

*EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE  
DU PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES*

# **TOME 3 :**

## **ENQUÊTE AUPRÈS DE PERSONNALITÉS**

ANALYSE EFFECTUÉE DE MARS À MAI 2003 PAR LA SOCIÉTÉ  
COSYNERGIE - 74 Bd de Reuilly - 75012 Paris - Tél : 01 43 07 57 79

# 1<sup>ère</sup> PARTIE

## SYNTHESE DES RÉPONSES OBTENUES

## PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

*Cette enquête a été réalisée avant que ne soient connues les analyses et les conclusions de l'expertise complémentaire. Une centaine de questionnaires ont été transmis auprès des associations, des mairies des communes concernées par le projet d'aéroport, des collectivités territoriales, du maître d'ouvrage et de l'administration, des milieux économiques. 51 questionnaires nous ont été retournés.*

### 1. Faudra-t-il un jour ou l'autre transférer en un autre lieu l'aéroport de Nantes-Atlantique

L'opinion la plus répandue dans les milieux économiques, politiques et administratifs est qu'il faudra sûrement ou probablement transférer l'aéroport de Nantes.

Des associations (54 %) et maires de petites communes (35 %) émettent néanmoins des doutes sur la nécessité de ce transfert, voire en contestent l'utilité.

#### *Ibis.* Dans quel délai

Les délais les plus fréquemment cités sont d'une part "10 ans à 15 ans" (délai exprimé plutôt par les élus et les collectivités territoriales) et, d'autre part, "15 à 20 ans" (émanant plutôt des associations).

Une petite minorité (associations, maires de petites collectivités) indique "20 à 30 ans". A l'inverse, des élus de grandes collectivités avancent un délai inférieur à 10 ans. Le délai médian est de l'ordre de 15 ans.

#### *1 ter.* Pourquoi

- Ceux qui pensent à une date de saturation éloignée évoquent la marge importante de capacité de la piste actuelle, le ralentissement de l'évolution du trafic aérien, la crise internationale, la localisation du low cost dans des aéroports secondaires, les contraintes environnementales, le développement des télécommunications et d'Internet, le développement du ferroviaire, une optimisation possible des infrastructures actuelles, une stagnation de la demande, une possible répartition du trafic sur différents aéroports de l'ouest...
- Ceux qui pensent à une date rapprochée évoquent les nuisances sur l'agglomération de Nantes, l'impact sur l'environnement, les problèmes de sécurité liés au survol de Nantes, la saturation de la piste unique de N.A., celle des bâtiments de l'aérogare, l'intérêt d'un transfert pour développer les lignes européennes à partir d'un aéroport modernisé, la nécessité d'éviter un 3ème aéroport parisien, l'urbanisation croissante autour de N.A....

### 2. Notre-Dame-des-Landes serait-il le site le mieux approprié

- Les quasi-totalité des associations et une majorité de maires de communes limitrophes à NDDL pensent qu'il s'agit d'un mauvais choix ou qu'il n'est pas sûr que ce soit le bon choix.
- Le maître d'ouvrage, les collectivités territoriales et les responsables économiques, eux, pensent très majoritairement que c'est un bon choix.

**2 bis. Pourquoi**

- Les opposants à NDDL donnent les raisons suivantes
  - urbanisation importante autour de la ZAD, nuisances pour les riverains
  - frein au développement des autres villes et aéroports de l'Ouest
  - dessertes coûteuses à créer
  - pas assez loin de Nantes, qui s'étendra inévitablement vers NDDL. Déjà trop près de Nantes ;
  - activité agricole autour de la ZAD
  - pas de possibilité d'extension
  - déséquilibre du territoire ouest en faveur de Nantes (décentré, pour un aéroport du grand ouest) ;
  - pas de véritable vocation régionale ,
  - destruction d'un écosystème.
  
- Les partisans à NDDL donnent les raisons suivantes
  - proximité de Nantes, donc de la principale zone de chalandise ;
  - les terrains sont déjà acquis en grande partie ;
  - la topographie favorable du terrain, ainsi que la qualité de l'espace aérien ;
  - positionnement stratégique par rapport à Nantes, Saint-Nazaire et la Bretagne
  - Bonne desserte autoroutière
  - Les études précédentes ont montré que c'était le meilleur site
  - C'est celui qui présente le moins d'impacts négatifs
  - positionnement stratégique par rapport à Nantes, Saint-Nazaire et la Bretagne.
  
- Un membre de la DDE indique : "il peut y avoir d'autres sites, mais ils sont à découvrir".

**2 ter. Citez un ou deux sites possibles**

Les sites envisagés, en dehors de Notre-Dame-des-Landes

- Guéméné - Penfao (ACIPA et CPDP)
- Issé (BVV) ;
- Derval (ACIPA, BV)
- Grand Fougeray (BVV, Mairie de Blain, de Treillères)
- Forêt d'Araye / Châteaubriant (Association Bretonne)
- Entre Redon et Châteaubriant (ACIPA)
- Nozay (ACIPA)
- Pouancé – Candé (ACIPA et CPDP)
- Au Carrefour de RN 137 et 71, au Nord de ND des Landes (DDE) ;
- Utiliser davantage St-Nazaire, Rennes... (Mairie de Sautron, ACIPA) ;
- à 30 km au nord de Nantes (Mairie de Rézé).

**3. Alléger le trafic de Nantes-Atlantique**

Une grande majorité, pour les associations et les élus de petites communes, considère que c'est possible et souhaitable. Certaines collectivités territoriales et le maître d'ouvrage considèrent que ce serait inutile. Les acteurs économiques sont partagés.

### 3 bis. Pourquoi

- Les trafics à renvoyer vers d'autres aéroports :  
Aéroclubs, charters (Rennes ou St-Nazaire), frêt, école de pilotage, low cost avions taxi, frêt, ... pourraient être renvoyés vers La-Roche-sur-Yon, Saint-Nazaire, La Baule, Ancenis...
- Ceux qui souhaitent de tels transferts donnent les raisons suivantes
  - mélanger gros et petits, lents et rapides ☐ dangereux ☐
  - alléger le trafic ☐
  - petits avions : bruyants ;
  - avions privés réservés aux personnes aisées, peu nombreuses ;
  - gain sur les installations au sol ☐
  - renvoyer les charters vers Rennes, Angers, Saint-Nazaire, est possible puisque les voyageurs acceptent  
2 h de route ;
  - actuellement, on grossit artificiellement le trafic de N.A.
- Ceux qui pensent que ça ne servira à rien donnent les raisons suivantes
  - ça pose des problèmes de déménager les aéroclubs ☐
  - c'est l'agglomération la plus importante qui fournit, à proximité, du trafic ☐
  - il faut une offre importante pour avoir une dimension européenne ☐
  - ça allègerait très peu le trafic et ça ne joue pas sur la saturation de la piste ;
  - ce sont les compagnies qui choisissent les sites, pas l'inverse.

### 4. Le trafic de Nantes va-t-il se développer

Une grande majorité considère qu'il va se développer, mais moins vite que par le passé. Un petit nombre de grandes collectivités et petites mairies pensent néanmoins qu'il va se développer rapidement.

### 4 bis. Pourquoi

- Les raisons du ralentissement du développement seraient
  - low cost vers aéroports secondaires ☐
  - coût de l'énergie ☐
  - coût de la sécurité ☐
  - instabilité mondiale ☐
  - Internet, vidéo conférences ;
  - Réduction des coûts par les entreprises ☐
  - Ralentissement économique ☐
  - Développement du ferroviaire ☐
  - Réduction du montant des retraites ☐
  - Délocalisations ☐
  - Pollution ;
  - Réduction des revenus (chômage...) ;
  - Contraintes environnementales ;
  - Malaise dans les compagnies aériennes.

