts de pratique en hausse sensible et des contraintes imposés par l'augmentation du trafic commercial.

L'environnement de l'aéroport est constitué du lac de Grand Lieu, par une zone d'activité riveraine et par la partie Sud et Ouest de l'agglomération Nantaise.

Ce lac d'effondrement est un des plus grands lacs naturels de France.

Il constitue une grande réserve ornithologique. Il est classé ZPS et appartient au réseau Natura 2000. Il présente un ensemble de milieux variés de grande qualité.

Il est également recensé comme réserve naturelle et site classé.

La zone d'activité qui s'est développée autour de l'aéroport s'étend sur 8 communes. Elle est le principal pôle d'activité au Sud de la Loire.

Pour l'essentiel, les activités qui s'y développent ne sont pas liées à la présence de l'aéroport.

Compte tenu de la proximité de l'agglomération Nantaise, le bruit aérien est un enjeu fort.

Aéroport du Grand Ouest - enquêtes DUP et compatibilité des PLU - ordonnance n°E06000484/44 du 10/07/06 et arrêté préfectoral du 27/09/06 - rapport et avis de la commission d'enquête du 13/04/07

Une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) existe sur le site de Nantes-Atlantique depuis 1988.

Elle est présidée par la préfet et elle regroupe les représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de riverains.

Les trajectoires d'envol constituent l'essentiel des débats de la CCE.

Sur le plan économique, l'aéroport « pèse » 1 750 emplois (chiffre 2003) et 135 millions d'€ au sein des services et entreprises implantés sur la plate-forme.

A cela, il convient d'ajouter les impacts indirects :

- les activités économiques des entreprises hors du site mais qui sont au service des usagers de l'aéroport : agences de voyage, tours opérateurs, hôtels, restaurants, commerces, tourisme... pour 120 millions d'€ (données enquête 2003) ;
- les dépenses successives effectuées par tous les bénéficiaires des avantages économiques directs et indirects de l'aéroport pour 510 millions €.

Les perspectives de développement de l'aéroport sont importantes.

Toutes les simulations de trafic annoncent sa saturation à moyen terme.

Le dossier prend en compte une hypothèse de trafic de **4 millions de passagers à l'horizon 2025**.

La configuration actuelle de l'aéroport comporte des obstacles à son développement :

- une piste unique, frein à la compétitivité

L'aéroport ne dispose que d'une seule piste.

Elle est exploitée dans les deux sens suivant le vent.

Cette caractéristique limite la capacité d'accueil de l'aéroport et son niveau de service.

- une aérogare au maximum de ses capacités

L'aérogare a une surface de l'ordre de 30 000 m².

En appliquant le ratio de 10 000 m²/ million de passagers, les hypothèses de trafic montrent que l'équipement serait saturé avant 2020.

Une extension de l'aérogare serait possible pour porter sa capacité à 4 millions maximum pour 80 millions d'€ moyennant une qualité de service légèrement dégradée.

- des nuisances sonores très impactantes sur les riverains

Les travaux complémentaires engagés lors du débat public ont révélé que le niveau de saturation de l'aéroport est plutôt lié aux impacts sonores et urbains de l'exploitation de Nantes-Atlantique.

L'expertise menée dans le cadre de la CPDP (Commission Particulière de Débat Public) a évalué l'impact du maintien de l'aéroport jusqu'à son extrême saturation :

- 4,5 millions de passagers
- horizon 2020 – 2030
- niveaux sonores les plus exigeants tels que recommandés par l'ACNUSA.

63 000 personnes seraient concernées par le PEB en zones A+B+C+D dont 16 000 en zones A+B+ C.

L'urbanisme serait fortement contraint puisque la zone D s'étendrait au delà de la gare SNCF de Nantes, et la zone C au delà de l'île de Nantes.

Le PEB actuellement en vigueur a été révisé et approuvé le 17/09/2004.

Il couvre 5 810 ha et concerne 41 140 personnes. Cette couverture est 6 fois plus importante que celle du précédent PEB qui datait de 1993.

Les solutions d'aménagement in situ existent : extension de l'aérogare, création d'une 2^{ème} piste, utiliser l'aéroport de St Nazaire / Montoir en complément, mobiliser les capacités aéroportuaires du Grand Ouest, favoriser la complémentarité aérien – TGV...

