



Le triple défi du réaménagement de Nantes-Atlantique :

- Satisfaire les besoins croissants de mobilité aérienne du Grand Ouest
- Protéger au mieux les riverains et l'environnement
- Accueillir les passagers dans des conditions de confort à hauteur des standards internationaux de qualité de service

Comment répondre à ce triple défi ?

L'unique solution pour le COCETA est le Transfert de l'aéroport sur un site moins urbanisé, plus accessible et moins proche d'un site protégé (Lac de Grand Lieu).

Le réaménagement de Nantes-Atlantique n'est pas crédible :

- Fort impact sur la santé des habitants de Nantes et son agglomération car survolés à basse altitude (Estimation DGAC : 80 000 habitants impactés).
- Non protection du lac de Grand Lieu – aucune étude d'impact n'a été faite pour mesurer l'impact de l'aéroport sur la faune et la flore de ce site exceptionnel, protégé par la convention RAMSAR et la Loi Littoral.
- Problème d'accessibilité – saturation du périphérique nantais et des ponts de Cheviré et Bellevue. Ce sera d'autant plus compliqué avec l'interdiction des vols de nuit. 65% des usagers de l'aéroport sont du nord Loire alors que l'aéroport se situe au sud de la Loire !
- Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais les Couëts sacrifiés !
- L'allongement de la piste vers le sud ne permet de diminuer que de 3dB le bruit au-dessus des nantais, malheureusement le bruit sera toujours supérieur au seuil de recommandation de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

Cette solution ne protège donc pas les habitants de Nantes et sa Métropole, l'Etat met en danger la vie de 80 000 habitants !

Réaménager Nantes-Atlantique c'est un non-respect de la démocratie et des 180 décisions de justice qui prônaient le déménagement de l'aéroport et qui était déclaré d'utilité publique. C'est aussi donner raison à la violence, aux pratiques illégales !

- Quelles études d'impact du développement de l'aéroport à 15 millions de passagers sur le Lac de Grand Lieu ?
- Quelles études d'impact sur la santé des habitants de l'agglomération nantaise et sur l'apprentissage des 8 500 élèves survolés chaque jour à basse altitude ?
- Quel impact sur la ville de Saint-Aignan de Grand Lieu ?

A 9 millions de passagers, un avion survole la ville de Nantes (plein centre) toutes les 2 à 3 minutes, sachant que 70% des crashes d'avions ont lieu au décollage ou à l'atterrissage : quel risque énorme faites-vous encourir aux habitants de cette métropole ! Quid de la protection des habitants !

50% de la population de Saint-Aignan seraient en zone C et 14% en zone B = mort de la commune = 4 000 habitants sacrifiés !

La solution alternative permettant d'allier le développement économique du Grand Ouest, la protection d'un maximum d'habitants, de protéger notre environnement exceptionnel et permettre une meilleure accessibilité de l'aéroport est le TRANSFERT dans une zone moins urbanisée.



- 1- Des cartes non suffisamment détaillées.
Serait-il possible d'avoir des cartes détaillant les impacts de chaque scénario sur les habitants ?
- 2- Pourquoi les cartes utilisées datent de 2013 sans prendre en compte l'augmentation de la population, de l'implantation de nouvelles sociétés (IRT Jules Verne, MIN, futur CHU) ?
- 3- Pour chaque scénario, pourrions-nous avoir le nombre d'habitants impactés avec un trafic à 9 millions, à 12 millions et à 15 millions de passagers ? Et qui sera impacté ?
- 4- Pour les scénarios "option de référence" ou "allongement de la piste vers le sud", pourrions-nous avoir une étude sur l'impact environnemental et notamment sur le Lac de Grand Lieu ?
- 5- Pourquoi le Transfert ne fait pas partie de la concertation alors que demandé lors de la consultation et validé par 180 décisions de justice dont l'Europe ? Il serait souhaitable que tous les scénarios soient identifiés et mis dans la concertation pour que la meilleure solution soit prise.
- 6- Quels impacts sur la santé pour les habitants ? Nuisances sonores (pics sonores) et les PUF (particules ultra fines). Pourquoi les chiffres mentionnés dans le dossier de concertation sont à 55 dB et non à 45 dB (40 dB la nuit) comme indiqué par l'OMS ?
- 7- Pourrions-nous avoir un PGS pour chaque scénario et avec une prévision de trafic à 15 millions de passagers ?
- 8- Combien d'écoles vont être déménagées en cas de non transfert ? Quel est le coût pour les collectivités et donc les citoyens ?
- 9- Les travaux du réaménagement de Nantes-Atlantique devront être terminés en 2025. Comment est-ce possible pour l'option "Piste en V" ou "piste transversale" ? Cela signifie-t-il que seule l'option "allongement de la piste" est possible pour respecter ce calendrier ? A quoi sert cette concertation ?
- 10- Mr Y. La Corte, responsable DGAC, a concédé qu'un réaménagement de Nantes-Atlantique nécessitera la modernisation ou la création d'une aérogare.
Comment peut-on intégrer, dans ce projet de réaménagement, une hausse indiquée comme étant très importante de 11 000 personnes exposées à +de 55dB sans prendre en compte les impacts sur la santé de la population ?
- 11- Par ailleurs, si je lis p.31 du dossier de concertation, il est noté que la modernisation de l'aérogare existante n'est pas possible si option transversale, idem pour piste en V.
- 12- Pouvons-nous être informés de l'étude qui indique que la majorité des voyageurs sont à moins d'1h de l'aéroport ?
- 13- Dans le cadre des options 1,2,3 : "restructuration" et "rallongement de la piste", tous les commerces, restaurants, supérettes, pharmacies, professions médicales et libérales, soit env. 20 unités, doivent s'en aller. Qui prendra en charge cette dépense qui risque de s'avérer assez lourde avec les dommages et intérêts ? (Monsieur le premier Ministre a parlé de "compensations exemplaires" en janvier 2018).
- 14- Dans le montage financier, quelle sera la part des fonds publics alloués à cette opération ? Modification de l'échangeur périphérique, reconstruction des voies d'accès à l'aéroport, liaisons train ou tram depuis le centre de Nantes et la gare , dévoiement des voies ferrées, routières, fluviales, impactées par le projet, ...
- 15- Que va t-il se passer quand le trafic atteindra 15 millions passagers par an, et que le nouvel aéroport sera saturé probablement dans moins de 20 ans ?