- Ceux qui croient à la croissance évoquent les raisons suivantes
  - pas de raison pour que ça s'arrête, sauf événement exceptionnel
  - examen de la tendance
  - données IATA les incidents sont « digérés » par la suite ;
  - faible utilisation de l'avion par les populations de l'ouest ;
  - augmentation du nombre de passagers sans augmenter le nombre de vols ;
  - diminution du temps de travail ;
  - évolution des modes de vie ;
  - les aléas internationaux n'influeront que peu de temps ;
  - les charters se développeront rapidement ;
  - ouverture de nouvelles lignes européennes directes ;
  - développement du trafic intra-européen ;
  - accroissement de la mobilité personnelle et professionnelle ;
  - développement des low cost

#### **4 ter. Influence du réseau ferroviaire sur le trafic des aéroports de l'ouest**

Une influence négative significative du développement du ferroviaire sur le trafic aérien est ressentie par la majorité des personnes interrogées. Une minorité pense que le ferroviaire aura peu d'influence sur l'aérien.

#### **4 quater. Pourquoi Sur quoi Quand**

- Ceux qui militent en faveur du rail citent les arguments suivants
  - Désenclavement de la Bretagne
  - Réseau déjà existant, à moderniser
  - Moins cher que l'avion plus respectueux de l'environnement ;
  - Nécessité de se relier aux hubs parisiens pour les vols internationaux
  - TGV attractif sur parcours de moins de 1000 km ;
  - Il faudra aller à Paris pour les longs courriers ;
  - Paris Rennes et Paris Roissy en TGV auront une grosse influence ;
  - Il faut coupler train et avion.
- Certains émettent des réserves sur la durabilité de "l'effet train" :
  - Certains indiquent cependant que « l'effet train » n'a qu'un temps, s'estompe et que la progression du trafic aérien reprend toujours ;
  - manque de projets ferroviaires de RFF sur l'ouest (l'ouest est excentré) ;
  - peu de métropoles sont à moins de 3 h de Nantes en TGV ;
  - avion : 1 heure. Avantage (TGV : 3 h maxi) ;
  - N.A. a su reconquérir du trafic ;
  - train : rupture de charge.

#### **5. Nantes-Atlantique problèmes de bruit**

Une grande majorité des interviewés juge le bruit actuel généré par N.A. encore supportable. La moitié des personnes consultées considèrent qu'il deviendra vite insupportable, tant au niveau des associations que des collectivités territoriales et du maître d'ouvrage et l'autre moitié pense que le bruit restera longtemps supportable, certains rappelant que les avions sont et seront de moins en moins bruyants. Quelques maires de petites communes considèrent le bruit actuel déjà insupportable. Certains considèrent surtout insupportables les vols de nuit.

La DDE précise que 50 % des vols survolent l'agglomération et la CCI rappelle que les populations risquent de se mobiliser davantage si le transfert de N.A. n'était pas envisagé à brève échéance.

**5 bis. Pourquoi**

- On évoque les facteurs atténuants suivants
  - le bruit de fond couvre celui des avions
  - les avions survolent des zones inhabitées ;
  - pas de plainte, ni d'association de riverains
  - meilleur respect des législations sur le bruit
  - les avions deviendront moins bruyants
  - trafic encore limité ;
  - certaines communes riveraines tiennent à cet aéroport ;
  - augmentation de l'emport, diminution des mouvements ;
  - étalement du trafic ;
  - possibilité de transférer certains trafics de moindre importance économique.
  
- On évoque les facteurs aggravants suivants
  - les avions survolent Nantes et des zones urbanisées à basse altitude
  - pas de réel couvre-feu
  - le trafic va se développer ;
  - l'orientation de la piste conduit à survoler des zones urbaines.

**6. La piste de Nantes-Atlantique est-elle utilisée à pleine capacité**

La majorité des interviewés considère que la piste peut accueillir beaucoup plus de vols qu'aujourd'hui, mais certains considèrent qu'elle est saturée à certains moments.

**6 bis. Pourquoi**

- Ceux qui pensent qu'il y a de la marge évoquent
  - les prévisions de trafic
  - la capacité de la piste
  - l'augmentation de l'emport
  - l'amélioration possible du dégagement des avions
  - le délestage éventuel des charters sur d'autres aéroports ;
  - le transfert éventuel de l'aéroclub et de l'école de pilotage ;
  - 13 mouvements à l'heure en heures de pointe pour une capacité de 40 mouvements par heure ;
  - pas de véritable affluence, même en période de vacances.
  
- Ceux qui pensent qu'il y aura saturation rapidement justifient leur opinion par les arguments suivants :
  - une seule piste diminue la cadence décollages / atterrissages ;
  - ce sont les compagnies qui fixent les horaires ;
  - une seule piste, ce n'est pas assez si on a des ambitions économiques ;
  - on risque, à terme, de devoir refuser des avions.

**6 ter. De combien peut-on augmenter le trafic actuel de Nantes-Atlantique**

Une majorité évoque soit le chiffre de 100 % (associations surtout), soit celui de 50 % (collectivités, milieux économiques).

Une petite minorité parle de 20 % et une autre de 300 %, voire 400 %. Etrangement, personne n'a retenu les taux de 150 ou 200 %.

**6 quater. Les infrastructures au sol pourront-elles suivre le trafic**

- Les réponses obtenues sont les suivantes
  - il faudra faire des travaux (investissement de 400 MF)
  - il faudra construire une nouvelle aérogare
  - bâtiments particulièrement saturés ;
  - balisages complémentaires, pour accélérer les cadences ;
  - nouvelles aires de stationnement à prévoir pour les avions ;
  - libérer les espaces occupés par l'aéroclub ;
  - espace vols vacances trop exigü en haute saison ;
  - parkings souvent complets.
- Mais aussi
  - pas de problème actuellement l'aérogare vient d'être agrandie ;
  - inutile de faire des investissements lourds avant un déménagement ;
  - 1/3 des vols sont des charters (heures creuses) ;
  - l'aérogare est souvent déserte ;
  - parkings vastes, jamais pleins.

**7. Un transfert vers ND des Landes augmenterait-il le nombre de voyageurs**

Les associations pensent plutôt à une faible augmentation ou une stagnation. Les maires de petites communes se partagent entre cette hypothèse de croissance faible et celle d'une forte croissance. Les grandes collectivités et les milieux économiques également. La DDE, elle, envisage une petite augmentation.

**7 bis. Pourquoi Pour quels types de voyageurs**

- Ceux qui pensent que l'effet du déplacement vers NDDL sur le nombre de voyageurs sera faible l'expliquent par les arguments suivants
  - la zone de chalandise change peu
  - aéroport excentré dans l'ouest
  - aéroport nanto / nantais
  - compensation entre gains au nord et pertes au sud ;
  - peu d'intérêt pour les Rennais (trop éloigné) ;
  - handicap pour la Vendée ;
  - pas de 3ème pont sur la Loire ;
  - un déplacement de 15 km ne changera rien.

- Ceux qui croient à une augmentation l'expliquent par les arguments suivants
  - une bonne campagne de communication dynamisera le trafic charter
  - élargissement de la zone de chalandise
  - à condition d'être desservi par le rail ;
  - augmentation du nombre de voyageurs des vols réguliers Europe, grâce à la multiplication des lignes (élargissement de la zone de chalandise vers la Bretagne) ;
  - compagnies low cost ;
  - accroissement de la zone de chalandise vers la Basse-Normandie ;
  - augmentation des vols vacances entrants ;
  - ce sera un aéroport international.

#### **8. Le trafic charter de l'aéroport de Nantes-Atlantique peut-il se localiser dans d'autres aéroports**

- Les associations et les petites mairies pensent qu'il faut étudier cette possibilité.
- Le maître d'ouvrage et les collectivités territoriales n'y croient pas.
- Le monde économique pense que c'est peut-être possible, mais pas souhaitable.