Ces différentes options n'apportent pas de solutions de portée suffisante pour palier la saturation prévisible de l'aéroport tant sur le plan technique que sur le plan des nuisances sonores.

L'Etat a décidé en conséquence de porter un projet visant à déménager l'activité de NA sur un site situé au Nord de Nantes, à 22 km de son centre, à Notre-Dame-Des-Landes (NDDL).

Dès la fin des années 1960, la création d'un nouvel aéroport pour les régions Bretagne et Pays de la Loire a été envisagée dans le cadre du schéma de structure d'équilibre Nantes / St Nazaire.

A cette époque, le site de NDDL avait été identifié comme site préférentiel, notamment grâce à sa desserte routière.

Le 11/01/1974, l'Etat créait une ZAD (Zone d'Aménagement Diféré) sur le site pressenti et en confiait la mise en œuvre au Conseil Général de LOIRE ATLANTIQUE (repris plus loin sous le sigle CG 44). Il a été ainsi ouvert un droit de préemption pendant 14 ans, jusqu'en 1988. A cette date, les communes ont pris le relais par un droit

Aéroport du Grand Ouest - enquêtes DUP et compatibilité des PLU - ordonnance n°E06000484/44 du 10/07/06 et arrêté préfectoral du 27/09/06 - rapport et avis de la commission d'enquête du 13/04/07

de préemption urbain délégué au CG 44 jusqu'en 2004. Ce droit a permis au CG 44 d'acquérir une grande partie des terrains.

Début 2000, le projet a été relancé par la réunion interministérielle du 26/10/2000 et la DTA de l'estuaire de la Loire qui prennent en compte le transfert de l'aéroport de Nantes-atlantique vers la future plate-forme de NDDL.

Les études ont été inscrites au contrat Etat – Région 2000 – 2006.

En mai 2001, le ministre chargé des transports confiait au préfet de région la préparation d'un débat public sur le sujet.

La CNDP (Commission Nationale de Débat Public) a décidé le 9/07/2001 d'organiser ce débat qui s'est tenu du 15/12/2002 au 28/05/2003.

Le rapport établi par la CPDP publié le 15/07/2003 décrit le déroulement des débats, rappelle les positions exprimées, notamment la volonté de limiter les nuisances sonores et donc d'abandonner la famille de scénarios avec l'aérogare située au Nord des pistes (appelée scénario « Sud 510 m »).

Par arrêté du 9/10/2003, au vu du CR de la CPDP, l'Etat a mis à l'étude le projet en vue de poursuivre la procédure.

Les conditions de cette poursuite y sont précisées :

- l'aérodrome aura vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution de celui de Nantes-Atlantique ;
- il sera classé en catégorie A au sens du code de l'aviation et comportera 2 pistes ;
- sa capacité maximale sera de 9 millions de passagers par an ;
- il sera implanté dans la ZAD ;
- le scénario « Sud 510 m » est abandonné ;
- les études seront menées dans le respect des principes de développement durable et dans le souci de minimiser l'impact environnemental ;
- les dispositions de l'article 155 de la loi du 27/02/2002 susvisée (droit de délaissement) seront mises en œuvre.

A l'issue du débat public, les études ont été menées dans un souci de concertation avec les différents acteurs et riverains.

Différents organes ont été créés pour permettre une consultation régulière des principaux acteurs concernés : les collectivités impactées par l'aspect socio-économique et celles directement touchées par l'emprise pressentie.

Il a été ainsi créé :

- le comité de pilotage,

- le syndicat mixte d'études de l'aéroport de NDDL représentant des collectivités territoriales,
- le pôle d'information.

Les études se sont poursuivies pour aboutir à un avant-projet qui est soumis à enquête publique avec deux volets :

- l'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité des communes concernées directement par le projet.

Dans ce chapitre, la commission examine le volet « l'utilité publique » de ce grand équipement.

