

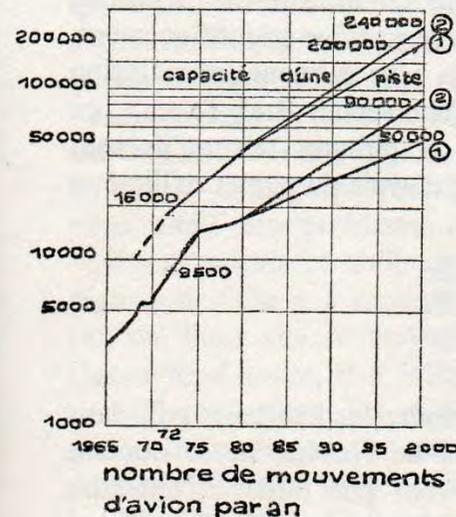
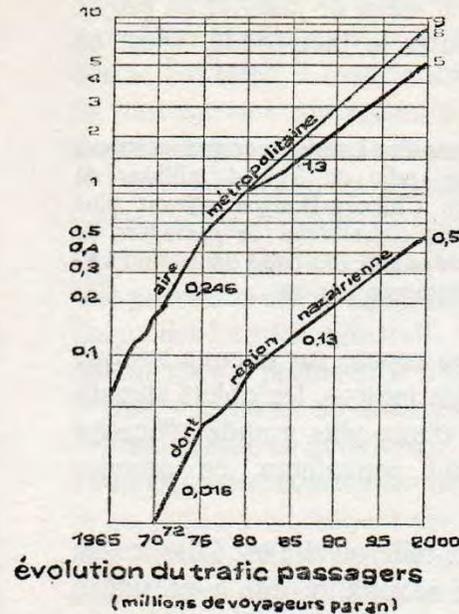
Aéroport de
Notre Dame des Landes
ou
le projet pharaonique
du siècle dernier

1967

- ❑ Le site de Notre Dame des Landes est choisi par l'OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine) et le STBA (Service Technique des Bases Aériennes) pour un aéroport international
- ❑ Epoque d'optimisme chez les technocrates avec la naissance du Concorde
- ❑ Les « experts » de la Chambre de Commerce et d'Industrie produisent des rapports avec des prévisions de trafic délirantes (5 à 9 millions de passagers en 2000)

Déjà à cette époque les courbes avaient tendance à se prolonger de façon linéaire, comme si « les arbres pouvaient monter jusqu'au ciel »

PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ESTIMATION DE TRAFIC



Le trafic aérien de l'aire métropolitaine actuellement de 246 000 voyageurs par an, pourrait atteindre 5 000 000 en l'an 2000, dont 500 000 environ à destination de la région nazairienne.

L'utilisation de Notre-Dame-des-Landes comme aéroport de desserte de l'Ouest ou aéroport spécialisé pourrait accroître ce trafic de 3 à 4 millions de voyageurs (estimation extrême).

Château-Bougon n'étant plus en fin de siècle affecté au trafic commercial de passagers, le trafic de Notre-Dame-des-Landes se situerait donc dans une fourchette de 5 à 9 millions de passagers par an.

Cette fourchette correspondrait à un nombre de mouvements commerciaux situé entre 50 000 (1) et 90 000 (2). On doit y ajouter l'aviation d'affaires et d'entraînement, portant le total général à 200 000 (1) à 240 000 (2) mouvements. L'aviation légère resterait à Château-Bougon et sur les autres aérodromes de l'aire métropolitaine. Une partie importante de l'aviation d'affaires utilisera l'aérodrome de Château-Bougon.

Selon les hypothèses de prévision de trafic, et d'utilisation des différents aérodromes, une seconde piste serait nécessaire à Notre-Dame-des-Landes soit aux environs de l'an 2000, soit vers 2010.

Sources :

— Schéma directeur de l'équipement aéronautique (mars 1973);

— Etudes de plans de composition générale de l'aérodrome de Château-Bougon (STBA, octobre 1970);

— Région nazairienne : Rapport du Comité des Transports Aériens pour 1975-1977. Prévisions approximatives de trafic commercial pour l'ensemble La Baule - Saint-Nazaire (RAN et DAT 1971).

(Document OREAM)

Le rêve américain

M. Michel CHAUTY, sénateur-maire de Saint-Herblain,
au retour d'une mission d'études aux U.S.A.

**La métropole Nantes-Saint-Nazaire pourrait devenir le
"Rotterdam aérien" de l'Europe par la création d'un aéroport
international de fret au nord de la Loire**

Presse Océan, 22 mai 1970.

M. Chauty, sénateur
à son retour des U.S.A. :

**LE PROJET D'AÉRODROME NORD
N'EST PAS SUFFISAMMENT
AMBITIEUX**

(Extrait de : Dégage!... On aménage)

Ouest-France, 13 mai 1970.

1970

- La population découvre le projet par la presse (on parle de plateforme intercontinentale de fret)
- Création de l'ADECA (Association de Défense des Exploitants Concernés par l 'Aéroport), soutenue par les syndicats agricoles pour s'opposer au projet

Le monde agricole très dynamique se prépare à résister



Une commune où l'on se rencontre encore.

(Photos extraites de : Dégage!... On aménage)



L'opposition devient visible...

neures

TRANSPORT

ort de Notre-Dame-des-Landes : l Hunault prêt à la concertation

rojet

qui
local
rojet

s

première
eau-Bou-
urd, Air In-
es lignes
la capaci-
ccueil de
igare de
s-Atlan-
a été por-
3 millions
passagers.
110, l'aé-
t devrait
les ana-

nouveau
nouvelle
a percé
l, une zo-
de -Bre-
Landes a
agement
225 hec-
au grand
schémas
oport de
ar décret
2002.
nt mises
it, à l'ini-
syndicat
is près le
otre-Da-



Au début des années 1970, les agriculteurs disaient déjà non à l'aéroport.

Michel Hunault, député de Loire-Atlantique, vice-président du Conseil régional, en assure la présidence. Avant que ne s'ouvre le prochain débat public, peut-être vers la mi-octobre, il s'explique sur ce projet aéroportuaire qui -s'il avait au bout du processus l'approbation de l'Etat- pourrait être concrétisé en 2010.

« Décisions à l'issue du débat public »

- **Quel est le rôle du syndicat mixte que vous présidez ?**
- Les collectivités locales concernées par ce grand projet ont souhaité se regrouper au sein de ce syndicat afin d'être associées et peser très directement sur les décisions que l'Etat sera amené à prendre à l'issue du débat public, tant en ce qui concerne l'opportunité d'un nouvel aéroport mais aussi le positionnement

• Vous venez de tendre la main aux associations hostiles au projet, un geste d'apaisement ?

• Je conçois le fonctionnement du Syndicat dans la transparence, la concertation et le dialogue. Il est nécessaire et légitime que les élus des communes concernées soient très étroitement associés de même que les associations ACIPA et ADECA afin qu'elles expriment leur point de vue ».

• Pourquoi un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ?

• Le débat public a pour objet de rappeler les raisons de ce projet. Il conviendra de préciser les objectifs et la procédure qui ont précédé la décision du Comité interministériel d'aménagement du territoire, d'inscrire au schéma de service collectif des transports la création d'une plateforme aéroportuaire à Notre-Da-

positionnement de l'aéroport proprement dit, de ses pistes et de ses dessertes. C'est un point essentiel du prochain débat public ».

• Qu'attendez-vous de ce débat public ?

• Qu'il se déroule dans la sérénité et apporte des réponses aux légitimes craintes et interrogations exprimées. A cette occasion doivent être rappelés les éléments qui ont présidé au choix de Notre-Dame-des-Landes ».

• Quand aura-t-il lieu ?

• Son organisation relève de la compétence de l'Etat (*). Je souhaite qu'il se déroule dans les meilleurs délais ».

« Chacun doit pouvoir s'exprimer »

• **À quel horizon peut-on penser que cet aéroport sera achevé, si le dos-**

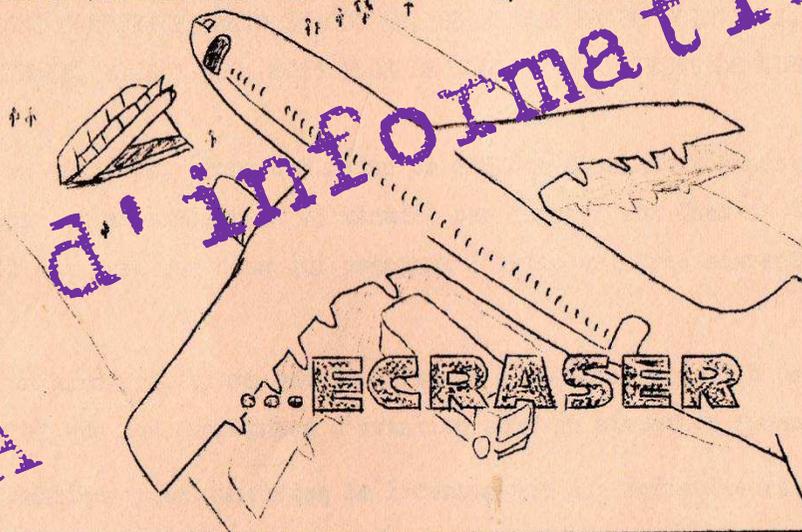


(Photos extraites de : Dégage!... On aménage)



ASSOCIATION DE DEFENSE DES EXPLOITANTS
CONCERNES PAR L'AEROPORT "OUEST-ATLANTIQUE"

NE NOUS
LAISSONS PAS



Bulletin
I' ADECA

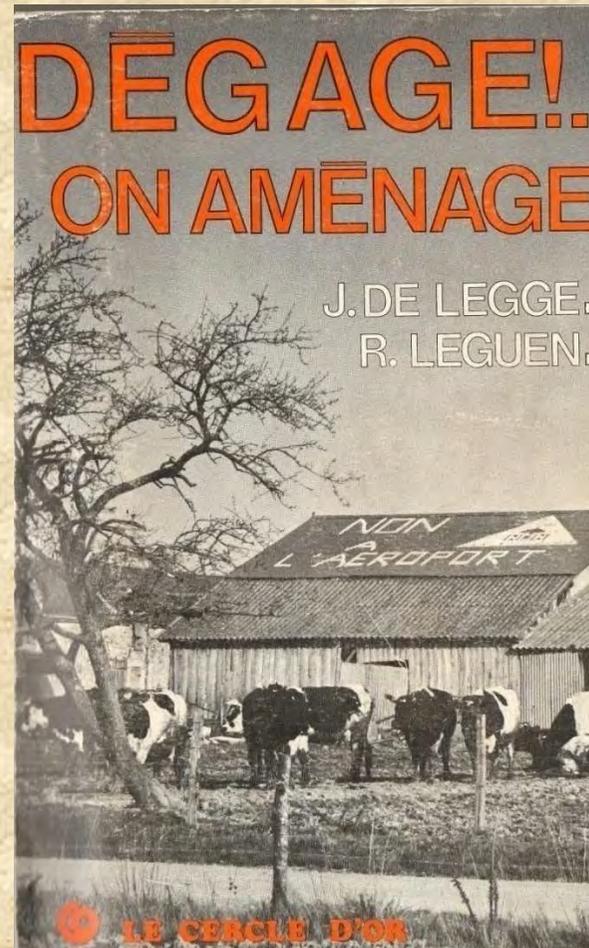
d'information de

pourquoi nous disons "non" a l'aéroport

NOTRE-DAME DES LANDES

Mars 1975

Un pamphlet sur les « méthodes d'aménagement du territoire » est publié. Il dénonce le mépris d'une Administration qui impose ses choix aux populations sans aucune concertation