#### **8 bis. Pourquoi**

- Ceux qui sont favorables au transfert du trafic charters vers d'autres aéroports l'expliquent de la manière suivante
  - ils pourraient aller à Rennes, Quimper, Angers
  - ils peuvent aller dans des aéroports secondaires, comme les low cost, pour des raisons économiques
  - les voyageurs des vols vacances venant de loin, on peut facilement les changer d'aéroport ;
  - équilibrer l'ouest
  - éviter des nuisances
  - les voyageurs charters acceptent des pré-acheminements allant jusqu'à 2 h. Mais il faut des services (prise en charge, pas de nuit à l'hôtel, parking à un coût raisonnable...) ;
  - ne pas avoir trop de vols vacances à Nantes (nuisances...) ;
  - aligner le trafic de N.A.
- Ceux qui sont défavorables avancent les arguments suivants
  - les opérateurs aériens (tours opérateurs, compagnies aériennes) veulent concentrer leurs activités sur un site principal, pour réduire leurs coûts, accroître le choix proposé à la clientèle et remplir de gros avions ;
  - impact négatif sur l'économie nantaise/affaiblissement de l'aéroport principal ;
  - ce sont les compagnies aériennes qui décident
  - il faut une plate-forme importante, avec des services étendus
  - dispersion rime avec surcoût et emport moyen en baisse, avec moindre rentabilité ;
  - l'ouest doit disposer d'un aéroport de dimension européenne.

#### **8 ter. Vers quels aéroports et comment**

Les aéroports cités sont Rennes, Quimper, Angers, Saint-Nazaire (desservi par TGV), Lorient, Brest, Poitiers, Ancenis, La Rochelle, Saint-Brieuc...

Certains soulèvent les limites de capacité des autres aéroports et d'autres sont opposés à l'essaimage.

9. **Pensez-vous que l'emport moyen des avions fréquentant l'aéroport de Nantes va évoluer**

Une majorité des interviewés considère que l'emport va augmenter ou pourrait augmenter un peu.

Une minorité envisagerait une augmentation significative de l'emport moyen et une autre minorité envisagerait qu'il reste constant.

**9bis. Pourquoi et dans quelles proportions**

- **Les raisons données pour penser que l'emport augmentera sont les suivantes**
  - les lignes peu rentables seront fermées
  - il peut y avoir davantage de longs courriers
  - la capacité des avions s'accroît
  - la concentration de l'offre en vols vacances ;
  - les compagnies préfèrent accroître la fréquence que les volumes.
  
- **Les raisons avancées pour prévoir une stagnation de l'emport sont les suivantes**
  - le maximum est déjà atteint pour les charters
  - pour les vols affaires, la politique des hubs favorise les faibles emports ;
  - on augmente les fréquences avant d'accroître les emports.
  
- Plusieurs interviewés ne savent pas répondre à cette question de spécialiste.
  
- Une majorité d'interviewés est incapable de chiffrer l'évolution de l'emport.

10. **Que pensez-vous de l'idée de fermer à la fois l'aéroport de Nantes et celui de Rennes, afin de créer un nouvel aéroport régional entre Nantes et Rennes**

Cette idée plaît à certaines associations et à certains élus de petites communes, mais les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage, ainsi que les milieux économiques, y sont opposés.

10 bis. **Pourquoi**

- **Ceux qui sont favorables à cette idée donnent les arguments suivants**
  - il y a trop d'aéroports dans l'ouest et ils coûtent cher en subventions
  - un tel aéroport pourrait devenir inter-continental
  - les élus de Bretagne se sentiraient plus concernés, si l'aéroport se rapproche d'eux
  - réduction des coûts
  - meilleure dynamique régionale.

- Ceux qui sont défavorables à l'idée donnent les arguments suivants
  - la péninsule bretonne n'est pas concernée
  - on déséquilibre le développement du territoire
  - la proximité est importante pour les vols affaires
  - perte d'emplois et d'économie pour les communes proches de Nantes, en cas de délocalisation
  - il faut rester à proximité des grands centres, pour pouvoir faire des allers-retours dans la journée ;
  - aucun site autre que NDLL n'a été recensé comme répondant aux contraintes (terrain...)
  - nécessité d'un grand bassin de clientèle à proximité
  - on risquerait d'avoir 3 aéroports
  - gaspillage de l'argent public et de l'espace agricole ;
  - les Rennais ont le droit, eux aussi, à un service de proximité ;
  - il vaudrait mieux fermer de petits aéroports (mais ce n'est pas souhaité par les collectivités locales)
  - un nouveau projet signifierait un report de délai, ce qui n'est pas souhaitable ;
  - pas de liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes ;
  - chacune des 2 agglomérations sera pénalisée, n'ayant plus d'aéroport à proximité.

**10 ter. Dans cette hypothèse, que pensez-vous d'un établissement réunissant conseils généraux et régionaux, chambres de commerce, villes, ...**

- Ceux qui sont favorables à cette idée le justifient ainsi
  - cela pourrait créer enfin une réelle synergie
  - cela éviterait la politique du «Troc» (TGV à Rennes contre aéroport à Nantes)
  - éviter une concurrence stérile entre candidats à la gestion
  - c'est déjà prévu pour la Loire Atlantique (cf. Syndicat mixte). On peut l'étendre
  - c'est aussi possible pour NDDL ;
  - tirer parti des expériences anglaises et ADP ;
  - opportun pour un aéroport de cette importance
  - ce serait la solution ;
  - bonne proposition, mais ne pas privilégier une capitale régionale ;
  - intéressant pour s'affirmer au niveau européen.
- Ceux qui voient des inconvénients à l'idée (mais qui, souvent, citent aussi des avantages) le justifient ainsi
  - le gestionnaire doit être distinct des différents partenaires
  - attention aux susceptibilités locales ;
  - quelle est la légitimité des CCI ?
- Beaucoup ne répondent pas à cette question.

**11. Si l'aéroport de Nantes plafonnait son trafic volontairement, où irait le trafic**

Les aéroports cités sont

- Paris (longs courriers)
- Autres aéroports de l'ouest Rennes, Angers, Saint-Nazaire, La-Roche-sur-Yon
- Petits aéroports périphériques pour l'aviation légère ;
- TGV, s'il se réalise (moyens courriers).

Plusieurs personnes ne savent pas ou ne souhaitent pas répondre à cette question.  
Une personne indique que «Le trafic Vacances de Rennes est déjà inexistant».

12. Un aéroport situé à Nantes ou NDDL peut-il avoir vocation à être l'aéroport du grand ouest

Les associations répondent massivement "non" à cette question, alors que les collectivités territoriales, le maître d'ouvrage et le monde économique répondent tous par l'affirmative. Les maires de petites communes proches de NDDL se partagent entre le oui et le non.

12 bis. Pourquoi

- Ceux qui pensent que NDDL ne peut être l'aéroport du grand ouest justifient leur opinion par les arguments suivants
  - pas d'équilibrage du territoire si l'aéroport est proche de Nantes
  - les différents aéroports de l'ouest sont complémentaires
  - un transfert de NA vers NDDL ne changerait que faiblement le bassin de clientèle (vocation départementale étendue) ;
  - rivalité des régions ;
  - manque de liaisons ferroviaires ;
  - zone de chalandise limitée ;
  - volonté de ne pas pénaliser les autres aéroports ;
  - NDDL : pas assez central.
  
- Ceux qui pensent que NDDL peut être l'aéroport du grand ouest justifient leur opinion par les arguments suivants
  - c'est déjà le cas à N.A.
  - les études de chalandise le prouvent, ainsi que l'avis des compagnies aériennes
  - Nantes deviendra la métropole du grand ouest et NDDL est à moins d'une heure de la 2<sup>ème</sup> ville de l'ouest et à 1 h environ de la 3<sup>ème</sup> (Angers)
  - Pour des raisons de potentialité et géographiques ;
  - Nantes est déjà l'aéroport du Grand Ouest pour les charters ;
  - rôle possible pour les liaisons vers l'Europe ;
  - la métropole Nantes-St Nazaire est très attractive.