Le programme présenté par l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique DUP concerne :

- La réalisation de la plate-forme aéroportuaire qui comprend la zone de manœuvre des avions (2 pistes et leurs voies de desserte) et la zone des installations situées entre les pistes (stationnement des avions, aérogare et activités directement liées au fonctionnement de l'aéroport). La plate-forme et ses voies de desserte occupent près de 1 000 ha (940 ha pour la plate-forme aéroportuaire + le barreau routier et le rétablissement des communications).
- La réalisation de la desserte routière de la plate-forme aéroportuaire. Cette desserte est constituée par un barreau entre la RN 165 et la RN 137 dont les caractéristiques sont adaptées pour écouler le trafic attendu (11km avec un profil en travers pouvant aller jusqu'à 32 m).
- La réalisation de voies nouvelles ou de recalibrage des voies existantes en vue de réorganiser la voirie locale compte tenu de l'impact du projet sur celle-ci.
- La réalisation des ouvrages d'assainissement nécessaires à la gestion et au traitement des eaux pluviales et des eaux usées issues de la plate-forme et de sa desserte routière.

D'autres réflexions sont en cours. Plusieurs projets ressortent :

- à l'horizon de l'ouverture de l'aéroport
 - projet de nouveaux espaces d'accueil d'entreprises à vocation aéroportuaire,
 - projet de desserte par un tram-train de la plate-forme.
- à l'horizon de 2025
 - une desserte ferroviaire Rennes Nantes via le futur aéroport

Ces différents projets feront l'objet de procédures de DUP spécifiques conduites par leur maître d'ouvrage respectif.

Il s'agit d'opérations complémentaires au projet d'aéroport, non incluses dans le programme des travaux.

Elles ont été prises en compte dans la conception de l'aéroport pour que leur intégration soit facile, notamment pour ce qui concerne les gares et l'organisation des échanges multimodaux.

Pour le site aéroportuaire actuel, l'Etat a indiqué lors du débat public qu'il y aurait transfert des activités de Nantes-Atlantique sur Notre-Dame-des-Landes.

- le trafic commercial sera transféré ;
- les activités industrielles et de services présentes sur le site de Nantes-Atlantique et non directement liées à la proximité d'un aéroport commercial seront maintenues et développées ;
- le renforcement du pôle aéronautique, qui restera un pôle économique majeur de l'agglomération nantaise, sera encouragé sur le site actuel ;
- la piste actuelle sera maintenue pour répondre aux nécessités du fonctionnement industriel et son emprise revue en conséquence (l'emprise de l'aéroport recalibré passerait à 80 ha) ;
- les emprises libérées participeront à l'apport de l'Etat à l'opération aéroportuaire (les terrains appartenant à l'Etat sur le site de Nantes-Atlantique s'élèvent aujourd'hui à 320 ha au total ce qui permet de libérer 240 ha).

Les principales idées exprimées par le Public

Beaucoup d'opposants au projet sont venus dénoncer un projet du passé, une concertation insuffisante, un dossier « touffu » qui ne démontre pas l'utilité du projet de plate-forme NDDL.

Ils contestent les projections de trafic qui auraient été grossièrement surestimées.

L'intérêt socio-économique ne serait pas démontré.

Sur le plan économique et financier, ils contestent les affirmations figurant au dossier sur l'emploi, l'estimation du projet, sa rentabilité et le service supplémentaire qu'il est censé apporter.

Ils relèvent que le projet entraînerait la disparition de plusieurs dizaines d'exploitations agricoles et une destruction irréversible du milieu naturel.

Ils soutiennent que le projet a rejeté toutes les solutions alternatives sans les avoir préalablement sérieusement étudiées.

Ils considèrent que le projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire.

Ils soutiennent que la sortie de ZAD (une partie de la plate-forme prévue au projet sort de l'emprise de la ZAD) constitue une irrégularité.

Ils critiquent les mesures de compensation qu'ils jugent insuffisantes.

L'analyse de ces idées par la commission

Sur l'appréciation du trafic, les dernières données confortent la position du maître d'ouvrage et les simulations qu'il présente. Après un ralentissement sensible consécutif aux attentats du 11/09/2001, le trafic commercial est reparti à la hausse que ce soit en nombre de passagers ou en nombre de mouvements.

L'intérêt socio-économique a fait l'objet d'une étude sérieuse et détaillée en pièce F. Quels que soient les scénarios retenus, les calculs de TRI donnent des résultats acceptables à bons.