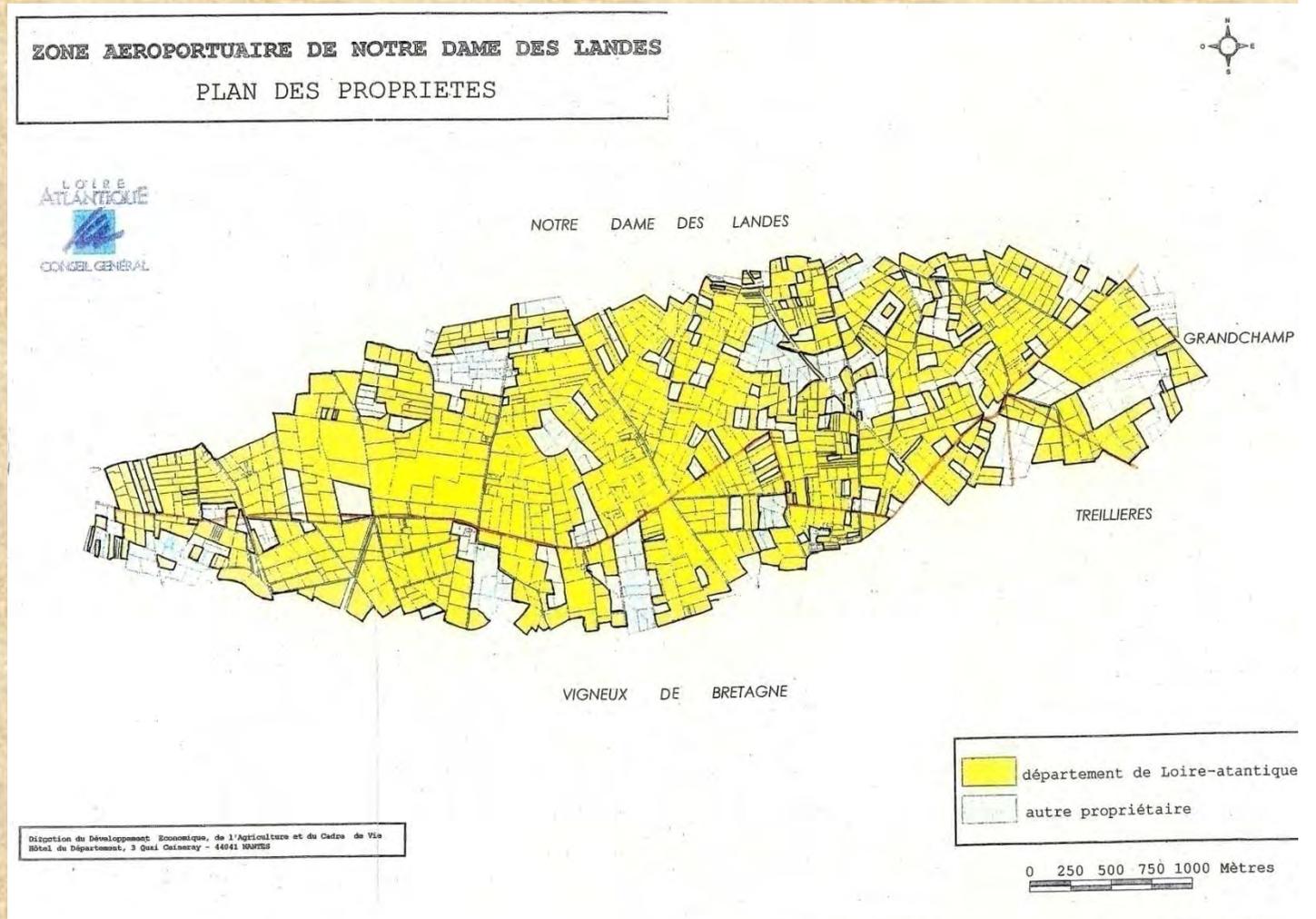
1974

- ❑ Le Préfet signe un arrêté de ZAD (Zone d'Aménagement Différé) sur une superficie de 1200 Ha
- ❑ L'opposition s'étend hors du milieu agricole en soutien à l'ADECA
- ❑ Le Conseil Général commence des acquisitions de terrains

Plan parcellaire

Aujourd'hui 900 hectares
sont la propriété du
Conseil Général...

...mais le projet
actuel a besoin de
1650 hectares
uniquement pour la
zone aéroportuaire



Dans les années 80...

- Le TGV est mis en service et concurrence l'avion
- Le trafic stagne à Nantes-Atlantique
- La piste est rallongée pour les gros porteurs...

...c'est à cette période que le projet de Notre Dame des Landes va entrer en léthargie pour réapparaître en...

...1994

- ❑ Projet de 3^{ème} plate-forme internationale pour soulager Roissy
- ❑ Le ministre des Transport crée une commission chargée d'étudier un site en province
- ❑ Une délégation d'élus de l'Ouest se rend à Paris pour proposer le site de Notre Dame des Landes. Elle est composée de :
 - Pierre Méhaignerie
 - Luc Dejoie
 - Marc Laffineur
 - Alain Mustière
 - et déjà Jean Marc Ayrault

... mais le projet ne fait pas forcément l'unanimité

Pays de la Loire

Ouest-France
22-23 novembre 1997

Les Verts co

Les Verts de nantaise s'élèvent d'aéroport intern Dame des Land réclamé par le tr Ayrault-Guichard du progrès éc

Françoise Verchère relance le débat sur Notre-Dame-des-Landes

L'aéroport du Grand-Ouest contesté

Maire de Bouguenais et conseiller général de Loire-Atlantique, Françoise Verchère vient de casser le consensus ambiant sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. A l'écouter, il coûterait trop cher, serait basé sur une progression contestable du trafic voyageur et la facture risquerait d'être lourde pour le contribuable.

L'aéroport de Nantes Atlantique doit-il déménager à Notre-Dame-des-Landes au nord de l'agglomération nantaise? Luc Dejoie, le président du conseil général de Loire-Atlantique, est pour. Tout comme les responsables de la chambre de commerce et d'industrie. Maire de Bouguenais et conseiller général, Françoise Verchère est contre. Logique diront ses détracteurs: elle défend ses recettes de taxe professionnelle. Pas uniquement. A l'écouter, Notre-Dame-des-Landes risque «d'être l'un de ces projets grandioses et inutiles dans lesquels ont été engloutis des milliards de fonds publics: ponts sans route, gares sans voyageurs...»

Plus intéressant, elle monte au créneau en s'appuyant sur une étude d'une trentaine de pages qui démonte point par point les arguments communément avancés. «Comment un aéroport qui, à ce jour, n'accueille que 1,3 million de passagers (soit le tiers de sa capacité) peut-il déjà parler de fermer ses portes?» souligne Françoise Verchère. «Les forts taux d'aug-

L'aéroport de Nantes Atlantique: 1,3 million de passagers au dernier bilan. «Le tiers de sa capacité», affirme le maire de Bouguenais.



mentation du trafic enregistrés de 1991 à 1996 ne pourront pas être reproduits dans les années à venir.»

«Projet nantais»

Elle s'inquiète surtout du coût de cet équipement. Une première étude du cabinet DG avait estimé ce chiffre à 2,66 milliards de francs. «**Dès la présentation de ces chiffres, L'Aviation civile a mis en garde contre «ce montant largement sous-estimé»**», ajoute l'élue de Bouguenais. Il faudrait en effet rajouter des aléas estimés à 10%. «**Aujourd'hui, de nombreux spécialistes pensent que Notre-Dame-des-Landes ne**

coûterait pas moins de quatre à cinq milliards de francs.»

Sceptique sur le bouclage rapide de ce dossier et le soutien de l'État, Françoise Verchère rappelle les réserves des élus de Vendée et du maire de Rennes. Et s'inquiète des conséquences pour le contribuable. «**Le Grand-Ouest a servi de prétexte pour faire passer un projet nantais.**»

Le TGV pourrait également bousculer les prévisions des experts. «**Les gains de temps très importants réalisés sur les lignes Rennes-Paris, Lorient-Paris et Brest-Paris viennent éroder un peu plus l'idée d'aéroport du Grand-Ouest. Nous ne disons pas**

Notre-Dame-des-Landes jamais. Nous sommes simplement convaincus que c'est une erreur d'en parler pour la décennie à venir», conclut Françoise Verchère.

Reste le problème du bruit. Des avions de plus en plus nombreux survolent l'agglomération nantaise et perturbent la ville. Sans écarter l'argument, le maire de Bouguenais rappelle l'orientation est-ouest du futur aéroport. «**Depuis vingt ans, de nombreuses communes comme Grandchamp se sont développées et vont se trouver dans l'axe d'atterrissage.**»

Patrice MOYON.

Daniel Fouray

Frédéric Girou

10/94
ne fonc-
e. « Aux
par eux-
le syn-

n trien-
n, enta-
», elle a
et mar-
trôleurs
ce. Les
depuis,
constate
naintient
quant à
ins pour
les pri-

Octobre 2000

- ❑ Lionel Jospin, 1^{er} Ministre donne le feu vert pour les études d'un « nouveau site aéroportuaire à notre Dame des Landes »

- ❑ En réaction :
 - l'ADECA est réactivée
 - Bien Vivre à Vigneux et Solidarités Ecologie, associations locales déclarent leur opposition au projet
 - L'ACIPA est créée en Novembre 2000

CONSERVONS NANTES-ATLANTIQUE

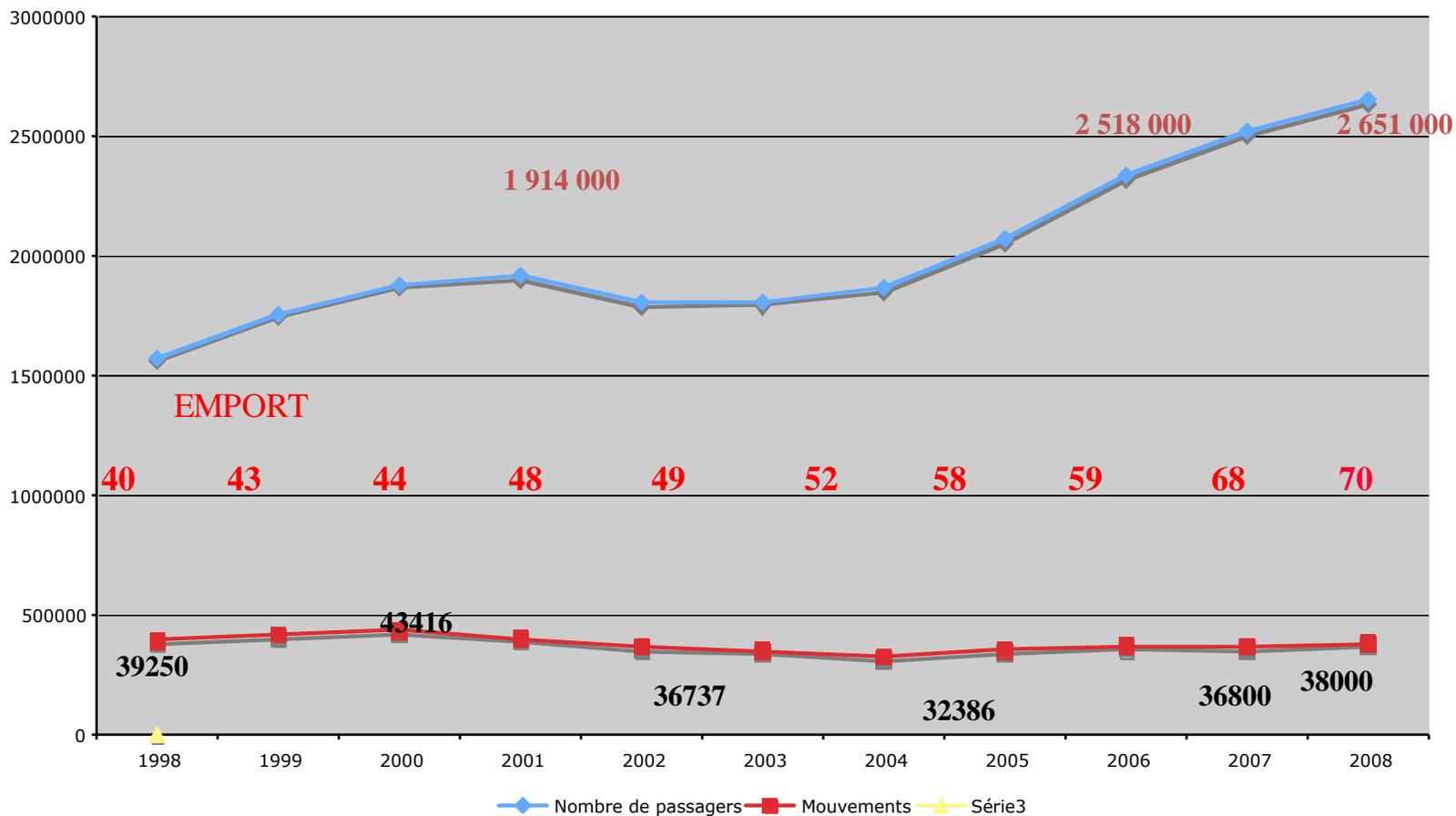
- Construire un nouvel aéroport à Nantes est une folie à éviter ABSOLUMENT
- S'il s'agit de limiter ou d'éviter le survol de Nantes, des solutions raisonnables existent

ALTERNATIVE
AERONAUTIQUE

Présentation de Solidarités Ecologie, 2008

un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile... un projet inutile...