### **13. Principales critiques formulées sur les études déjà réalisées**

- avantagent trop l'acquis foncier
- pas de priorité à l'environnement
- projet mal défini
- il aurait fallu concrétiser en 1970
- les communes concernées ont été tenues à l'écart
- il y a 20 projets de pistes qui, en final, ne correspondent pas aux 3 présentées dans le document du débat public
- l'étude de bruit n'est pas sérieuse
- l'étude d'impact environnemental a été terminée et publiée 6 mois après le document du débat public, qui n'en a donc pas tenu compte
- aucune approche des accès et infrastructures de liaisons (route, fer), ainsi que des zones industrielles atteintes
- on apprend que Nantes-Atlantique ne pourra pas fermer, compte tenu de l'activité EADS. Ce n'est pas dit dans le document du débat public, ni dans les réunions où on parle de fermer N.A.
- les études ont mal vieilli et n'ont pas été remises à jour
- pas d'étude sérieuse des liaisons routières et ferroviaires ;
- études commandées pour valider une seule hypothèse
- pas de mise en évidence de l'impact pour l'agriculture
- différentes études non coordonnées entre elles
- étude IATA théorique et irréaliste
- études complaisantes DG Conseil, SETEC et certaines études DDE (nb de personnes gênées ou indemnisables)
- projections de trafic à 2010 et 2020 grossièrement surévaluées
- clientèle potentielle sur la base de courbes isochrones à 1 h 45 mn donnerait un résultat différent
- ignorance des recommandations ACNUSA (zone de 60 km x 10 km = 80.000 personnes)
- mise en avant d'infrastructures ferroviaires qui n'existent pas
- PEB approximatif (trajectoires réelles inconnues et pas forcément rectifiées)
- Intermodalité non envisagée
- Cartographies imprécises et à échelles différentes, sans que l'échelle soit toujours indiquée
- Etudes des paysages incomplète et erronés
- La dynamique de peuplement autour de NDDL a été mal maîtrisée et elle est devenue irréversible. Manque d'anticipation
- Pas d'objectivité la rémunération des personnels de la DDE qui réalisent les études sera amélioré par les travaux engagés pour un nouvel aéroport
- Omission d'éléments négatifs
- Mépris envers les critiques
- Méconnaissance du dossier par certaines personnes qui présentent le projet
- Absence de prise de position claire des élus
- Coût réel sous-estimé et coûts induits (infrastructures) non maîtrisés
- Manque de précision sur la vocation du nouvel aéroport
- Problématique des acquisitions foncières et des expropriations non traitée
- Points majeurs noyés (saturation, nuisances sur Nantes, délai de réalisation d'un aéroport) ;
- Question environnementale sous-estimée. Agriculture non reconnue ;
- Plans et cartes volontairement tronqués ;
- Financement non communiqué ;
- Etudes trop anciennes ;
- Manque d'information sur les liaisons routières et ferroviaires ;
- Etudes fondées sur la certitude d'un développement rapide ;
- On omet de dire qu'on ne fermera pas N.A. ;
- Etudes réalisées pour justifier un choix déjà fait ;
- PEB minimisé ;
- Aspect social négligé ;
- L'impact environnemental n'est pas assez étudié ;
- Problématique acquisitions foncières / expropriation insuffisamment étudiée.

#### **14. Critères de choix d'un site optimal**

- Nuisances sonores ☐ très important pour tout le monde.
- Faible impact sur l'environnement ☐ très important à important pour tout le monde.
- Marché potentiel ☐ très important à important pour une grande majorité.
- Desserte facile ☐ très important à important pour tout le monde.
- Possibilité d'acquérir les terrains nécessaires ☐ les associations jugent majoritairement ce critère pas très important. Les autres sont partagés.
- Bonne adaptation technique ☐ une majorité juge ce critère important ou très important. Certaines associations et élus de petites mairies ne lui accordent cependant pas beaucoup d'importance.
- Acceptabilité par les riverains ☐ les associations jugent généralement ce critère comme très important. Les autres sont un peu plus partagés, mais restent majoritaires pour considérer ce critère comme important.
- Coûts abordables ☐ une majorité juge ce critère important, mais une proportion non négligeable le juge pas très important, voire pas important du tout.
- Bassin d'emplois ☐ les réponses à ce critère sont très partagées, allant de très important à pas important du tout, avec un peu plus de personnes le jugeant plutôt important que de personnes le jugeant pas important.
- Effets incidents sur la zone ☐ ce critère est jugé important à très important par une majorité.

D'autres critères sont évoqués, dont la plupart peuvent être regroupés avec les précédents : l'aménagement du territoire (disposer d'un aéroport national pour le grand ouest), longévité de l'équipement, privilégier les anciens sites et les friches industrielles, raccordements existants, interrégionalité, intégration dans un schéma national et européen, temps de liaison de porte à porte, possibilité d'organiser un hub et d'accroître le tonnage ☐ fret, disponibilités foncières, attractivité du territoire pour les apports externes, problèmes hydrologiques, non gaspillage de l'espace agricole, aménagement du site de Saint-Nazaire, développement des aéroports de l'ouest.

# 2<sup>ème</sup> PARTIE

**INTÉGRALITÉ DES  
RÉPONSES  
OBTENUES  
(VERBATIM)**

**Commission Particulière du Débat Public**  
*sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*  
 (CPDP)

**CONSULTATION DANS LE CADRE  
 DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE**

DONNEZ VOTRE AVIS

ORGANISME

Madame, Monsieur,

*La société d'études Cosynergie a été mandatée par la CPDP pour effectuer une expertise complémentaire du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Cette expertise vise à évaluer les études déjà réalisées, afin de déterminer l'utilité et le degré d'urgence d'un éventuel nouvel aéroport et, si celui-ci s'avérait nécessaire à un délai à déterminer, d'en déterminer le site le plus approprié. Afin que l'expertise recueille tous les points de vue et arguments, nous adressons le présent questionnaire à un certain nombre de responsables politiques, administratifs, associatifs, économiques, techniques... concernés par le projet d'aéroport.*

*Nous vous serions donc reconnaissants de bien vouloir remplir ce questionnaire (merci d'écrire lisiblement à l'encre noire et d'être synthétique) et, vus les délais très brefs qui nous sont imposés, de le renvoyer le plus rapidement possible aux experts, à l'adresse suivante*

**Cosynergie – 74 Bd de Reuilly – 75012 PARIS (Fax ☐ 01 43 42 17 09).**

*Si tous les membres d'une même institution pouvaient se concerter pour nous renvoyer un seul questionnaire, cela faciliterait notre tâche.*

*Nous vous remercions de votre contribution. Le présent questionnaire écrit pourra être approfondi par des entretiens téléphoniques ou face à face. Merci.*

*Bien sincèrement.*

**Claude FITOUSSI**  
*Directeur Général de Cosynergie*

Tableau à compléter SVP. Merci.

Votre NOM et votre prénom ☐ M ☐ Mme ☐.....

Vos fonctions précises ☐.....

Votre organisme (nom) ☐.....

Adresse postale ☐.....

Fax ☐..... E-mail ☐.....

Vos téléphones (ligne directe, standard, portable...) ☐.....

**1** PENSEZ-VOUS QU'IL FAUDRA UN JOUR OU L'AUTRE TRANSFÉRER EN UN AUTRE LIEU L'AÉROPORT DE NANTES?

- Sûrement
- Probablement
- Ce n'est pas sûr
- Non
- Sans opinion

**1bis.** DANS QUEL DÉLAI?

- moins de 10 ans
- 10 à 15 ans
- 15 à 20 ans
- 20 à 30 ans
- plus de 30 ans
- jamais
- sans opinion

**1ter.** POURQUOI? .....

.....

.....

.....

.....

**2** PENSEZ-VOUS, SI UN NOUVEL AÉROPORT ÉTAIT CRÉÉ À LA PLACE DE CELUI DE NANTES-ATLANTIQUE, QUE NOTRE-DAME-DES-LANDES SERAIT LE SITE LE MIEUX APPROPRIÉ POUR ACCUEILLIR CE NOUVEL AÉROPORT?

- Oui, ce serait le meilleur site
- Notre-Dame-des-Landes serait un bon site, mais il peut y en avoir d'autres
- ND des landes serait un bon site, mais pas pour un aéroport à vocation régionale
- Je ne suis pas sûr(e) que ND des Landes serait le meilleur choix
- ND des Landes serait un mauvais choix
- Sans opinion

**2bis.** POURQUOI? .....

.....

.....

.....

.....

**2ter.** CITEZ UN OU DEUX AUTRES SITES QUI VOUS PARAÎTRAIENT POSSIBLES, AVEC LEURS ATOUS ET FAIBLESSES PRINCIPAUX?

- Autre Site (nom) : .....
- Atouts.....
- .....
- .....
- Faiblesses.....
- .....
- .....