L'évaluation financière du projet paraît sérieusement établie. Elle a fait l'objet de validation de la part des autorités de tutelle (DGR – Direction Générale des Routes - pour le projet routier, DGAC – Direction Générale de l'Aviation Civile - pour la plate-forme aéroportuaire – voir annexes H8 et H9).

La rentabilité du projet a fait l'objet d'une analyse approfondie par les services de l'Etat. Le futur aéroport dégagera un EBE (Excédent Brut d'Exploitation) qui lui permettra de financer et d'amortir une grande partie des investissements, tout en assurant la rémunération du concessionnaire.

La charge pour l'état se limitera au barreau routier (63 M€ HT), aux équipements de navigation aérienne (34 M€ HT) et à une éventuelle participation via une subvention d'investissement dans le financement de l'aéroport. Cette charge devrait être compensée par les recettes attendues sur la vente des 240 ha de terrains libérés du fait de la réduction d'activité de NA.

Le gain de service de la future plate-forme en terme d'exploitation paraît établi : temps de roulage, capacité d'accueil, ILS, nuisances sonores, survol des zones habitées...

En ce qui concerne l'agriculture, le maître d'ouvrage s'est engagé : « un accompagnement de chacune des exploitations impactées sous forme d'un appui technique et d'un soutien logistique et administratif est prévu, par convention, avec la chambre d'agriculture sur une durée de 6 années ». Malgré cette assurance, on comprend l'inquiétude des agriculteurs. Ils ont besoin d'être fixés au plus vite sur leur avenir. Cependant, à ce stade d'étude, le maître d'ouvrage peut difficilement être plus précis. Il lui faut attendre les résultats de l'enquête publique, modifier éventuellement ses études, boucler et faire adopter son avant-projet avant d'élaborer les études de détail.

La destruction du milieu est le prix à payer pour accueillir la nouvelle plate-forme. Les mesures proposées limiteront l'impact du projet. Elles présentent des mesures de compensation dont l'efficacité pourra être contrôlée par les différents outils de suivi qui sont présentés dans l'étude d'impact.

Il faut aussi compter dans le bilan des espaces naturels consommés, les 240 ha de terrains libérés à NA qui permettront une extension de l'urbanisme sans consommer de nouveaux espaces naturels.

Les solutions alternatives ont été étudiées lors de l'élaboration du projet et lors du débat public. L'alternative piste Est Ouest à NA a été écartée par le maître d'ouvrage au même titre que toutes les solutions d'amélioration imaginées à NA.

L'analyse des porteurs du projet l'a amené à conclure que les contraintes foncières, techniques, urbanistiques, environnementales, sécuritaires... rendent vaines toute tentative d'amélioration durable à NA qui soit à l'échelle des problèmes posés.

Les solutions alternatives à NA ne permettent pas de régler les principaux inconvénients du site NA :

- contraintes foncières : 320 ha disponibles alors qu'un outil adapté à la demande exige probablement un minimum de 700 ha ;
- contraintes techniques : implantation ILS sur piste 21, temps de roulage si les installations actuelles sont réutilisées...
- contraintes environnementales : importance des populations touchées par les nuisances sonores, atteinte à des milieux de haute qualité protégés de façon réglementaire...
- contraintes liées au survol de zones habitées : risque lié au survol de zone d'habitat dense...

Contrairement à ce qu'affirment les opposants au projet, la commission ne considère pas que « le projet est trop marqué par des préoccupations spéculatives sur le foncier et l'habitat et la recherche d'image pour la région et pour quelques représentants élus du territoire ».

Même si la question foncière est importante pour l'équilibre du financement de l'opération (la pièce F du dossier est très nette à cet égard – voir le calcul du TRI – Taux de Rendement Interne – où l'impact de la question foncière est décisif), ce n'est pas son objectif principal.

Le projet s'inscrit bien dans une volonté d'aménagement du territoire exprimée depuis longtemps qui a servi de base à l'élaboration des documents d'urbanisme : DTA (Directive Territoriale d'Aménagement), projet de SCOT (Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale), POS/PLU des communes concernées qui ont respecté les principes affichés par l'Etat dans ses PAC (Porter A Connaissance) lors de l'élaboration de ces documents.