16- Nous demandons à la DGAC de produire une pré-étude de faisabilité de la solution Transfert avant la remise du rapport des garantes, quitte à le décaler dans le temps.

17- Le Transfert a été cité comme alternative, il doit être la seule option à prendre en compte. Seul le Transfert protégera nos vies.

Le préjudice moral DOIT être pris en compte !

Cette concertation ne peut pas être maintenue sans réponse à toutes ces questions !



Option 1 – dite de « de référence »

Mort assurée de Saint-Aignan de Grand Lieu par l'augmentation du trafic et fort impact sur le centre-ville de Nantes avec le réaxage de la piste, qui sera survolé à basse altitude avec les risques que cela peut engendrer.

D'après les chiffres de la DGAC, 57% des atterrissages se font par le nord.

80 000 personnes impactées selon les chiffres de la DGAC.

Ok pour accepter l'option 1 à condition de revenir au nombre de passagers lors de la DUP (et non dupe ☺) de 2003, soit environ 2,7 millions de passagers.

Fini le bon vivre à Nantes si accroissement du trafic, avec l'augmentation de la pollution et des nuisances sonores

Problème d'accessibilité à l'aéroport : 65% des usagers de Nantes-Atlantique viennent du nord Loire. Le périphérique est saturé, tout comme les ponts de Chevire et Bellevue. Pas de travaux prévus et déjà des usagers ratent leur avion pour cette raison.

Ne résout pas le problème d'habitation sur Nantes et sa métropole. Cela oblige à se loger plus loin de son lieu de travail, ce qui augmente le trafic routier, les risques routiers, augmentation de la pollution et donc baisse du bien vivre à Nantes.

La parcelle BD8 au sud de la Bretagnerie recèle une flore remarquable. Avant investigation plus poussée, le conservatoire National botanique estime ce milieu plus que raréfié sur la couronne nantaise. Cet endroit doit donc être protégé.

Nous nous opposerons physiquement au maintien actuel de l'aéroport.

Cette option ne permet pas de répondre au triple défi. Seul le Transfert permet d'allier activité économique, protection des populations et de l'environnement.

Option 2 - allongement de la piste de 400m vers le sud



Mort assurée de Saint-Aignan de Grand Lieu par l'augmentation du trafic. Nouveau Goussainville ?

Délocalisation du bourg (école, commerce, bâtiments publics), on les met où ? Quid des habitations ?

On reloge où toutes ces personnes sachant qu'il n'y a peu de logements en vente sur Nantes et sa Métropole !

80 000 personnes impactées selon les chiffres de la DGAC.

Bruit : 82dB sur la population nantaise (jardin des plantes) contre les recommandations de l'OMS à 45dB le jour et 40dB la nuit.

Pas d'étude d'impact environnemental et notamment sur le Lac de Grand Lieu. La parcelle BD8 au sud de la Bretagnerie recèle une flore remarquable. Avant investigation plus poussée, le conservatoire National botanique estime ce milieu plus que raréfié sur la couronne nantaise. Cet endroit doit donc être protégé. Il y aura des zones humides à combler.