- Autre Site (nom) : .....
- Atouts.....
- .....
- .....
- Faiblesses.....
- .....
- .....

**3** PENSEZ-VOUS POSSIBLE ET UTILE QU'ON ALLÈGE LE TRAFIC DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE, EN RENVOYANT PAR EXEMPLE LE TRAFIC DES PETITS AVIONS (AEROCLUBS, ...) VERS D'AUTRES AÉROPORTS?

- Oui, c'est possible et souhaitable     Oui, c'est possible, mais pas très souhaitable  
 C'est possible, mais difficile     C'est impossible     Ca ne servirait à rien     Sans opinion

**3bis.** POURQUOI? QUEL TRAFIC À RENVOYER? VERS QUELS AÉROPORTS?

.....

.....

.....

.....

.....

**4** PENSEZ-VOUS QUE LE TRAFIC DE PASSAGERS DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE VA SE DÉVELOPPER DANS LES ANNÉES À VENIR?

- Oui, il va se développer rapidement, comme par le passé     Oui, il va se développer, mais moins vite que par le passé  
 Il se développera très lentement     Le trafic de cet aéroport va stagner  
 Le trafic de cet aéroport va diminuer     Ça dépend de trop de choses pour qu'on puisse le prévoir  
 Sans opinion

**4bis.** POURQUOI? .....

.....

.....

.....

.....

.....

**4ter.** LE DEVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE AURA-T-IL UNE INFLUENCE SUR LE TRAFIC DES AÉROPORTS DE L'OUEST?

- grosse influence     influence positive  
 une certaine influence     neutre  
 faible influence     influence négative  
 pas d'influence     ne sait pas  
 ne sait pas

**4quater.** POURQUOI? SUR QUOI? QUAND?

.....

.....

.....

.....

**5** PENSEZ-VOUS QUE LE TRAFIC ACTUEL DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE POSE DÉJÀ DES PROBLÈMES DE BRUIT?

- oui, le bruit est déjà insupportable
- Le bruit est encore supportable, mais deviendra vite insupportable
- Le bruit est supportable et devrait le rester encore un certain temps
- Il y a encore de la marge, en matière de bruit. Il faudra du temps avant que le bruit ne devienne insupportable
- Le bruit de cet aéroport restera très longtemps dans des limites acceptables
- Sans opinion

5bis. POURQUOI? .....

**6** PENSEZ-VOUS QUE LA PISTE UNIQUE DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE SOIT UTILISÉE ACTUELLEMENT À PLEINE CAPACITÉ?

- Oui, elle est déjà saturée.
- Elle est saturée à certains moments de la journée, mais pas le reste du temps.
- Même en période de pointe, elle n'est pas encore saturée.
- La piste peut accueillir beaucoup plus d'avions qu'aujourd'hui. Il faudra beaucoup de temps avant qu'elle ne soit utilisée à pleine capacité.
- A horizon humain, cette piste ne sera pas saturée de sitôt.
- Sans opinion

6bis. POURQUOI? .....

6ter. PENSEZ-VOUS QU'ON PUISSE, SANS PROBLEME MAJEUR, AUGMENTER LE TRAFIC ACTUEL DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUES D'AU MOINS :

- 20%
- 50%
- 100%
- 150%
- 200%
- 300%
- 400%
- 500% ou plus

6quater. LES INFRASTRUCTURES AU SOL POURRONT-ELLES SUIVRE LE TRAFIC? .....

**7** UN TRANSFERT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE VERS LE SITE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES SE TRADUIRAIT-IL, SELON VOUS, PAR UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS?

- Ce changement de site permettra une très forte croissance du nombre de voyageurs
- Ce déplacement de site n'aura pas d'effet le nombre de voyageurs
- Ce déplacement de site augmentera un peu le nombre de voyageurs
- Ce déplacement de site pourrait réduire le notable sur trafic de l'aéroport
- Sans opinion

**7bis.** POURQUOI ET POUR QUELS TYPES DE VOYAGEURS ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**8** PEUT-ON IMAGINER QUE TOUT OU PARTIE DU TRAFIC CHARTER ACTUEL DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE SE LOCALISE DANS D'AUTRES AÉROPORTS?

- Ce serait possible, mais pas souhaitable
- C'est à étudier. C'est peut-être possible.
- C'est difficile, voire impossible.
- Ce serait possible, mais peut-être pas souhaitable
- C'est à étudier, mais ce ne sera pas facile
- Sans opinion

**8bis.** POURQUOI?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**8ter.** VERS QUELS AÉROPORTS ET COMMENT?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**9** PENSEZ-VOUS QUE L'EMPORT MOYEN DES AVIONS FREQUENTANT L'AÉROPORT DE NANTES VA ÉVOLUER (Emport nombre moyen de passagers par avion) ?

- Il va augmenter significativement
- Il va augmenter un peu
- Il va rester à peu près constant
- Il va diminuer
- Il va augmenter
- Il peut augmenter à certaines conditions
- Sans opinion

**9bis.** POURQUOI ET DANS QUELLES PROPORTIONS?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**10** QUE PENSEZ-VOUS DE L'IDÉE DE FERMER À LA FOIS L'AÉROPORT DE NANTES ET CELUI DE RENNES (OU D'EN RÉDUIRE L'ACTIVITE), AFIN DE CRÉER UN NOUVEL AÉROPORT RÉGIONAL ENTRE NANTES ET RENNES?

- C'est une bonne idée et elle est probablement réalisable.
- C'est une bonne idée, mais il y aura des résistances.
- C'est une idée à étudier. Il ne faut pas l'exclure.
- C'est une idée à étudier, mais elle est assez irréaliste.
- Ce n'est pas une bonne idée.
- Sans opinion

**10bis.** POURQUOI?

.....

.....

.....

.....

.....

**10ter.** DANS CETTE HYPOTHESE D'AEROPORT ENTRE NANTES ET RENNES, A LA LIMITE DES DEPARTEMENTS DE LOIRE-ATLANTIQUE ET D'ILLE-ET-VILAINE, QUE PENSEZ-VOUS D'ENVISAGER UN ETABLISSEMENT REUNISSANT CONSEILS GENERAUX ET REGIONAUX, CHAMBRES DE COMMERCE, VILLES ... ?

.....

.....

.....

.....

**11** SI L'AEROPORT DE RENNES PLAFONNAIT SON TRAFIC VOLONTAIREMENT, SANS QU'ON CREE UN NOUVEL AEROPORT, OÙ, SELON VOUS, IRAIT LE TRAFIC, SELON LES TYPES DE PASSAGERS ?

.....

.....

.....

.....



## **14** QUELS SONT LES CRITÈRES DE CHOIX DU SITE OPTIMAL POUR UN ÉVENTUEL NOUVEL AÉROPORTE?

Voici quelques critères d'évaluation d'un site (présentés pour l'instant dans un ordre quelconque, et qui ne sont donc nullement hiérarchisés). Exprimez leur importance selon vous et ajoutez-en éventuellement d'autres, non mentionnés, qui vous paraissent importants ☐

<b>CRITÈRES DE CHOIX D'UN SITE</b>	<b>Très important</b>	<b>Important</b>	<b>Pas très important</b>	<b>Pas important</b>
- <b>NUISANCES SONORES LIMITEES</b> (faible urbanisation, orientation des pistes...).				
- <b>FAIBLE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'AGRICULTURE</b> (faune, flore, sols, cultures ...).				
- <b>MARCHE POTENTIEL assez important pour rentabiliser l'aéroport</b> (marchés affaires, courts séjour, charters ...).				
<b>4. DESSERTE FACILE</b> (route, train...) et temps de parcours acceptable à partir des grandes villes et des centres économiques.				
<b>5. POSSIBILITE D'ACQUERIR LES TERRAINS NECESSAIRES</b> (sans trop de difficulté, à coût raisonnable ...)				
<b>6. BONNE ADAPTATION TECHNIQUE</b> (terrain plat, espace aérien pas trop encombré, orientation des pistes par rapport aux vents dominants, conditions climatiques...).				
<b>7. ACCEPTABILITE PAR LES RIVERAINS</b>				
<b>8. COÛTS ABORDABLES</b> (topographie du terrain, nature du sol, routes et voies ferrées déjà existantes ou programmées alentours ...).				
<b>9. BASSIN D'EMPLOIS</b> (possibilité de trouver du personnel, ...)				
<b>10. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</b> (besoins en emplois de la zone, intérêt du site pour aménager le territoire...).				
<b>11.</b> .....				
<b>12.</b> .....				
<b>13.</b> .....				