En conclusion

S'agissant d'une enquête préalable à la déclaration publique de l'opération, il appartient à la commission de se prononcer, suivant la théorie du bilan, sur l'utilité publique de l'opération.

La commission porte au crédit de l'opération :

- la mise en œuvre d'un outil adapté au développement attendu pour la Région tant sur le plan économique que sur le plan du trafic aérien ;
- toute chose étant égale par ailleurs, la baisse importante du nombre de personnes impactées par les nuisances sonores ;
- la réduction sensible du risque lié au survol des populations ;
- la cohérence du projet avec les décisions prises en terme d'aménagement du territoire depuis près de 30 ans ;
- de nouvelles ressources pour le développement urbain des communes du Sud Loire (les 240 ha libérés à NA + les zones libérées des contraintes du PEB actuel) ;
- un projet fédérateur à l'échelle du Grand Ouest ;
- des mesures de compensation face aux perturbations attendues ;
- de nouvelles rentrées fiscales compte tenu de l'augmentation de l'activité attendue ;
- une activité pérenne sur le plan économique à l'échelle de la durée d'amortissement du projet ;
- des modalités de financement qui permettent d'envisager la construction et l'exploitation de l'équipement sans lourdes charges pour l'Etat et les collectivités locales.

A son débit, elle comptabilise :

- un lourd tribut pour l'environnement (eau, faune, flore) ;
- un lourd tribut pour l'agriculture (près de 1 000 ha de terres agricoles sacrifiées – voire plus à long terme) ;
- un impact socio-économique fort sur les communes limitrophes ;
- des mesures de compensation qui semblent trop limitées ou tout au moins pas suffisamment détaillées pour les communes de la CCEG (besoins en équipements publics, en rétablissements de communication, accompagnement pendant la phase travaux...) ;
- des incertitudes qui restent à lever sur les liaisons fer : tram-train et TGV Rennes – NDDL ;
- un pari sur l'avenir.

La Commission d'enquête a regretté que :

- la question de l'alternative « Solidarité Ecologie » (une seule piste Est Ouest) n'ait pas pu être totalement traitée par le débat public. Cette question a occupé une grande partie de l'enquête alors qu'elle aurait du être examinée à fond lors du débat public ce qui aurait permis à l'enquête de se concentrer sur le projet NDDL. A l'issue du débat public, chaque partie est restée sur ses positions : l'association a considéré que son alternative « une piste Est Ouest » à NA n'avait pas été étudiée. Le maître d'ouvrage a principalement examiné une solution 2 pistes à NA considérant qu'une seule piste n'était pas capable d'assurer un trafic au delà de 4 millions de passagers.
- le niveau de précision des documents fournis à l'enquête ait déçu le public, notamment les agriculteurs, leurs organisations et les élus de la CCEG. Ils attendaient beaucoup plus de précisions dans les documents d'enquête sur d'éventuelles mesures de compensation. Compte tenu du niveau d'étude atteint par le projet au stade de l'enquête (avant-projet sommaire), il est normal que de nombreuses questions n'aient été traitées que sur le principe. Il reste à les examiner dans le détail. Ce processus de mise au point du projet n'a probablement pas été assez expliqué aux intéressés dans la phase de concertation préalable.
- certaines parties de la pièce F soient trop elliptiques et qu'elles ne puissent pas être comprises par le commun des mortels.
- les réponses aux contributions importantes soient si laconiques alors que la commission s'était donnée la peine de les résumer compte tenu de leur spécificité.

La Commission d'enquête a apprécié :

- la clarté des pièces A à E du dossier.
- la pertinence des mesures de compensation proposées même si certaines d'entre elles restent à préciser et à décliner dans le détail. Les principales mesures proposées sont :
 - Eau : mise en place d'un conservatoire de la qualité des eaux (sans préjuger des mesures qui pourraient intervenir dans la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).
 - Patrimoine naturel : prospection floristique, déplacement de vieux arbres, suivi de chantier, plan de gestion environnemental sur 1 600 ha, acquisition de 162 ha à l'Est du site, passages à faune, plantations de haies, reboisement, acquisition de 62,2 ha pour reboisement compensateur, plan de gestion environnemental sur 13 000 ha,

acquisition d'espaces sensibles avec plan de gestion agri-environnemental, création de 156 mares, restauration de milieux récepteurs, déplacement d'espèces, amélioration des connaissances, création d'un observatoire de suivi environnemental...