Fini le bon vivre à Nantes si accroissement du trafic, avec l'augmentation de la pollution et des nuisances sonores

Problème d'accessibilité à l'aéroport : 65% des usagers de Nantes-Atlantique viennent du nord Loire. Le périphérique est saturé, tout comme les ponts de Cheviré et Bellevue. Pas de travaux prévus et déjà des usagers ratent leur avion pour cette raison.

Délocalisation des habitations : étalement urbain et mauvaise accessibilité pour les riverains à leur travail, donc augmentation du trafic routier, embouteillage encore plus important sur le périphérique déjà saturé. Ce qui augmentera la pollution.

Etant donné le niveau d'investissement du concessionnaire, on fige l'aéroport du Grand Ouest à Nantes-Atlantique pour au moins 50 ans.

Nous nous opposerons physiquement à tous travaux d'allongement de la piste.

Cette option ne permet pas de répondre au triple défi. Seul le Transfert permet d'allier activité économique, protection des populations et de l'environnement.



Option 3 - allongement de la piste de 800m vers le sud

Mort assurée de Saint-Aignan de Grand Lieu par l'augmentation du trafic. Nouveau Goussainville ?

Les commerçants du centre-bourg sont au bout des pistes, la zone de sécurité de l'aéroport arrive au niveau de la place des commerces.

Délocalisation du bourg (école, commerce, bâtiments publics), on les met où ? Quid des habitations ?

On reloge où toutes ces personnes sachant qu'il n'y a peu de logements en vente sur Nantes et sa Métropole ! Coût pour ces personnes ? Valeurs estimatives des biens + préjudice moral

80 000 personnes impactées selon les chiffres de la DGAC.

Bruit : 82dB sur la population nantaise (jardin des plantes) contre les recommandations de l'OMS à 45dB le jour et 40dB la nuit.

Centre-ville de Nantes survolé à basse altitude en phase d'atterrissage.

Pas d'étude d'impact environnemental et notamment sur le Lac de Grand Lieu. La parcelle BD8 au sud de la Bretagnerie recèle une flore remarquable. Avant investigation plus poussée, le conservatoire National botanique estime ce milieu plus que raréfié sur la couronne nantaise. Cet endroit doit donc être protégé. Il y aura des zones humides à combler.

Fini le bon vivre à Nantes si accroissement du trafic, avec l'augmentation de la pollution et des nuisances sonores

Problème d'accessibilité à l'aéroport : 65% des usagers de Nantes-Atlantique viennent du nord Loire. Le périphérique est saturé, tout comme les ponts de Cheviré et Bellevue. Pas de travaux prévus et déjà des usagers ratent leur avion pour cette raison (environ 200 par jour).

Délocalisation des habitations : étalement urbain et mauvaise accessibilité pour les riverains à leur travail, donc augmentation du trafic routier, embouteillage encore plus important sur le périphérique déjà saturé. Ce qui augmentera la pollution.

Etant donné le niveau d'investissement du concessionnaire, on fige l'aéroport du Grand Ouest à Nantes-Atlantique pour au moins 50 ans.

Nous nous opposerons physiquement à tous travaux d'allongement de la piste.

Cette option ne permet pas de répondre au triple défi. Seul le Transfert permet d'allier activité économique, protection des populations et de l'environnement.



Option 4 - piste en V

Double peine :

Maintien des nuisances sur Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais par l'utilisation de la piste actuelle et nouvel impact par la construction de la piste en V.

Emprise foncière de 150ha trop compliqué à mettre en œuvre dans le calendrier proposé.

Pas d'étude sur la santé proposée. Quels risques faisons nous encourir et à combien de personnes ?

Pas d'étude sur les impacts environnementaux (Lac de Grand Lieu, ...). Cette hypothèse ampute gravement la forêt urbaine.

Mort assurée de Saint-Aignan de Grand Lieu par l'augmentation du trafic. Nouveau Goussainville ?

Délocalisation du bourg (école, commerce, bâtiments publics), on les met où ? Quid des habitations ?

On reloge où toutes ces personnes sachant qu'il n'y a peu de logements en vente sur Nantes et sa Métropole ! Coût pour ces personnes ? Valeurs estimatives des biens + préjudice moral.

Problème d'accessibilité à l'aéroport : 65% des usagers de Nantes-Atlantique viennent du nord Loire. Le périphérique est saturé, tout comme les ponts de Cheviré et Bellevue. Pas de travaux prévus et déjà des usagers ratent leur avion pour cette raison.

Délocalisation des habitations : étalement urbain et mauvaise accessibilité pour les riverains à leur travail, donc augmentation du trafic routier, embouteillage encore plus important sur le périphérique déjà saturé. Ce qui augmentera la pollution.