**15** **AUTRES POINTS** ☐ Y a-t-il d'autres remarques que vous souhaitez formuler, d'autres informations importantes que vous souhaiteriez nous donner ou souligner ☐.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

**16** **AUTRES PERSONNES À CONSULTER, SELON VOUS:**

Prénom, NOM	Fonction	Organisme	Téléphones

Nous vous remercions de votre contribution et vous adressons nos sincères salutations.

Les experts de la société  
d'études Cosynergie.

**1. PENSEZ-VOUS QU'IL FAUDRA UN JOUR OU L'AUTRE TRANSFÉRER EN UN AUTRE LIEU L'AÉROPORT DE NANTES?**

N° Q		Sûrement	Probablement	Ce n'est pas sûr	Non	Sans opinion ou NRP
	<b>ASSOCIATIONS</b>					
1	ACIPA : M. KNOCKAERT		1			
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER			1		
5	BVV : M. BORD		1			
7	ADECA : M. FRESNEAU				1	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M.SALMON-LEGAGNEUR			1		
12	ACIPA : M. CAILLAUD		1			
13	CPDP : M. CORMERAIS			1		
17	ALTRO: M. CANIAUX	1				
20	ACIPA: M. DURAND			1		
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	1				
44	ACIPA: M. HUET				1	
	<u>Sous-total</u>	2	3	4	2	11
	%	18%	27%	36%	18%	100%

**ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS**

3	CCEG : M. MÉNAGER	1				
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER			1		
15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE		1			
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER		1			
21	CCEG: M. GARNIER			1		
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND		1			
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	1				

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY		1			
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	1				
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD			1		
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON			1		
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	1				
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	1				
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN		1			
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL			1		
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1				
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD		1			
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN		1			
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY			1		
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER			1		
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	1				
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN			1		
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS					1
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD			1		
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS					1
	<u>Sous-total</u>	8	7	9	2	26
	%	31%	27%	35%	25%	117%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	1				
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	1				

27					
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	1			
31	CONSEIL REGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD				1
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1			
45	CONSEIL GENERAL ILLE ET VILLAINES: M.ROUAULT (Député)	1			
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1			
51	CONSEIL GENERAL ILLE ET VILLAINES: M.BISSONNIER (Président)	1			

<u>Sous-total</u>	7			1	8
%	88%			13%	100%

#### ADMINISTRATION

2	DDE : M. PEETSON	1			
---	---------------------	---	--	--	--

<u>Sous-total</u>	1			1	
%	100%			100%	

#### MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	1			
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	1			
16	AIR FRANCE: M. PETIOT				1
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	1			
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	1			

<u>Sous-total</u>	4			1	5
%	80%			20%	100%
<u>Total général</u>	22	10	13	2	4
%	43%	20%	25%	4%	8%

(1. Pensez-vous qu'il faudra un jour ou l'autre transférer en un autre lieu l'aéroport de Nantes?)

**1 bis DANS QUEL DÉLAI ?**

N° Q		Moins de 10 ans	10 à 15 ans	15 à 20 ans	20 à 30 ans	Plus de 30 ans	Jamais	Sans opinion ou NRP
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>						
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	<input type="checkbox"/>	1					
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	1					
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	1					
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
<b>Sous-total</b>			3	2	2		1	3 11
<b>%</b>			27%	18%	18%		9%	27% 100%

**ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS**

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	1					
15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	1					
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	1					
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<input type="checkbox"/>	1					
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	1					
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	1					
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	1	<input type="checkbox"/>					
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	1					
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1	<input type="checkbox"/>					
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	1					
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	1					
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	1	<input type="checkbox"/>					
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	1					
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1					
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	1					
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1					

Sous-total

%

3 5 4 1  
12% 19% 15% 4%

13 26  
50% 100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
----	---	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

30

11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>					
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>					
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1	<input type="checkbox"/>					
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 4 3 1 8  
% 50% 38% 13% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
---	--------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1					
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	1	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 1 3 1 5  
% 20% 60% 20% 100%  
Total général 8 15 7 3 1 17 51  
% 16% 29% 14% 6% 2% 33% 100%

(1. Pensez-vous qu'il faudra un jour ou l'autre transférer en un autre lieu l'aéroport de Nantes.)

Iter **POURQUOI ?**

N°  
Q

ASSOCIATIONS		Nombre
1	ACIPA : M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
	<p>Il est à peu près certain que le trafic aérien va continuer de croître , mais à un rythme inférieur à ce qui a été observé dans les 10 dernières années . De ce fait il est plus probable que le doublement du trafic sera au plus tôt obtenu dans 20 ans et non dans 10 ans comme le prétendent les porteurs de projet . Nantes est peu différent en cela des autre aéroports nationaux ( se référer aux attendus du débat DUCSAI ) . Le trafic de Nantes Atlantique a été en 2002 de l'ordre de 1,8 millions de passagers. Le doublement conduirait à 3,6 et non 4,3 comme le prétendent les porteurs de projet : à noter que ce dernier chiffre serait techniquement acceptable par la plate-forme, sous réserve de quelques aménagements techniques ( balises complémentaires et aménagements de parkings pour les avions / voir étude DGAC étude de capacité ) . Des raisons structurelles et conjoncturelles peuvent étre précisées pour expliquer le ralentissement prévisible et durable du taux de croissance du trafic :</p> <p><u>Raisons conjoncturelles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- état actuel de l'économie et de son évolution depuis 2000 ( sommes nous entrés dans un cycle de récession au niveau français et / ou européen , quid de la locomotive allemande .. ) .</li> <li>-incidence du 11 septembre 2001 .</li> <li>-incertitudes politiques et militaires au Moyen Orient et gestion du futur dans les 5 années à venir .</li> <li>-coût du pétrole , 35 dollars et plus le baril .</li> </ul> <p><u>Raisons structurelles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-saturation de l'espace aérien supérieur et mise en place du ciel européen unique qui devrait conduire à l'introduction de nouvelles règles et contraintes.</li> <li>-renforcement du hub de Roissy par Air France, alimenté au départ de Nantes de manière plus fiable par le TGV (respect des horaires et effets du contournement du Mans et du sud de Paris / barreau Massy Valenton , limitation des contraintes météo)</li> <li>-politique des low cost vers les aéroports secondaires, transports points à points .</li> <li>-taxations environnementales, TVA sur les billets, TVA sur le kérosène.</li> <li>-allongement des temps réels de transport en raison de l'allongement des contrôles.</li> <li>-effet néfaste des créations / fermetures de lignes en usant des fonds du FIATA.</li> </ul> <p><u>Autres :</u> priorités nationales , transport ferroviaire , autres aéroports : 3° aéroport parisien ?, priorité à la délocalisation de l'aéroport de Toulouse ( 107 000 mvts / an en 2002 ) , nouveau PEB prévu pour 140 000 mvts /an (avec extension prévue à 170 000 mvts / an ) , encore plus enclavé que Nantes Atlantique ( ~ 40 000 mvts /an en 2002 ) .</p>	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	
13	CPDP : M. CORMERAIS	

17	ALTRO: M. CANIAUX	Besoin d'accroître les capacités aéroportuaires pour permettre d'offrir au grand Ouest un aéroport adapté et d'éviter la construction d'un 3ème aéroport parisien
20	ACIPA: M. DURAND	Si la progression du trafic de NA est continue, la saturation ne serait pas atteinte avant 2020. Mais nous pouvons penser que le transport aérien connaîtra une stagnation de la demande face à l'évolution des autres moyens de transports (fer, route, mer) et de communications (internet, vidéo conférence), ainsi NA n'atteindrait peut-être pas la saturation.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M. VIVET	Accroissement des nuisances dans une zone fortement urbanisée.
44	ACIPA: M. HUET	Avec ou sans Notre Dame des Landes : Nantes Atlantique a vocation à demeurer un aéroport de proximité et domestique pour les vols commerciaux inter-régionaux et de l'union européenne des 25. - L'Aérospatiale et l'Aviation privée d'affaires ont manifesté la continuité de leur usage. (Délocaliser l'aviation légère et les vols non commerciaux : un allègement significatif) - La saturation reconnue à 5 millions de passagers ouvre un large espace de longévité. (Avec les aménagements successifs et appropriés des structures) - La saturation de Nantes Atlantique à l'horizon 2020: est-ce une fatalité incontournable?