EVOLUTION DU TRAFIC A NANTES ATLANTIQUE



Source : DGAC, trafic commercial

(échelles différentes)

Nantes Atlantique ne sera jamais saturé.

Aéroports	piste	mouvements	passagers
Genève	3900m x 45m	170 000	10,2 millions
Gatewick	3200m x45 m	280 000	31 millions
San Diego	2900m x45 m	223 000	17 millions
Nantes Atlantique	2900 m x45 m	38 000	2,6 millions

Pour un trafic improbable de 9 millions de passagers
et 100 000 mouvements Nantes-Atlantique est suffisant !



GENEVE



San Diego (Californie)



Harbor Island

San Diego, CA, Etats-Unis

San Diego

Image © 2008 Sanborn
© 2008 Europa Technologies

© 2007 Google™

Pointeur 32°43'50.66" N 117°11'26.62" O

Mise au point 100%

Altitude 6.52 km

HEATHROW (G-B)

AEROPORT Heathrow

Aéroport de Heathrow UK

Aéroport Heathrow

un projet nuisible... un projet nuisible ... un projet nuisible ...

Un nouvel aéroport, ça signifierait

La destruction d'une activité économique agricole prospère

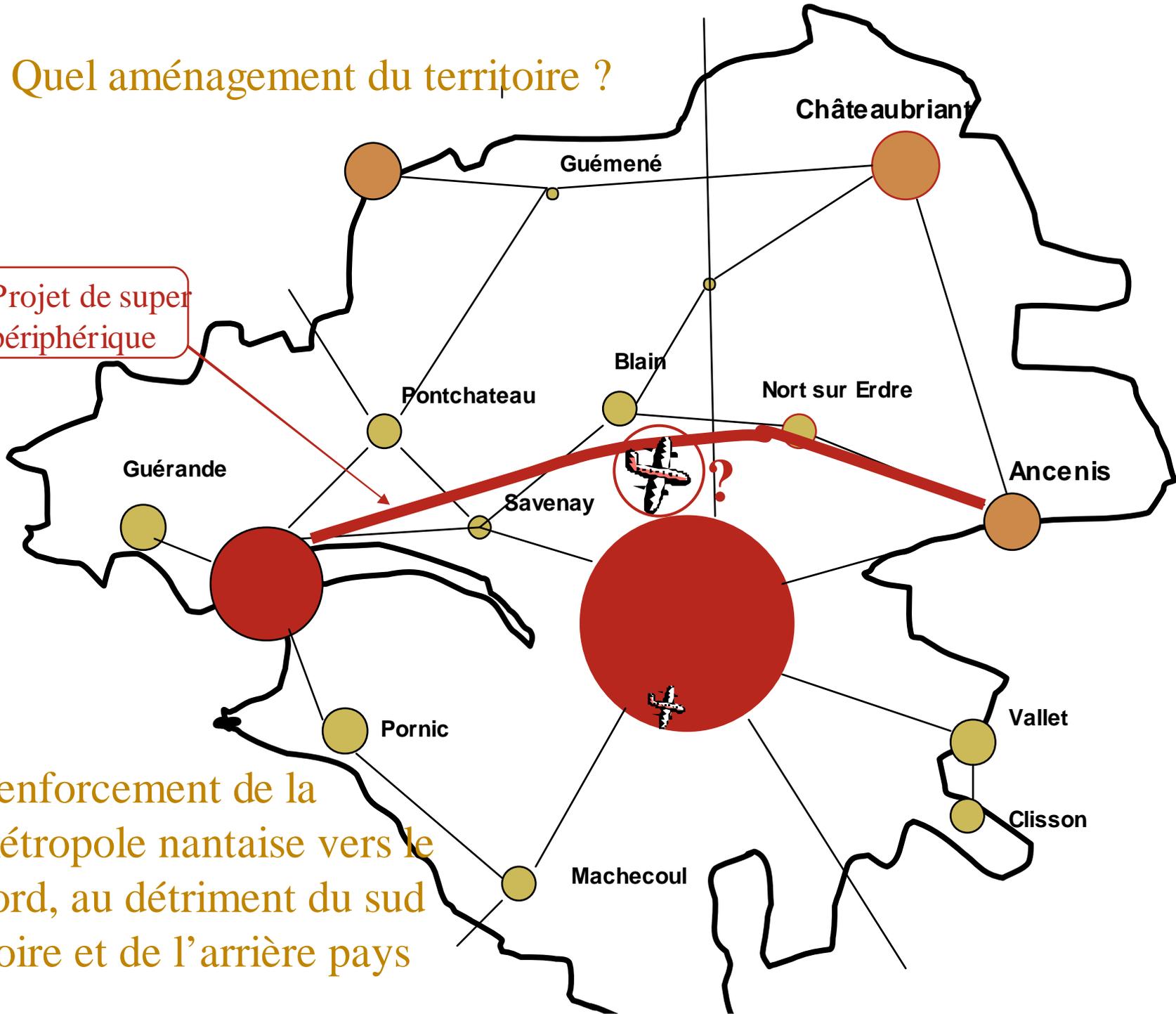
Une urbanisation galopante au nord de Nantes

La destruction d'une zone de biodiversité exceptionnelle

Une aggravation du déséquilibre des emplois entre le nord et le sud de Nantes

Quel aménagement du territoire ?

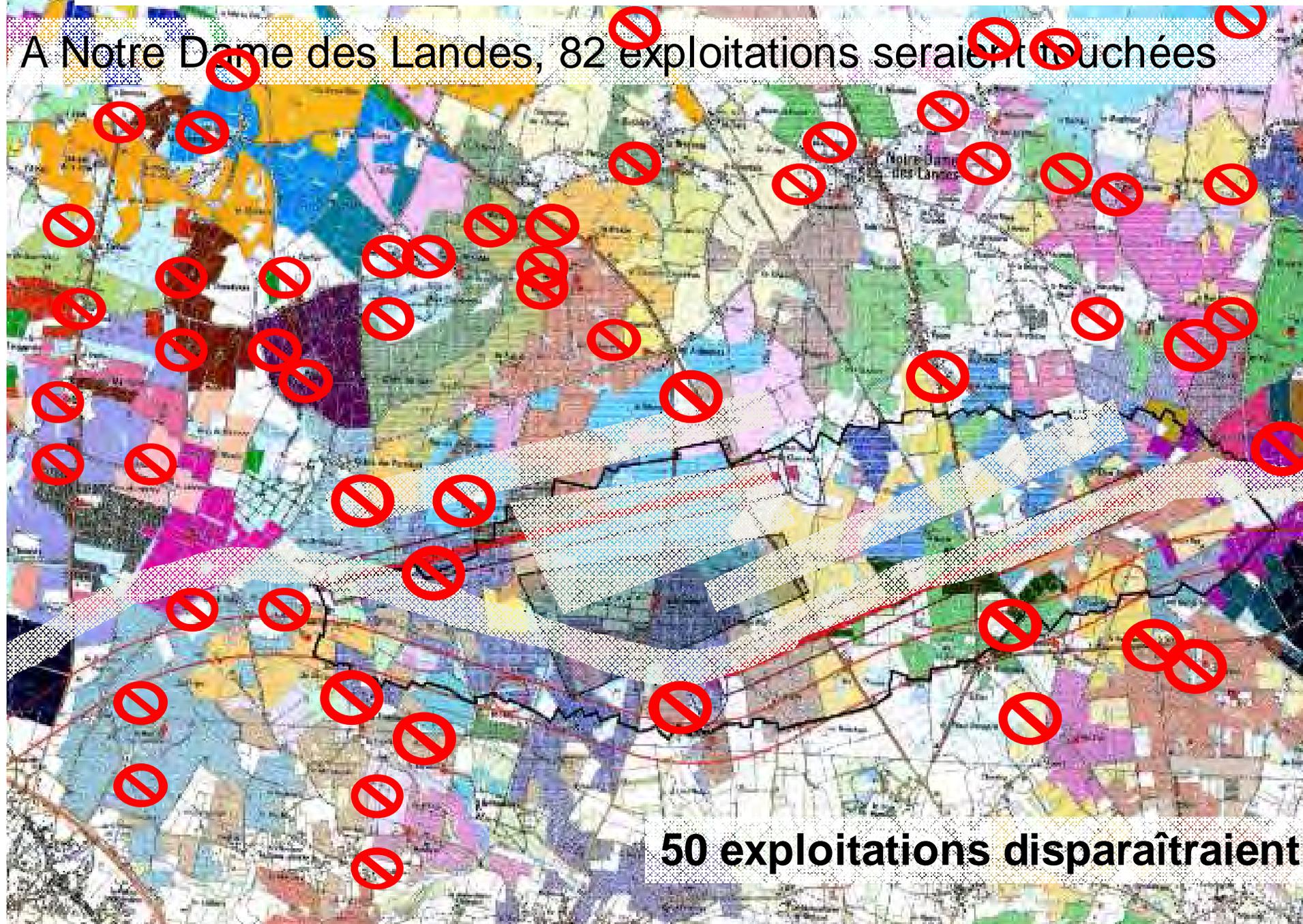
Projet de super
périphérique



Renforcement de la
métropole nantaise vers le
nord, au détriment du sud
Loire et de l'arrière pays

un projet nuisible... un projet nuisible ... un projet nuisible ...

A Notre Dame des Landes, 82 exploitations seraient touchées



50 exploitations disparaîtraient

un projet nuisible... un projet nuisible ... un projet nuisible ...

Avec Notre Dame des Landes, tout un potentiel agricole disparaîtrait :

900 vaches allaitantes

1700 vaches laitières

12 millions de litres de lait

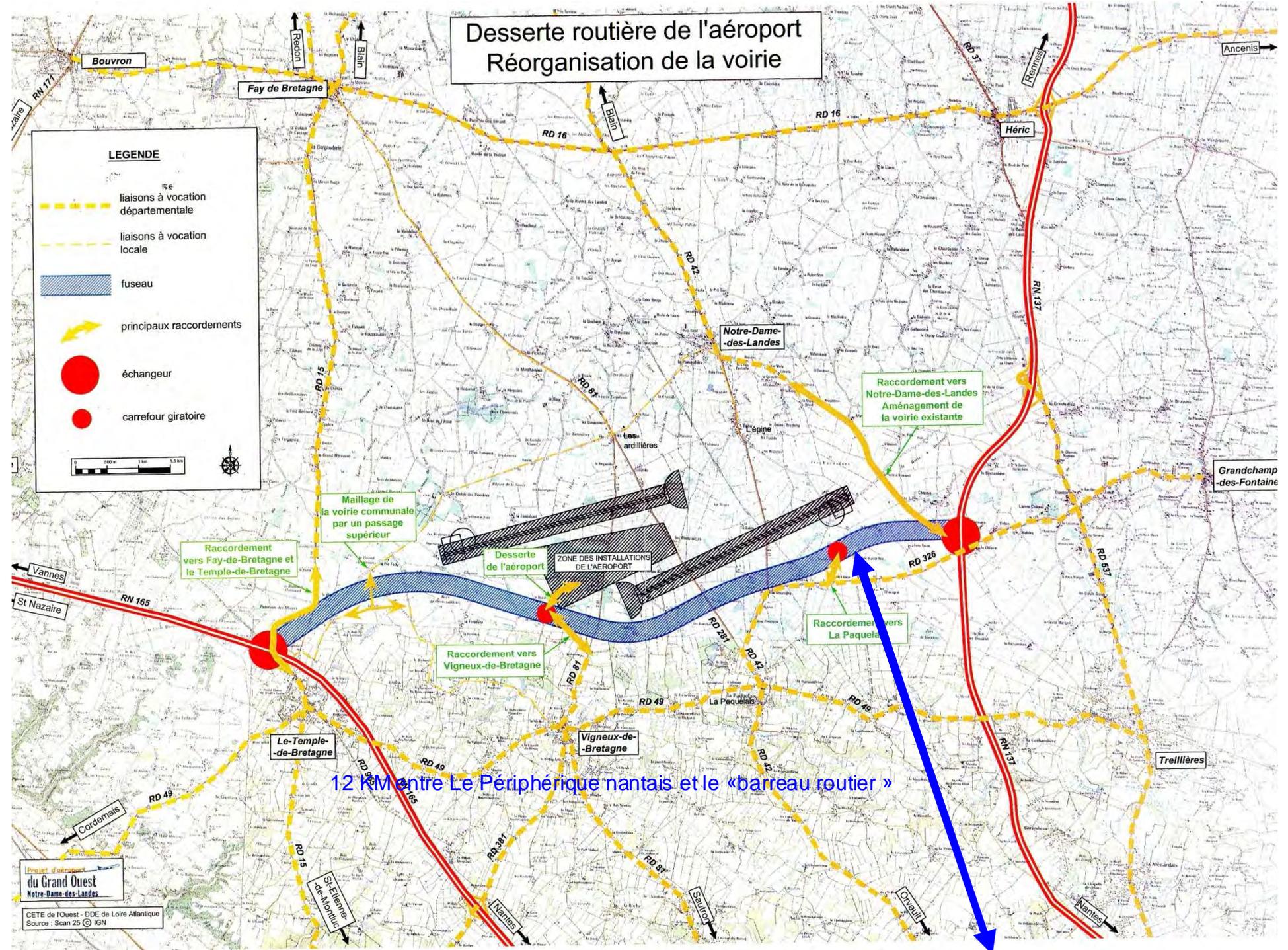
Source : chambre d'agriculture de Loire-Atlantique