- Paysage : mise en œuvre d'un projet paysager sur l'équipement et ses voiries d'accès
- Aménagement du territoire : réservation d'un espace de respiration entre l'aéroport et l'agglomération Nantaise
- Loisir : création de 15 km de chemins de randonnée, site de remplacement pour le moto-cross...
- Patrimoine culturel : réflexion à mener pour la sauvegarde d'éléments intéressants...
- Bruit : mise en œuvre du droit de délaissement, création d'une CCE, mise en œuvre d'un PEB, d'un PGS, d'un dispositif de mesure de bruit avant la mise en service...
- Air : mise en place d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air

Considérant que le projet tel qu'il a été soumis à enquête publique présente plus d'avantages que d'inconvénients, malgré ses imperfections et ses imprécisions, la commission d'enquête donne un **avis favorable**, à la majorité de 5 voix sur 7, à l'utilité publique du projet d'aéroport de NOTRE-DAME-DES-LANDES et de sa desserte routière.

Cet avis est soumis aux **réserves et recommandations** suivantes :

Les réserves :

- L'étude d'impact suggère tout un catalogue de mesures pour le suivi de l'opération et de ses conséquences sur l'environnement. Elle prévoit de nombreuses actions spécifiques et la mise en place de structures consultatives : observatoire pour le suivi de la qualité des eaux, observatoire de suivi environnemental, mise en œuvre d'un dispositif de mesure de bruit avant la mise en service, mise en place d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air... La commission demande qu'un seul observatoire supervise l'application de l'ensemble des mesures proposées et les structures ad hoc qu'il est prévu de créer. Cela favorisera une approche systémique

et globale qui ne pourra être que favorable à la défense des intérêts environnementaux. Cet observatoire sera chargé d'établir un point zéro avant le démarrage des travaux.

- Le projet de rétablissement des communications paraît faible. La commission demande qu'il soit complété pour permettre un désenclavement du bourg de NDDL vers l'Ouest et la RN 165.
- Pour garder toute la cohérence au transfert (et éviter une mésaventure de type Mirabel – nouvel aéroport de MONTREAL abandonné au profit de l'ancien), la commission demande qu'à l'ouverture de la plate-forme NDDL, l'activité de NA soit strictement limitée au trafic aérien lié à l'activité d'AIRBUS.
- Concernant le traitement des eaux sur les aires de déverglaçage, la commission relève une contradiction entre les mesures décrites en page 284 de l'étude d'impact et celles figurant dans la réponse du maître d'ouvrage au sous-thème 8.2 qui semblent moins qualitatives. Dans ces conditions, elle considère que seules les mesures d'isolement et de traitement définies dans l'étude d'impact doivent être retenues.

Les recommandations :

- Concernant la CCEG, la commission recommande au maître d'ouvrage de poursuivre la concertation en lui rappelant son obligation en matière de rétablissement des communications tant pendant la phase travaux que pendant la phase exploitation.
- Concernant les agriculteurs, la commission a relevé les mesures de compensation annoncées. Elles ne sont définies aujourd'hui qu'au stade du principe. Il convient de poursuivre rapidement la concertation pour les définir avec précisions. Le monde agricole supporte l'incertitude du projet de NDDL depuis trop longtemps ce qui lui crée des difficultés : blocage foncier, baux précaires, mises aux normes des installations sans visibilité sur l'amortissement des travaux... Il convient désormais de lui donner rapidement les moyens de se réorganiser sur place ou de retrouver une implantation à l'extérieur de la zone perturbée.
- Concernant les liaisons fer, la commission prend acte des dates annoncées dans le dossier : liaison tram-train à l'ouverture du futur aéroport (2012) et liaison TGV Rennes - NDDL à l'horizon 2025. Il appartient au porteur du projet, en l'occurrence l'Etat, de s'engager résolument dans la réalisation de ces projets (dans lesquels il peut fortement s'impliquer) pour que ces échéances soient respectées.