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

Nombre  
23

3	CCEG : M. MÉNAGER	1) Pour des problèmes de sécurité (survol de la ville de Nantes) 2) Saturation de la piste dans les années à venir.
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	Il faut définir d'abord l'objet : Y a-t-il besoin d'un grand aéroport ou d'aéroport de proximité ?
15	MAIRIE DE BOUGUENAIS: MME VERCHERE	Pas de réponse
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Le survol de la ville de Nantes représente une situation non sécuritaire (L'aéroport de Sao Paulo au Brésil se situe très proche de la ville, sans projet de délocalisation).
21	CCEG: M. GARNIER	Saturation non prouvée.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	L'évolution du trafic peut conduire à long terme au déplacement actuel lorsque toutes les optimisations auront été mises en œuvre
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Aéroport trop inséré dans le tissu urbain => plus de sécurité. Risque de frein au développement urbain des zones environnantes.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Urbanisation importante autour de cet aéroport. Survol important de Nantes.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	La saturation des installations d'accueil des passagers et des avions sur le site actuel est certaine, inéluctable. Le délais dépend: - de la progression européenne du transport aérien - de la diversification des lignes européennes
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Le plus court possible
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Une autre alternative: répartition régionale sur les aéroports existants dans l'ouest des activités.

28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	En raison d'une évolution des contraintes environnementales, qui peuvent devenir plus sévères. D'autres facteurs peuvent encore éloigner ce délai, notamment la mise en valeur des autres aéroports de l'Ouest.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Proximité agglomération. Survol du centre ville. PEB s'étendant sur la ville.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	L'aéroport de Nantes Atlantique sera bientôt saturé, et le survol de l'agglomération nantaise est dangereux.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Compte tenu des nouvelles dispositions en matière de P.E.B. et P.G.S., le transfert de l'aéroport s'impose sur le plan réglementaire. Par ailleurs, les Nantais qui se trouvent sous le passage des avions, avec un accroissement du trafic, supporteront difficilement la situation à venir.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Ralentissement du trafic aérien mondial. Réserve énergétique limitée. Développement de nouveaux moyens de communication. Comparaison avec d'autres aéroports ne possédant qu'une seule piste.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pour saturation du trafic et sécurité.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Essentiellement pour des raisons de sécurité: le survol de l'agglomération nantaise n'est pas souhaitable.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Les autres plateformes existantes peuvent progresser et devenir ainsi rentables. L'Europe étant la sphère d'influence, d'autres moyens de transport sont à même de participer aux déplacements.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Survol de la ville de NANTES, trop dangereux. Saturation du trafic. Une seule piste, ce qui pénalise l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE pour un développement durable, mais également lors des changements d'orientation des vents.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Les évolutions du trafic dépendent: - des solutions alternatives de déplacement (train,...) - des réglementations qui vont se mettre en place (gaz à effet de serre)
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Transfert d'une partie de l'aéroport vers les aéroports du grand ouest.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Ce transfert se justifie notamment par les prévisions d'évolution du trafic aérien et leurs conséquences sur les infrastructures existantes (piste et aéroport). L'échéance souhaitable, au regard de la saturation estimée de ces infrastructures, est celle d'un délai de 10 à 15 ans. En outre le développement du trafic et le survol aérien de l'agglomération nantaise fortement urbanisée présentent d'ores et déjà des risques et des nuisances sonores importantes pour la population concernée.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Saturation 1) Bâtiments aéroport Nantes Atlantique 2) Pistes : Une seule piste impossibilité d'en construire une deuxième.

Nombre  
7

18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Trafic en augmentation nécessité économique survol de Nantes devenu intolérable
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	La saturation de l'aéroport de Nantes Atlantique est inéluctable. Les capacités maximales de l'aérogare (3 millions de passagers) et surtout de la piste (75 à 80 000 mouvements par axe soit 4,5 à 5 millions de passagers ) seront atteintes rapidement (vers 2010 pour l'aérogare, 2015/2020 pour la piste).
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	A cause de sa saturation et il faut en profiter pour faire du nouvel aéroport un site de lignes européennes.
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINAIE: M.ROUAULT (Député)	1) Saturation à moyen terme de l'aéroport actuel 2) Synergie possible et souhaitée avec Rennes
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Le développement programmé du transport aérien ne pourra a priori se faire dans le cadre des installations aéroportuaires existantes proches de la ville de Nantes.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINAIE: M.BISSONNIER (Président)	Réalisation complémentaire au développement des aéroports parisiens.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	1) Saturation à terme de Nantes Atlantique. 2) Nuisances agglo==> contradictions entre 2 politiques de l'Etat (éviter les nuisances/éviter l'étalement urbain)==>projets Ile de Nantes, Razé. 3) Il faut 10 ans pour faire un aéroport.	Nombre 1
---	--------------------	---	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Saturation de la piste, de l'aérogare. Normes de sécurité. Nuisances sonores.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	1- Saturation des installations terminales (3 millions de passagers) 2- Saturation de la piste (74000 mouvements) 3- L'impact psychologique du survol de la ville de Nantes et la gêne qui ne pourra que croître avec le nombre de mouvements 4- Contraintes sur l'urbanisation des communes environnantes par l'extension du P.E.B et notamment le centre de Nantes (île Sainte Anne).	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas compétent	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Nantes Atlantique est déjà trop enclavé en milieu urbain.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEZ	Pas de réponse.	

**2. PENSEZ-VOUS, SI UN NOUVEL AÉROPORT ÉTAIT CRÉÉ À LA PLACE DE CELUI DE NANTES-ATLANTIQUE, QUE NOTRE-DAME-DES-LANDES SERAIT LE SITE LE MIEUX APPROPRIÉ POUR ACCUEILLIR CE NOUVEL AÉROPORT ?**

		Le meilleur site	Bon site	Bon site, mais pas pour un aéroport régional	Pas sûr	Mauvais choix	Sans opinion ou NRP
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>

Sous-total 2 8 1 11  
% 18% 73% 9% 100%

ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	1	<input type="checkbox"/>				
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1	<input type="checkbox"/>				
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1				
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1				

<u>Sous-total</u>	3	4	8	9	2	26
%	12%	15%	31%	35%	8%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	1	<input type="checkbox"/>				
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	1	<input type="checkbox"/>				
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	1	<input type="checkbox"/>				
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>				
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1	<input type="checkbox"/>				
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>				

Sous-total 6 1 1 8  
% 75% 13% 13% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

## MONDE ÉCONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	1	<input type="checkbox"/>				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	1	<input type="checkbox"/>				
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	1	<input type="checkbox"/>				
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1				

Sous-total 3 1 1 5  
% 60% 20% 20% 100%

Total général 12 7 11 17 4 51  
% 24% 14% 22% 33% 8% 100%

Contrôle  
croisé  
51

(2. Pensez-vous, si un nouvel aéroport était créé à la place de celui de Nantes-Atlantique, que Notre-Dame-Des-Landes serait le site le mieux approprié pour accueillir ce nouvel aéroport?)

**2bis POURQUOI ?**

N°  
Q

ASSOCIATIONS	
1	ACIPA : M. KNOCKAERT
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER  <input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR

Seule la ZAD a fait l'objet d'attention particulière de la part des décideurs (publics et locaux). Pour le reste, les nombreuses communes environnantes ont construit sans restriction et continuent à le faire.