Desserte routière de l'aéroport Réorganisation de la voirie

LEGENDE

- liaisons à vocation départementale
- liaisons à vocation locale
- fuseau
- principaux raccords
- échangeur
- carrefour giratoire



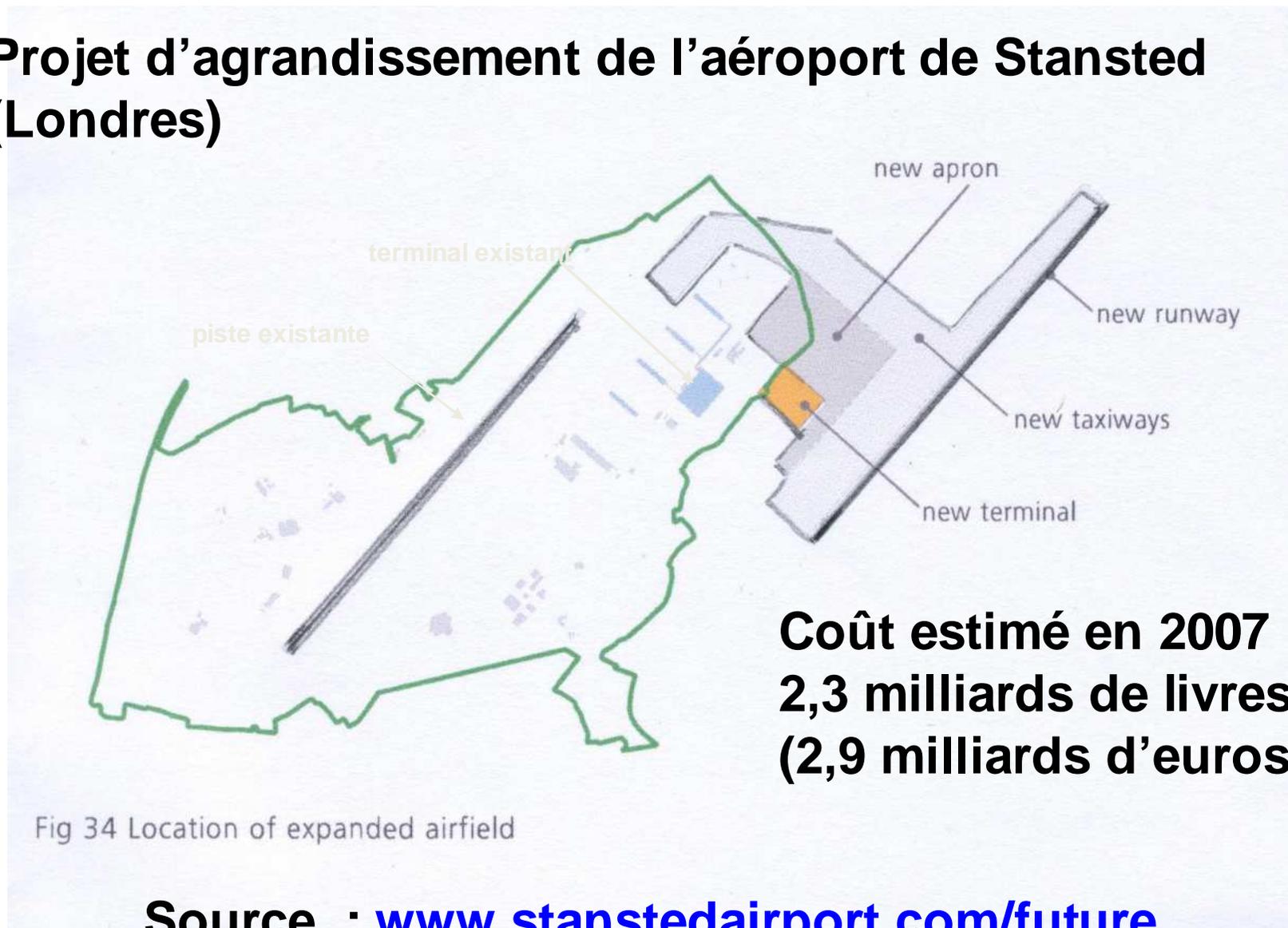
Appréciation **sommaire** des dépenses

un projet ruineux... un projet ruineux ... un projet ruineux ...

Postes	Estimation en M€ HT (2006)
• Foncier	19
• Etudes et travaux plate-forme aéroportuaire	454
- dont zone des installations	150
- dont aire de mouvement	270
- dont éléments régaliens	34
• Etudes et travaux desserte routière et rétablissement de voiries	57
• Plan de gestion agri-environnemental	41
• Mesures d'accompagnement territorial	10
• TOTAL	581

un projet ruineux... un projet ruineux ... un projet ruineux ...

Projet d'agrandissement de l'aéroport de Stansted (Londres)



Source : www.stanstedairport.com/future

2 MILLIARDS D'EUROS DANS UN NOUVEL AEROPORT,

C'est l'équivalent de :

130 Collèges à 15 millions d'euros

65 fois le déficit annuel du CHU de Nantes

Plus d'une année de financement du RSA pour la France entière.

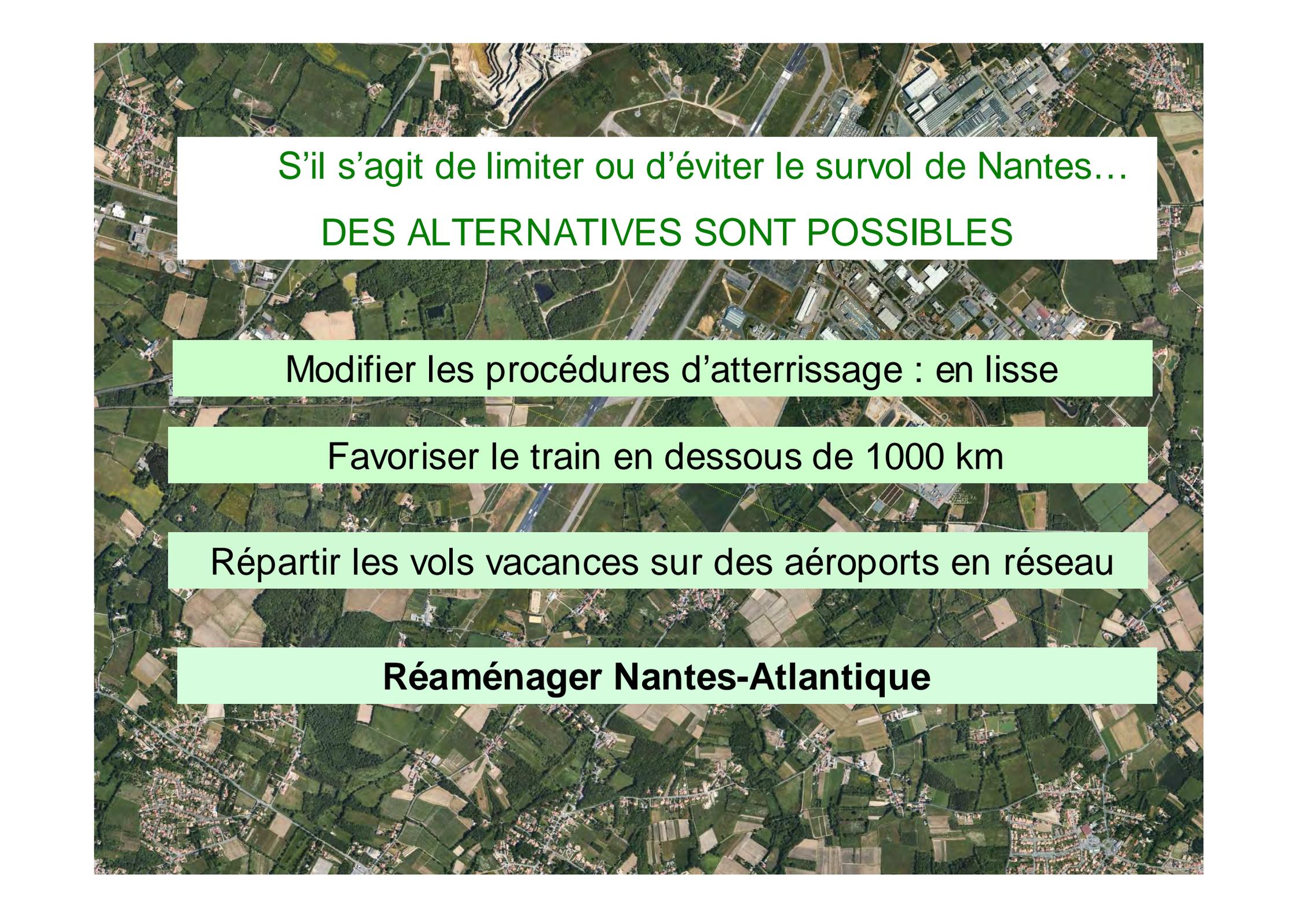
20 ans du budget d'insertion du département de Loire atlantique

Cette somme pourrait être investie dans le développement des énergies nouvelles ou l'isolation des logements.

un projet sans avenir... un projet sans avenir ... un projet sans avenir

Evolution mensuelle du cours du pétrole brut (\$/ baril)





S'il s'agit de limiter ou d'éviter le survol de Nantes...

DES ALTERNATIVES SONT POSSIBLES

Modifier les procédures d'atterrissage : en lisse

Favoriser le train en dessous de 1000 km

Répartir les vols vacances sur des aéroports en réseau

Réaménager Nantes-Atlantique

Air France veut se lancer dans le transport ferroviaire



An aerial photograph of the Nantes Atlantique airport and its surrounding area. The airport's runways and taxiways are clearly visible in the center. The surrounding landscape is a mix of green fields, forests, and urban development. Overlaid on the image are several flight paths, represented by dashed lines and small icons of aircraft. One path is highlighted in red, while others are in black. The paths generally follow a north-south or north-southwest-southeast orientation, passing over the airport and extending into the surrounding countryside.