Etant donné le niveau d'investissement du concessionnaire, on fige l'aéroport du Grand Ouest à Nantes Atlantique pour au moins 50 ans.

Nous nous opposerons physiquement à tous travaux de réaménagement de Nantes Atlantique.

Cette option ne permet pas de répondre au triple défi. Seul le Transfert permet d'allier activité économique, protection des populations et de l'environnement.



Option 5 - piste transversale

Emprise foncière importante de 110ha

Très compliqué à mettre en œuvre dans le calendrier proposé.

Pas d'étude sur la santé proposée. Quels risques faisons nous encourir et à combien de personnes ?

Impact de nouvelles populations. Qui sera impacté ?

Pas d'étude sur les impacts environnementaux (Lac de Grand Lieu, ...). Cette hypothèse rompt la continuité de la forêt urbaine et l'ampute gravement. De plus, côté est, il y a une forte présence de zones humides, dont le bois des Renardières (anciennement Château Bougon) d'où part le ruisseau de la Patouillère, qui se jette dans l'Ognon, celui-ci se jetant dans le Lac de Grand Lieu. De même sur cette option, la masse de remblai nécessaire est énorme et sacrifierait les zones humides précitées et génèrerait des millions de passages de camions, d'où émission très importante de CO2.

Mort assurée de Saint-Aignan de Grand Lieu par l'augmentation du trafic. Nouveau Goussainville ?

Rapport CGEDD/DGAC de 2016 :

" Du point de vue environnemental, cette hypothèse n'est pas très satisfaisante. En termes de bruit, si l'amélioration par rapport à la situation actuelle est réelle, la population touchée reste importante. Le nombre de logements pouvant bénéficier d'une acquisition par délaissement a été déterminé et s'avère important.

La surface à exproprier serait de 219 ha. Des travaux significatifs de déplacement de la voie ferrée Nantes-Pornic et de détournement de la RD 85 sont à prévoir.

Un point essentiel serait la nécessité de procéder à une évaluation des incidences de l'impact des trajectoires d'avion sur les trajets quotidiens des oiseaux entre le lac de Grand-Lieu et l'estuaire de la Loire. Une analyse très fine des altitudes de vols tant des avions que des oiseaux serait nécessaire pour apprécier le risque aviaire pour les avions.

Du point de vue aéronautique, l'orientation de la nouvelle piste est moins favorable par rapport aux vents traversiers. Si les avions modernes sont moins sensibles à ce paramètre, la composante perpendiculaire ne doit pas dépasser 7 m/s. Dès lors, la disponibilité de la piste se réduirait de 99,1 à 96,95 % soit une fermeture de l'infrastructure passant de 3 à 11 jours par an en moyenne".

Problème d'accessibilité à l'aéroport : 65% des usagers de Nantes-Atlantique viennent du nord Loire. Le périphérique est saturé, tout comme les ponts de Cheviré et Bellevue. Pas de travaux prévus et déjà des usagers ratent leur avion pour cette raison (environ 200 par jour).

Délocalisation des habitations : étalement urbain et mauvaise accessibilité pour les riverains à leur travail, donc augmentation du trafic routier, embouteillage encore plus important sur le périphérique déjà saturé. Ce qui augmentera la pollution.

Etant donné le niveau d'investissement du concessionnaire, on fige l'aéroport du Grand Ouest à Nantes-Atlantique pour au moins 50 ans.

Nous nous opposerons physiquement à tous travaux de réaménagement de Nantes-Atlantique.

Cette option ne permet pas de répondre au triple défi. Seul le Transfert permet d'allier activité économique, protection des populations et de l'environnement.



Option à rajouter : le Transfert dans une zone moins urbanisée

Pour épargner 80 000 habitants de Nantes et sa métropole des nuisances sonores, des PUF (particules ultra fines) et des crashes aériens.

Pour épargner le Lac de Grand Lieu protégé par la convention RAMSAR, la loi Littoral, Natura 2000 et les zones humides.

Pour développer réellement l'économie du territoire.

Pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport pour les bretons, les ligériens, vendéens. En le mettant au Nord Loire, cela évite d'encombrer les ponts très largement saturés à l'heure actuelle, puisque 65% des usagers viennent du Nord Loire.

Pour éviter l'étalement urbain. Cela permettra de libérer des terrains et ainsi construire des logements d'habitation.

Pour maintenir et développer l'attractivité de la métropole et du Grand Ouest, écartée de l'Europe.

Faire de l'expression « il fait bon vivre à Nantes » une réalité.

Le seul investissement rentable à long terme pour le futur concessionnaire.

Respect de la démocratie et du vote des citoyens.

Respect des 180 décisions de justice.

Dire non à la violence qui a gagné à l'heure actuelle.

Cette option permet de répondre au triple défi : développement de l'activité économique, protection des populations et de l'environnement.