

CHAPITRE 9

QUESTIONS

Questions à propos du projet et du dossier soumis au débat.

- 1) A t-on intégré les derniers chiffres du trafic aérien sur Nantes ?
- 2) p 12. paragraphe 2. Le contexte est-il aujourd'hui globalement favorable au développement du transport aérien ?
- 3) quel est l'emport moyen à Nantes ?
- 4) courbes p 17. Quelles sont les méthodes de calcul utilisées pour produire de telles courbes ?
- 5) Pourquoi l'emport moyen pourrait-il progresser ?
- 6) P 19 col. 1. Quel est le calcul permettant d'envisager le plafond de la capacité de la piste à 4,5 ou 5 Millions de passagers ?
- 7) Quelles sont les recommandations de l'ACNUSA en matières de réserves foncières autour d'un aéroport ?
- 8) Peut-on calculer le PEB du futur aéroport compte tenu du nouveau PEB de Nantes Atlantique couvrant 6600 ha. Le futur aéroport démarrera aux environs de 4,5 Millions de passagers, la surface de son PEB sera donc plus importante et approchera les 8 à 10 000 ha.
- 9) Quelles sont les caractéristiques principales qui font passer l'aéroport de Nantes en aéroport « Grand Ouest » ?
- 10) Quel est le prix demandé par les compagnies de « low cost » pour s'établir sur un aéroport et peut-on élaborer une stratégie de développement d'un aéroport uniquement sur la venue ou non des compagnies low cost qu'il faudra de toute façon financer ?
- 11) P 34. 1 col. Que veut dire « les deux principaux ensembles urbains seront renforcés par la réalisation d'infrastructures de communication et d'échanges de grande ampleur » ?
- 12) Pour passer à « ...la réalisation d'un nouvel aéroport du Grand Ouest en remplacement de celui de Nantes Atlantique... », vous paraît-il judicieux de ne choisir qu'un seul site pour le débat public ?
- 13) P 39. Quelle étude et par qui a-t-elle été faite pour ne retenir que le site de Notre Dame des Landes ?
- 14) P 40. qui a mené « les différentes réflexions afin de permettre le choix du site pour le nouvel aéroport du Grand Ouest ?
- 15) L'urbanisation a, en effet, été limitée sur la ZAD mais pensez-vous qu'elle a été limitée autour de cette ZAD comme préconisée par l'ACNUSA ?
- 16) P 42. col 1 ; Pensez-vous réellement que les populations se sont positionnées depuis plusieurs décennies en référence au projet ?

- 17) Pensez vous que sur le plan environnemental, il soit bon de développer à tout juste 17 km de Nantes, un équipement ayant la capacité d'accroître considérablement la pollution sur ce secteur ?
- 18) Pouvez-vous aujourd'hui donner une date et le coût des infrastructures ferroviaires autour de l'aéroport ?
- 19) Pensez vous raisonnable de juger du bien fondé d'un aéroport uniquement en fonction de son environnement naturel peu contraignant, d'un espace aérien dégagé, des facilités de mise en œuvre, et de la vocation actuelle du site uniquement agricole ?
- 20) Pourquoi, une fois le choix du site de Notre Dame des Landes décidé, avoir laissé une urbanisation débridée autour du site alors que l'on sait que les nuisances d'un aéroport vont bien au delà de son emprise ?
- 21) Quels sont les points précis qui rendent le choix du site de Notre Dame des Landes si attractif en terme d'aménagement du territoire ?
- 22) A l'heure où les villes ne grossissent plus que par leurs banlieues pavillonnaires, pensez-vous qu'implanter un aéroport international à seulement 17 km du centre de Nantes soit un choix structurant pour sa population ?
- 23) P 47. Sur quelles bases de calcul arrivez-vous à ces conclusions ? (3,5 M de passagers en 2010)
- 24) Pensez-vous indispensable, compte tenu du nombre de mouvements, un doublet de piste permettant deux atterrissages en même temps ?
- 25) P 52. col. 1. Pensez-vous qu'en ne favorisant que le transport par car, voitures, bus, on ne va pas rajouter de la pollution à celle générée par l'aéroport ?
- 26) P. 53. col. 1. Comment peut-on se dire préventif en matière d'urbanisation alors que l'on n'a pas arrêté d'urbaniser depuis dix ans autour de cette ZAD ?
- 27) P. 53. col. 2. Les calculs pour le plan de gêne sonore suivant les recommandation de l'ACNUSA donnent une gêne pour 56 à 67 000 personnes. Pour DUCSAI, il s'agit de 72 à 83 000 personnes. Pouvez-vous nous donner vos méthodes de calcul concernant ces 600 personnes ?
- 28) P. 55. Pourquoi avoir utilisé une échelle de carte plus petite que celle utilisée précédemment pour Nantes Atlantique ?
- 29) Pouvez-vous nous montrer pour l'actuel aéroport de Nantes Atlantique, quels sont les effets de levier importants qu'il a suscité ?
- 30) P. 61. col. 3. Pensez-vous que les différentes communes entourant le futur site vont accepter de boiser leurs surfaces alors qu'elles n'ont pas cessé d'urbaniser auparavant ?
- 31) P. 64. Pourquoi 2010 alors que le schéma de transports collectifs est fait pour l'horizon 2020 ?
- 32) 450 Millions d'€ sans compter les dessertes ferroviaires. Qui finance ?
- 33) Que devient EADS qui a toujours dit qu'elle avait besoin d'un aéroport à proximité ?