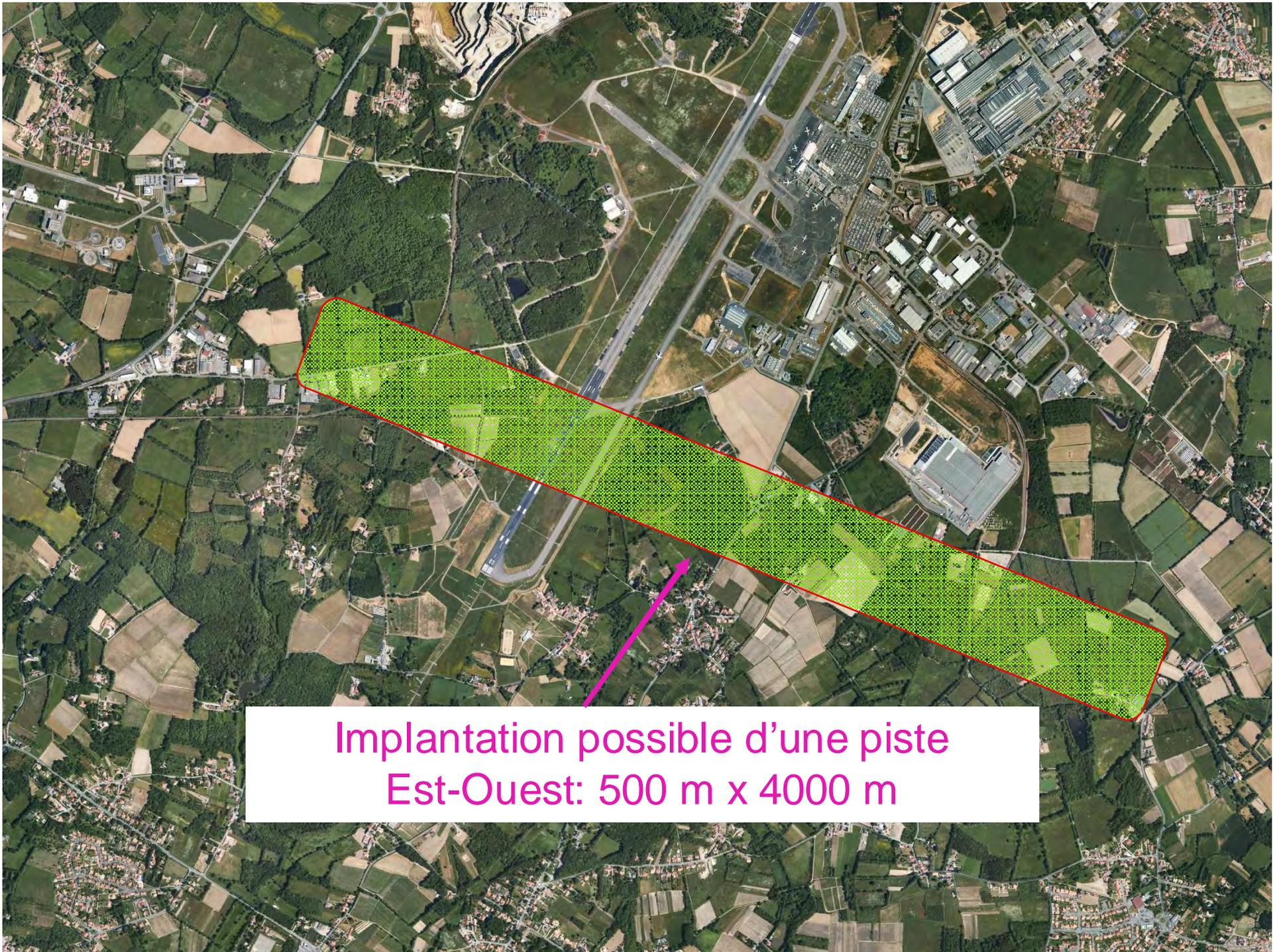
S'il s'agit de ne plus survoler NANTES ...

Réaménager NANTES ATLANTIQUE

Changer l'orientation de la piste : une idée ancienne qui a été abandonnée

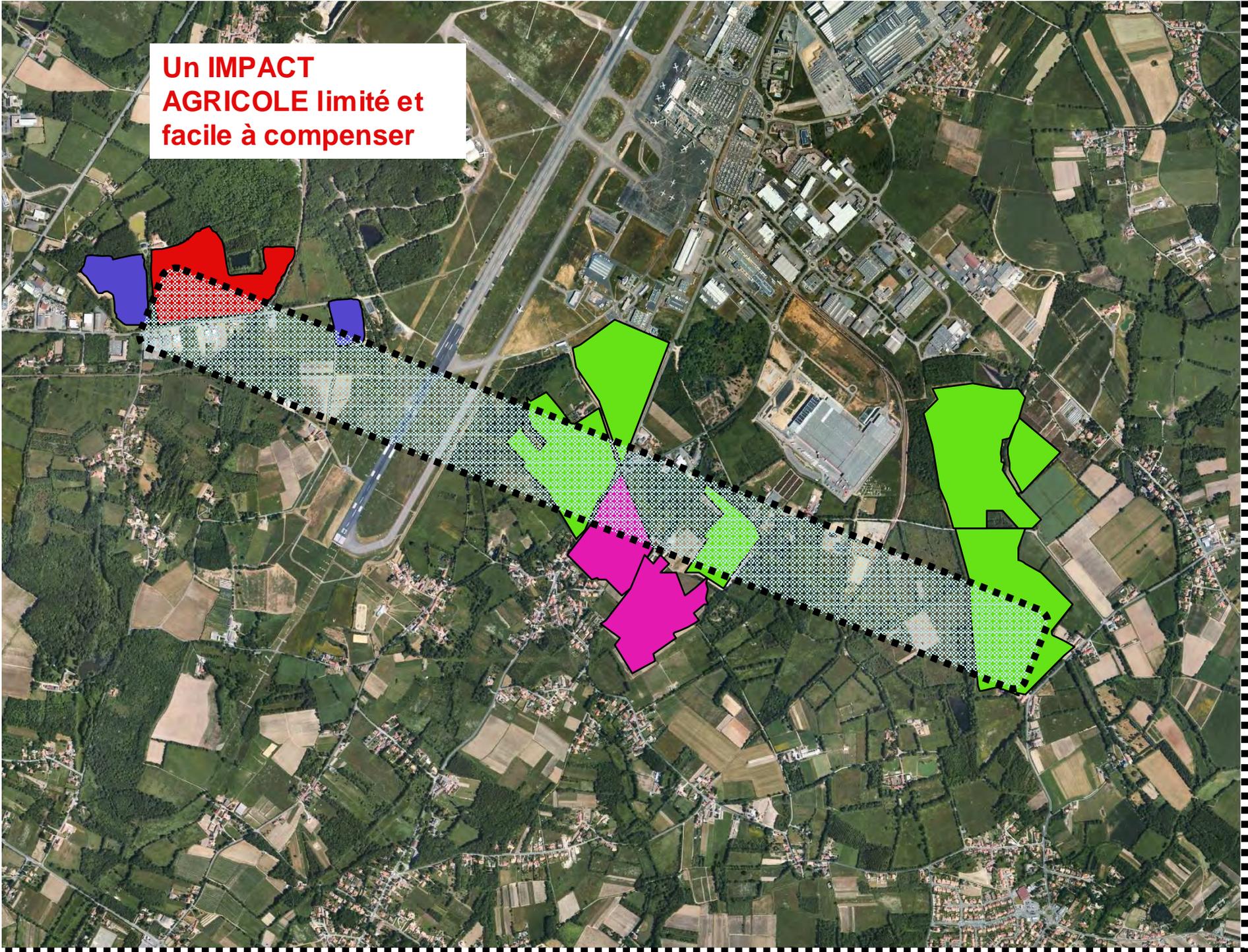
Extension de la piste réalisée

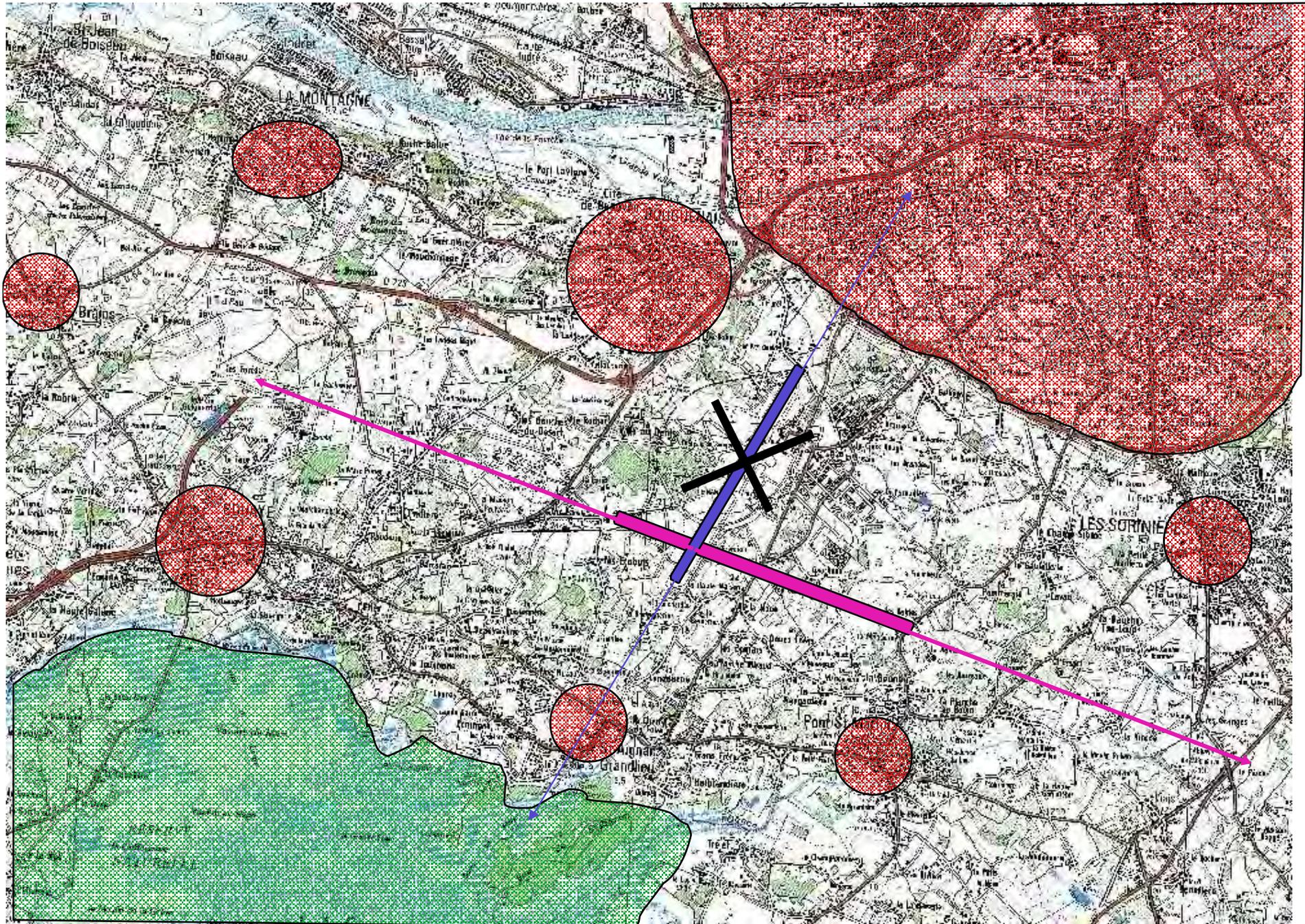
Idée soulevée dans les années 80 et abandonnée