Aéroport du Grand Ouest - enquêtes DUP et compatibilité des PLU - ordonnance n°E06000484/44 du 10/07/06 et arrêté préfectoral du 27/09/06 - rapport et avis de la commission d'enquête du 13/04/07

- Pour éviter un trop fort impact sur l'environnement, tant pendant les travaux que pendant la période d'exploitation, la commission recommande qu'un projet équilibré en terrassements (déblai = remblai) soit trouvé pour éviter tout apport extérieur à l'opération.

Fait à Nantes, le 13/04/2007

Isabelle AUBRY
Membre titulaire

Thierry FLIPO
Président

Pascal CUENIN
Vice-président

Georges KIRGO
Membre titulaire

Yves GODEC
Membre titulaire

Gérard CHARTIER
Membre titulaire

Marcel TRAVERT
Membre titulaire

2. Conclusions motivées de la Commission d'enquête sur la mise en compatibilité des PLU

Données générales

5 PLU doivent être mis en compatibilité avec le projet.

Il s'agit des PLU de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DES-LANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE.

Pour la première commune, la mise en compatibilité du projet concerne uniquement le projet de desserte routière.

Les autres communes sont concernées directement par la plate-forme.

Une nouvelle zone intitulée UF aéro va être créée pour couvrir l'aire aéroportuaire.

Les dossiers soumis à l'enquête sont composés des pièces suivantes :

- une notice explicative,
- un extrait du rapport de présentation avant et après modification,
- le règlement avant et après modification,
- le plan de zonage avant et après modification,
- la liste des emplacements réservés.

Les principales idées exprimées par le Public

Le Public qui s'est exprimé sur cette enquête a cru voir une distorsion entre l'aire du projet soumis à la DUP et les zones UF aéro des différents PLU.

Certains sont venus réclamer des emplacements réservés ou des zones particulières pour les communications à rétablir ou pour les équipements publics qui seront générés par l'opération.

L'analyse de ces idées par la commission

La première observation ne paraît pas fondée. Les zones UF aéro semblent coïncider avec l'aire de la plate-forme présentée dans le cadre de la DUP (à l'échelle près).

Pour ce qui concerne les emplacements réservés, en l'état actuel des réflexions, le rétablissement des communications et l'accompagnement des communes directement impactées par le projet sont affirmés dans leur principe. Ils ne sont pas encore déclinés avec détail sur les différents sites concernés.

L'enquête DUP présente des documents d'étude de niveau avant-projet sommaire. L'avant-projet sera finalisé en fonction des résultats de l'enquête publique. C'est après cette étape que les études de détail pourront être engagées, notamment sur le rétablissement des voiries, les équipements publics, les besoins spécifiques des communes pendant la période de travaux...

Au stade d'étude DUP, les emplacements réservés, l'ajustement de telle ou telle disposition du règlement ou du zonage... ne peuvent pas être arrêtés.

Une modification des PLU pourra être engagée ultérieurement si cela s'avère nécessaire.

En conclusion

Considérant que les projets de modification des PLU concernés sont cohérents avec le projet soumis à l'enquête DUP, la commission d'enquête donne un **avis favorable**, à la majorité de 5 voix sur 7, à la mise en compatibilité des PLU des communes de FAY-DE-BRETAGNE, GRANDCHAMP-DES-FONTAINES, NOTRE-DAME-DESLANDES, TREILLIERES, VIGNEUX-DE-BRETAGNE, avec le projet d'aéroport du Grand Ouest.

Fait à Nantes, le 13/04/2007

Isabelle AUBRY
Membre titulaire

Thierry FLIPO
Président

Pascal CUENIN
Vice-président

Georges KIRGO
Membre titulaire

Yves GODEC
Membre titulaire

Gérard CHARTIER
Membre titulaire

Marcel TRAVERT
Membre titulaire

Les présentes conclusions comportent 17 pages (pages 343 à 359). Elles sont précédées d'un rapport de 341 pages (pages 2 à 342) et complétées d'annexes dont la liste figure page 360.

Copie : Monsieur le Président du TA de NANTES
Madame, Messieurs les membres de la Commission d'enquête