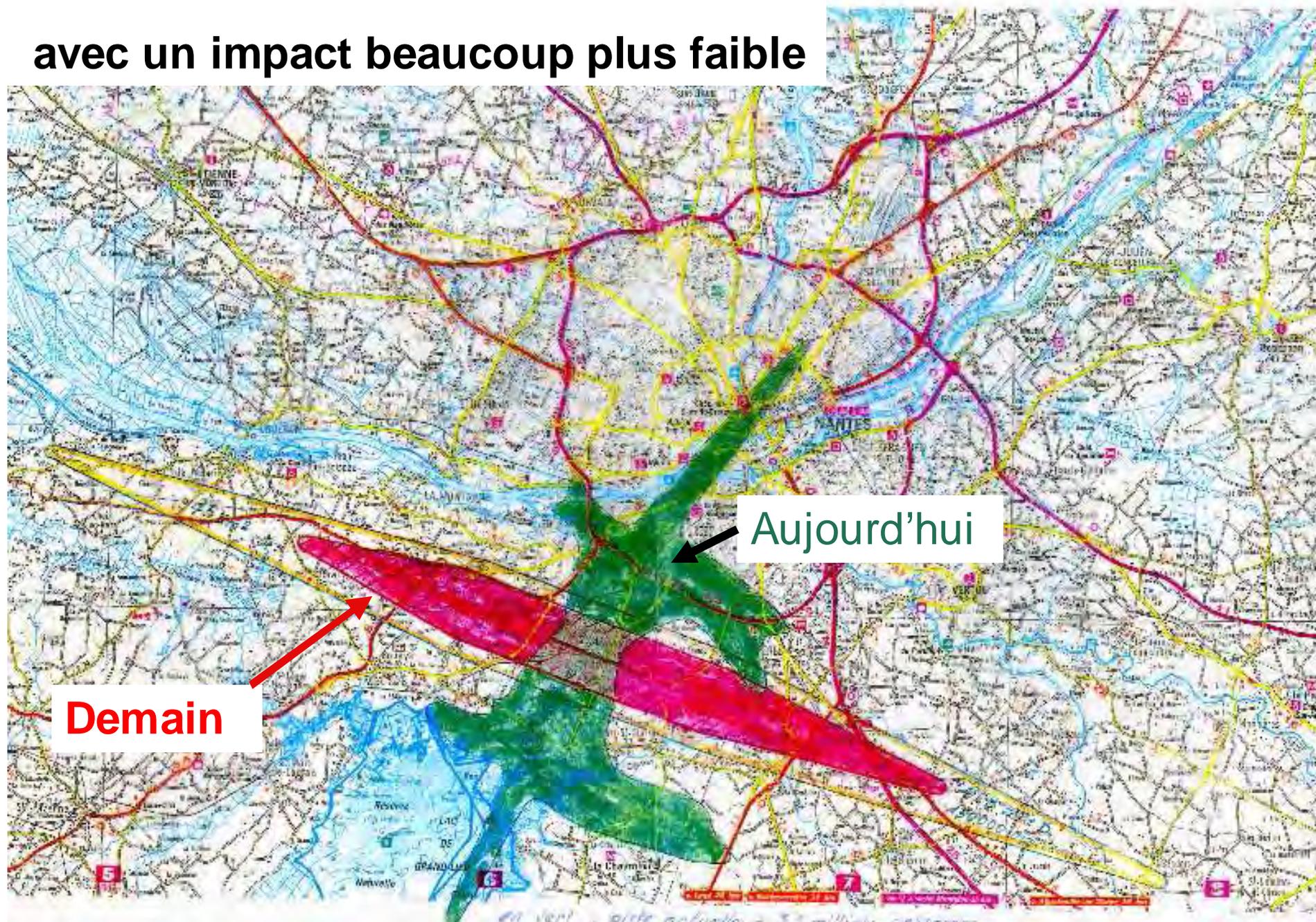
Implantation possible d'une piste
Est-Ouest: 500 m x 4000 m

**Un IMPACT
AGRICOLE limité et
facile à compenser**





Un plan d'exposition au bruit avec un impact beaucoup plus faible



Economiser l'espace : une priorité

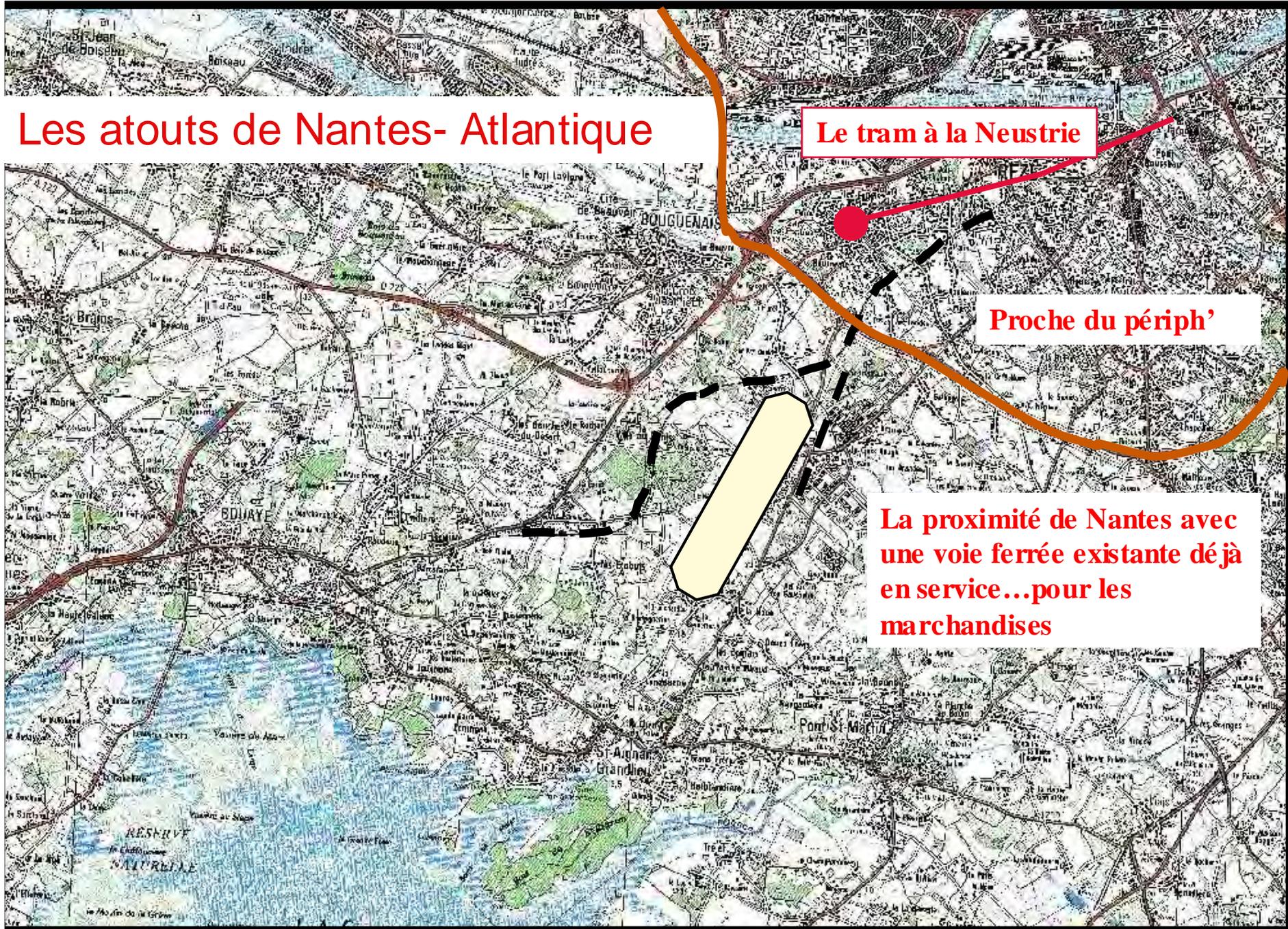
Aéroports	surface	mouvements	passagers
Genève	340 ha	170 000	10 millions
San Diego	270 ha	223 000	17 millions
Roissy	1 400 ha (4 pistes)	551 000	61 millions
NDL	1 650 ha	38 000 à 100 000	3 à 9 millions
Nantes Atlantique réaménagé	320 + maxi 200 ha	38 000	2,6 millions

Les atouts de Nantes- Atlantique

Le tram à la Neustrie

Proche du périph'

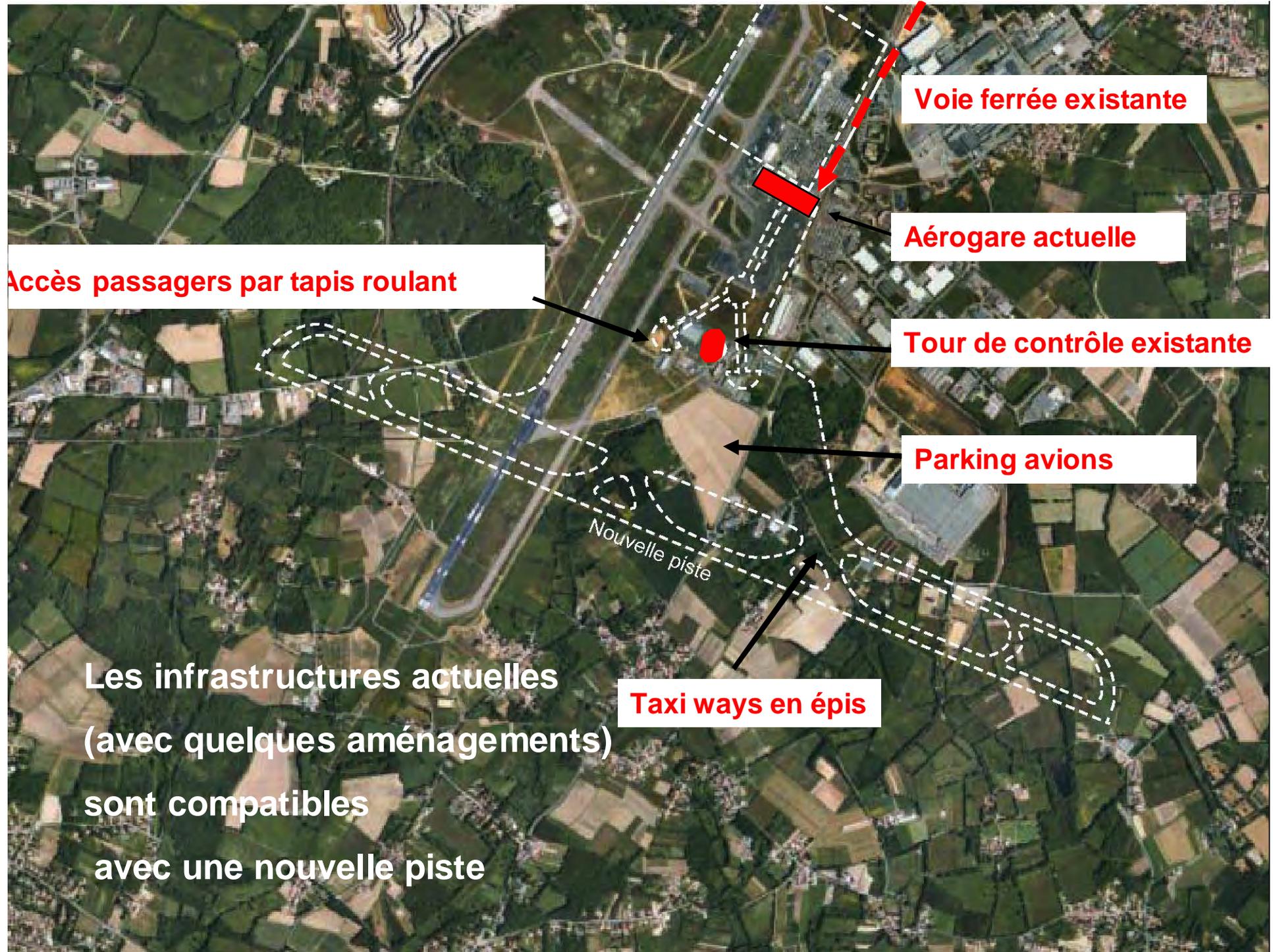
La proximité de Nantes avec une voie ferrée existante déjà en service...pour les marchandises



Une voie ferrée arrive près de l'aérogare !



22.02.2008



Voie ferrée existante

Aérogare actuelle

Tour de contrôle existante

Parking avions

Taxi ways en épis

Nouvelle piste

Accès passagers par tapis roulant

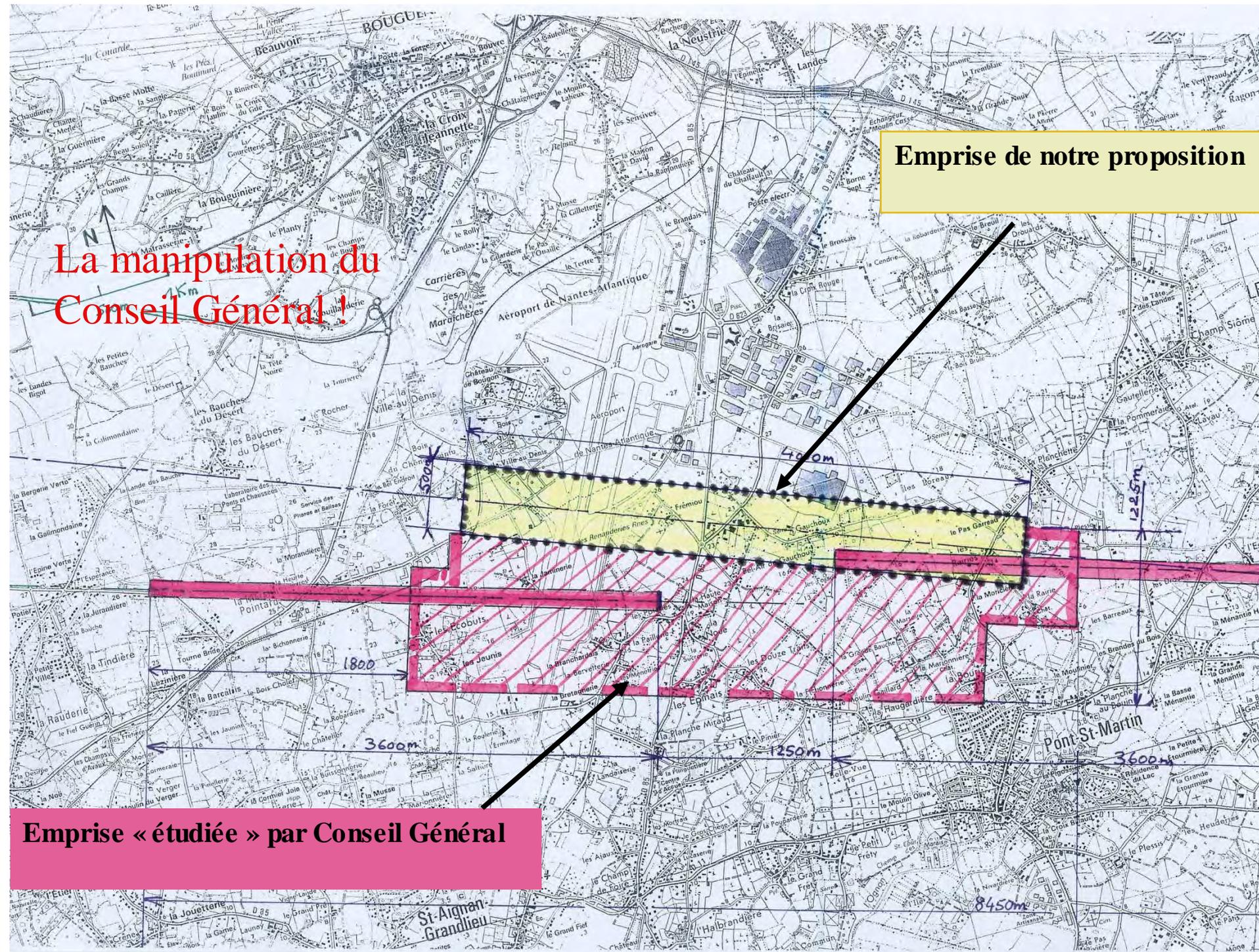
Les infrastructures actuelles
(avec quelques aménagements)
sont compatibles
avec une nouvelle piste



Un aménagement qui utilise des équipements existants :
aérogare, tour de contrôle, accès voie ferrée...

C'est forcément beaucoup moins coûteux, malgré ce
que l'on essaie de nous faire croire.

De plus, il est évolutif en fonction des besoins



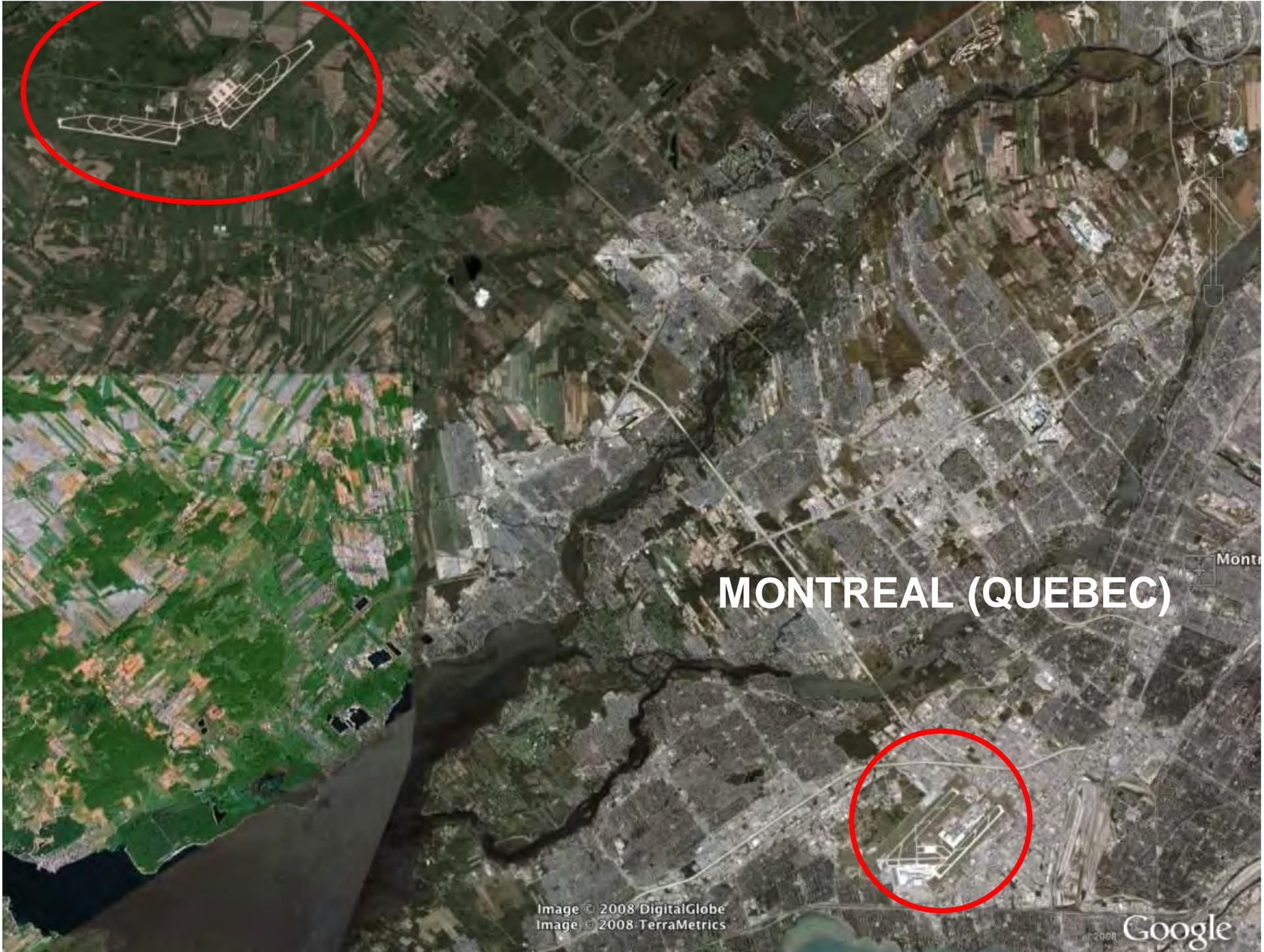
Emprise de notre proposition

**La manipulation du
Conseil Général!**

Emprise « étudiée » par Conseil Général

IMPACT COMPARE DES DEUX PROPOSITIONS

	Notre Dame des Landes	Nantes - Atlantique réaménagé
Foncier	Plus de 2000 ha avec barreau routier , mais sans le ferroviaire . Le Conseil général a acquis 860 ha, il reste plusieurs centaines d'ha à acheter	Nouvelle piste : 200 ha. Une partie des terrains est déjà propriété de la zone d'activités D2 A
Agricole	82 exploitations perdraient des surfaces 47 d'entre elles seraient amputées d'au moins la moitié de leurs terres Toutes les surfaces proches sont exploitées	2 exploitations (une laitière et une viticole) devraient être déplacées sur des terres proches Nombreuses terres en friche à proximité
Bâti à démolir	39 + 8 corps de fermes	21+ 2 corps de fermes et 4 entreprises artisanales
< 1 km	205 maisons + 19 corps de ferme	180 maisons
< 3 km	ND Landes, Le Temple, Vigneux, Grandchamp : 14 000 habitants	Pont St Martin, Les Bauches du désert : 6 000 habitants



MONTREAL (QUEBEC)

Image © 2008 DigitalGlobe
Image © 2008 TerraMetrics

2008 Google

**enquête sur l'impact public 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

**Les enquêteurs ont voté à la majorité :
5 POUR et 2 CONTRE**

Ils soulignent que ce projet est

« un pari sur l'avenir »

CE PARI EST PERDU D'AVANCE !

Aujourd'hui : l'opposition aux forages



Le local de résistance : la Vache rit



Les citoyens vigilants



Halte à la
destruction
des terres
nourricières
Priorité à
l'alimentation !



Mesdames, Messieurs
les conseillers généraux

Réfléchissez
encore !

Vous décidez
aujourd'hui !
Comment assumerez-vous
votre choix
demain ?

An aerial photograph of a vast green field. In the foreground, a large formation of stones is arranged to spell out 'ARON' in the top row and 'NONI' in the bottom row. In the middle ground, a smaller stone structure is visible. The background shows a rolling landscape with various shades of green and brown, indicating different types of vegetation and fields.

Nous garderons les terres de Notre Dame des Landes

1^{er}-9 août 2009 : semaine de résistance

NOTRE-DAME-DES-LANDES :

**SORTONS
D'UN PROJET
SANS AVENIR!**



ACCV ACIPA ADECA À L'EST DE L'ERDRE ANDE
BVV BRETAGNE VIVANTE COLLECTIF ANTI-MARÉES NOIRES
CONFÉDÉRATION PAYSANNE FEA FNAUT GND
GREENPEACE 44 LES ALTERNATIFS 44
LES VERTS 44 LPO MALICE MEI 44
NATUR-ACTION NATURE AVENIR
SDN LOIRE ET VILAINE SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE
VAS VAT

Cartographie réalisée par le Réseau Citoyen des Projets d'Aménagement de Haute-Normandie

ACCV ACIPA ADECA à l'Est de l'Erdre ANDE ATTAC 44 ATTAC 56
BVV Bretagne Vivante Collectif Anti-Marées Noires Confédération
Paysanne FEA FNAUT GND Greenpeace 44 Les Alternatifs 44
Les Verts 44 LPO Malice MEI 44 Natur-Action Nature Avenir
Sèvre Propre 2015 SDN Loire et Vilaine Solidarités Ecologie
VAS VAT



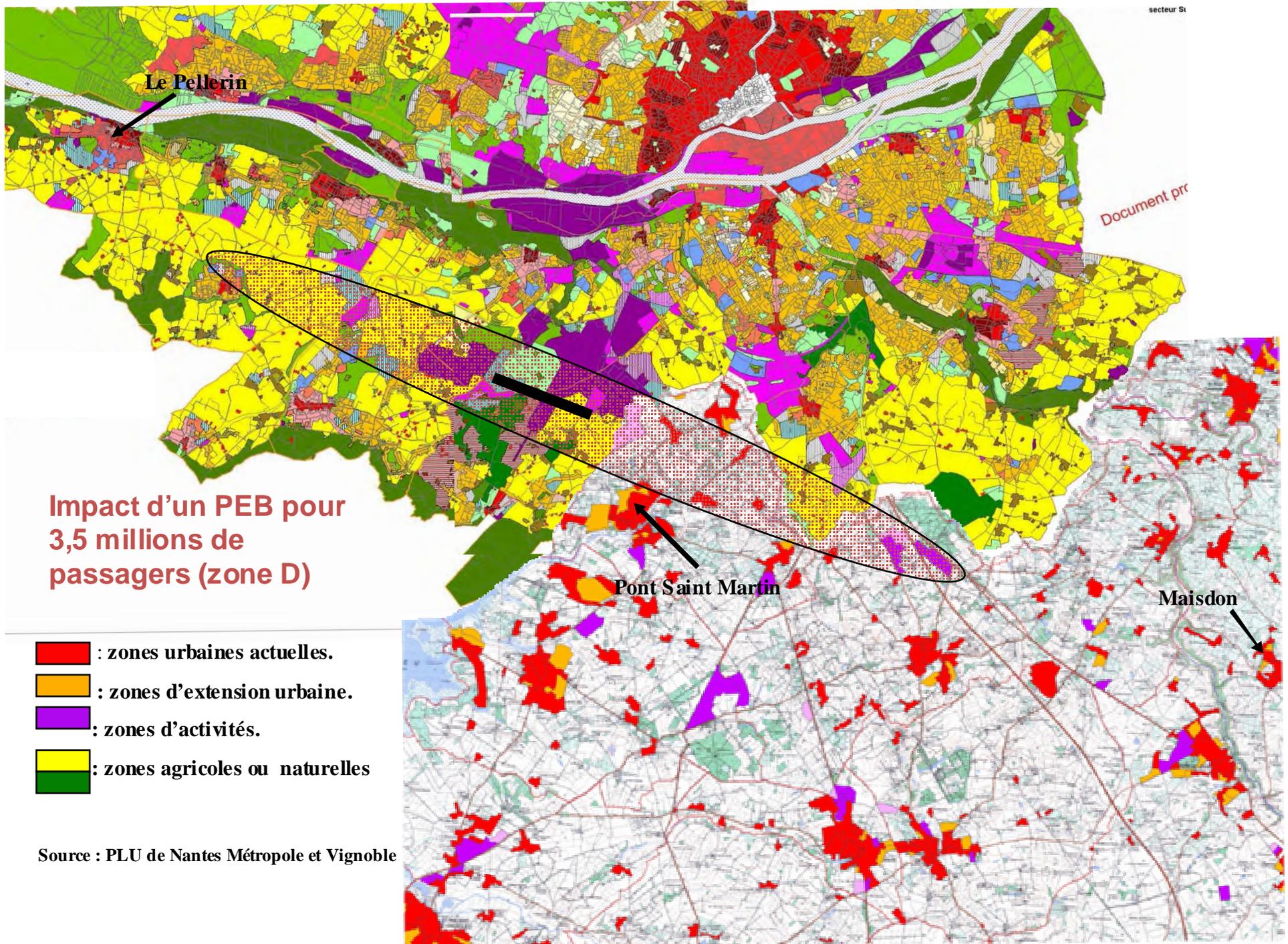
ACIPA

Notre-Dame-des-Landes • Blain • Bouvron • Casson • La Chapelle-sur-Erdre • La Chevallerais • Cordemais
Fay-de-Bretagne • Grandchamp-des-Fontaines • Héric • Malville • Nort-sur-Erdre • Petit-Mars • Saint-Étienne-
de-Montluc • Sautron • Savenay • Sucé-sur-Erdre • Le Temple-de-Bretagne • Treillières • Vigneux-de-Bretagne...

Notre message est clair, nous disons :

« Non à l'aéroport, ni ici ni ailleurs ! »





Le Pellerin

Document pro

Impact d'un PEB pour
3,5 millions de
passagers (zone D)

Pont Saint Martin

Maisdon

- : zones urbaines actuelles.
- : zones d'extension urbaine.
- : zones d'activités.
- : zones agricoles ou naturelles
-

Source : PLU de Nantes Métropole et Vignoble

Le Pellerin

Document pr

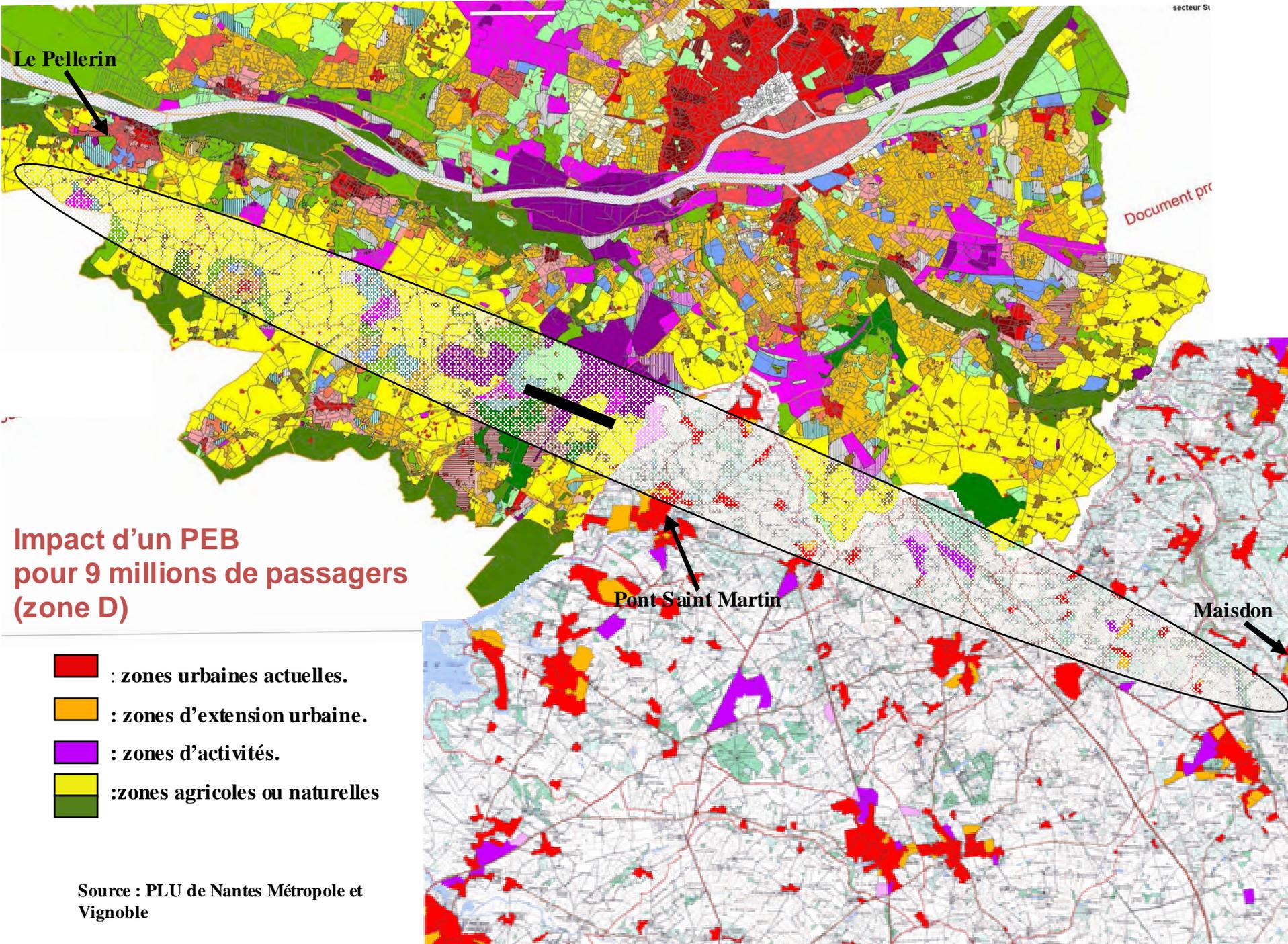
Impact d'un PEB pour 9 millions de passagers (zone D)

-  : zones urbaines actuelles.
-  : zones d'extension urbaine.
-  : zones d'activités.
-  : zones agricoles ou naturelles

Source : PLU de Nantes Métropole et Vignoble

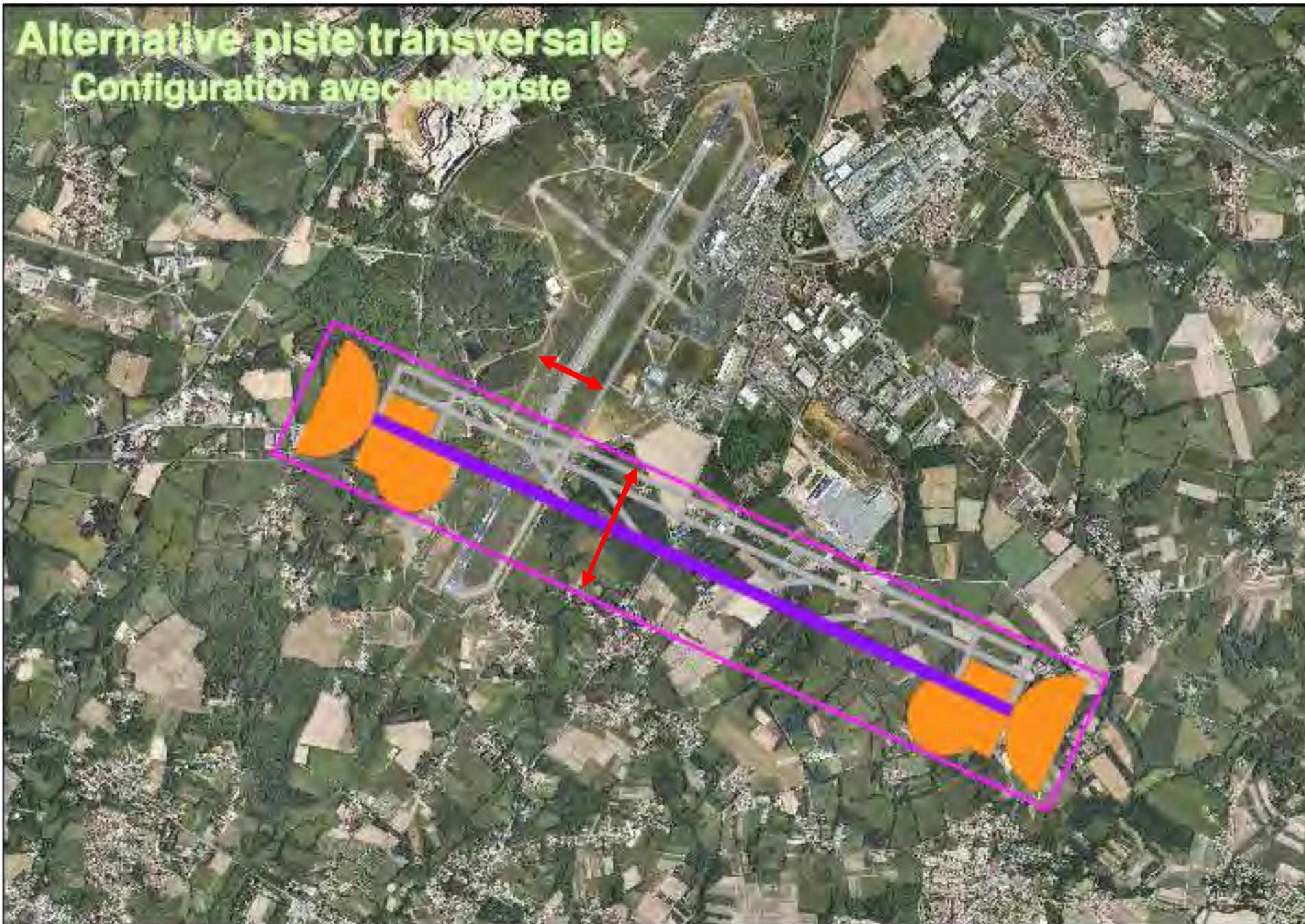
Pont Saint Martin

Maisdon



Alternative piste transversale

Configuration avec une piste



Le débat au Conseil général 24 06 08 : 47 POUR arguments entendus:

« Mettre fin à l'insécurité permanente et aux nuisances sonores de Nantes-Atlantique.

La piste transversale EST UNE SUPERCHERIE POUR RETARDER LE PROJET. »

« C'est un équipement majeur structurant et un pari sur l'avenir ... que je souhaite positif »

« Il n'y a pas d'alternative : l'état a pris une décision à notre demande. L'aérogare est menacée de saturation. Si on ne fait pas NDDL alors que le trafic va continuer à augmenter, les avions iront se poser ailleurs. »

« Ceux qui n'en veulent pas ont la bouche pleine, ils ont tout pour eux : les emplois, la population, les infrastructures.

Dans le nord du département, nous sommes en attente de cet équipement. »

« Pour l'avenir de l'industrie aéronautique, en Loire atlantique, il faut continuer à produire de gros avions moins polluants et pour accueillir de gros avions, il faut un grand aéroport. »

« Le transport aérien n'est pas condamné dans l'immédiat.

On ne sait pas ce que sera l'avenir, mais il faut anticiper : c'est l'honneur des politiques de prendre des décisions. »

« C'est quelque chose que nous devons laisser à nos enfants:...

un département économiquement fort. »

Le débat au Conseil général 24 06 08 : 6 contre et 3 abstentions

Arguments entendus :

« Nantes Atlantique n'est pas et ne sera pas saturé.

60 % de l'activité porte sur des vols intérieurs qui peuvent être transférés sur le train avec le développement du TGV.

C'est le rôle des politiques de se poser la question du « pourquoi ? » avant celle du « comment ? »

« Le projet avance dans une totale indifférence du contexte qui a changé. Il est en contradiction avec les politiques publiques que nous défendons par ailleurs »

« Il faut penser le monde de demain autrement : ce projet relève d'une vision dépassée du développement qui s'appuie sur une vieille logique, celle de l'abondance des matières . C'est un défi écologique majeur. »

« Ce n'est pas la raison qui commande dans l'argumentation politique, mais le dogme du Développement !

Pour valider un projet, il faut en vérifier toutes les conséquences et savoir faire machine arrière si nécessaire.

S'il y a un problème de nuisance et de sécurité, pourquoi n'interdit-on pas les vols de nuit et tarde -t-on à payer l'isolation des maisons ? »

« Dans le contexte d'urgence planétaire, ne rien changer à notre vision serait un curieux message à nos concitoyens. »