1) Il est inutile et néfaste en raison des conséquences urbanistiques qu'il entraîne pour la ville de Nantes.  
2) Il est nuisible au développement des autres villes et aéroports de l'ouest.  
3) L'éloignement des zones de chalandise serait trop important.  
4) Les liaisons ferroviaires et routières seraient trop coûteuses et non supportables par la région.  
5) A une distance de 17 km du centre de Nantes, le gain d'éloignement de NDDL est de 10 km par rapport à l'aéroport actuel de Nantes Atlantique qui est à 7 km du centre. Ce gain est ridicule par rapport à l'inévitable grignotage foncier, des différentes dérogations qui interviendront et des différentes législatures qui se dérouleront d'ici à l'horizon 2050.  
6) En dehors de tout cela, notre position demeure l'exploitation en réseau de tous les aéroports de l'ouest, qui est la seule solution viable et bénéfique.

NDDL se trouve actuellement dans une zone en voie d'enclavement urbain appartenant à la deuxième couronne de l'agglomération nantaise . L'habitat y est dispersé ( mitage ) , constitué de résidences individuelles choisies par les résidents soit pour des raisons économiques ( prix du terrain à bâtir ) , soit pour des raisons de cadre de vie .

A noter que sous la pression immobilière liée à l'expansion de Nantes vers le nord, le prix des terrains à bâtir croît rapidement ( ex : terrains 1000 / 1500m2 près de Vigneux de l'ordre de 500 000 F / 75 000 ). Distance du site au centre de Nantes : 17 km. ( en comparaison les sites les plus proches proposés pour délocaliser Toulouse sont à ~25 km / Vacquiers et ~30 km / Fronton, comptés à vol d'oiseau ).

Fin 1995 un courrier du conseil général de Loire Atlantique , en réponse à la mission Douffiagues ( voir dossier ) signalait p 8 que 30300 personnes se situaient dans la zone de bruit définie par un rectangle de 40 km x 8 km centré et aligné sur les pistes . Une réévaluation actualisée sur l'espace 60 / 70 km x 10 km conforme à la recommandation de l'ACNUSA conduit à 80 000 personnes, et dans le futur, à au moins 100 000 personnes qui seraient touchées par le bruit ( voir dossier des 80 000 produit par les associations ACIPA , BVV , ADECA ).  
A noter que lors de l'évaluation DUCSAI , le site le plus pénalisé annonçait un ordre de grandeur de 60 000 personnes.

1) L'activité agricole y est importante et génère beaucoup d'emplois en amont et en aval.  
2) L'évolution croissante de la population autour de la ZAD pose des problèmes importants de nuisances.

Pas de possibilités d'extension, donc pas d'accueil possible pour des vols transatlantiques, seuls capables de donner une véritable dimension internationale au futur aéroport. (cf note jointe)

12	ACIPA : M. CAILLAUD	1) Importance de la population actuelle, dont la tendance à la croissance se renforcerait encore par les besoins induits des activités aéroportuaires 2) la dynamique prise par l'urbanisation au NORD fera disparaître l'hinterland entre le NANTES actuel et les villes en pourtour du site de NDDL, de telle sorte que l'aéroport se retrouverait en bordure de l'agglomération 3) mauvais choix en terme d'aménagement du territoire renforçant NANTES – SAINT NAZAIRE au détriment des villes moyennes de la R.G.O. 4) l'aéroport détruira pour plus de 100 000 personnes la qualité actuelle de vie et de convivialité, ainsi que l'écosystème très envié de ce territoire. Pour fixer les idées : En 2040/50 -apogée attendue du nouvel aéroport de la R.G.O. s'il se faisait- avec 9 M. passagers/an et un emport moyen de 80 (double de celui actuel), cela fait, 320 mouvements par jour et, dans les périodes de pointe plus de 20 atterrissages et décollages par heure, ce qui transformerait toute vie extérieure en cauchemar !
13	CPDP : M. CORMERAIS	Trop proche de Nantes. Pas de véritable vocation régionale.
17	ALTRO: M. CANIAUX	Le choix d'un site se révèle bon s'il est accessible au plus grand nombre. Tout dépend de l'importance accordée aux dessertes terrestres de qualité
20	ACIPA: M. DURAND	Le choix de ND, fait il y a 35 ans, n'a pas été suivi de mesures pour limiter l'urbanisation qui s'est fortement développée depuis la création de la ZAD. Le site ND est trop près de Nantes de 7 km pour N. A., nous passons à 17 km pour ND. Face à l'urbanisation croissant au Nord de Nantes, nous serons devant la même situation de population, qu'aujourd'hui à Nantes Atlantique.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Certains sites envisagés il y a 30 ans ont peut-être de nouveaux atouts.
44	ACIPA: M. HUET	NDDL, un doublon à 17 km au nord au lieu de 7 au sud.....Cherchez la différence? - Economiquement, cela n'est pas raisonnable ni responsable. L'impact des nuisances sur la population présente en 2005 est de l'ordre de 100 à 120 000 résidents. En 2020, à l'échéance prévisible de la mise en service, une estimation crédible de 135 000 et.....En 2050 de 150 000 ou XYZ? - Programmer, aujourd'hui, la répétition d'une situation à l'identique de celle connue sur Château-Bougon / Nantes Atlantique : cela ressemble à une obstination aveugle et sourde?

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	1) La construction sur la ZAD de Notre Dame des Landes a été gelée depuis plus de 30 ans. 2) Les 3/4 des terrains sont acquis par le C.G. 3) La topographie du terrain est favorable.
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pensé il y a plus de 20 ans. Il se trouve trop près de la zone urbaine.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	1) si ce nouvel aéroport doit être celui du grand ouest, est-ce la meilleure localisation? 2) la population du site ne peut que mal vivre les bouleversements liés à un aéroport (bruit, routes...) Y-a-t-il des zones moins peuplées?
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Le site de Notre Dame des Landes se trouve actuellement enclavé dans un tissu urbain, qui n'a pas su anticiper l'implantation d'un futur aéroport de dimension internationale
21	CCEG: M. GARNIER	Projet vieux de 35 ans, ZAD créée il y a 30 ans, urbanisation dense autour du site, proximité du centre de Nantes. (17 km).
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	C'est un site mort-né; il ne présente aucune garantie de développement à long terme étant trop intégré à l'évolution présente et future de l'agglomération nantaise. De plus, il est trop près du site actuel pour augmenter sa zone de chalandise.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Le choix de ce site pouvait être justifié, il y a trente ans. Depuis, le site a évolué. L'urbanisation s'est développée, et va continuer à se développer dans le cadre de l'extension de l'agglomération nantaise.

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Urbanisation importante autour de Notre Dame des Landes. Gêne trop importante des riverains. Impossibilité d'agrandir cet aéroport si besoin est, et de créer un vrai réseau de routes et de voies ferrées, vu l'urbanisation. Actuellement, Nantes Atlantique est loin d'être saturé et vient de créer un hall nouveau.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Le futur aéroport a une vocation européenne pour le Grand Ouest de la Rochelle à Avranches, de Brest à Poitiers. Le centre de gravité est proche de Nantes. Il n'existe pas de site autre, sans inconvénient, en plein désert.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Déjà prévu depuis 30 ans !
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Ce site est déjà trop proche de zones fortement urbanisées et récemment urbanisées.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Il est inutile et néfaste en raison des conséquences urbanistiques qu'il entraîne pour la ville de Nantes. Il est nuisible au développement des autres villes et aéroports de l'Ouest. L'éloignement des zones de chalandise serait trop important . A une distance de 17 km du centre de Nantes le gain et l'éloignement est de 10 km par rapport à Nantes Atlantique.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Urbanisation des environs.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	A NDL, il y a possibilité d'avoir 2 pistes contrairement à Nantes Atlantique, et ce nouvel aéroport sera mieux centré dans l'ouest de la France.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Déplacer l'Aéroport Nantes Atlantique de BOUGUENNAIS à NDL ne le repousserait que de 9 km à 17 km du centre ville et se retrouverait à nouveau dans une zone habitée que l'on cherche à fuir. D'autre part, l'aménagement du territoire mérite réflexion, d'autant qu'il est souhaité un équipement durable qui devrait servir le Grand Ouest, l'équilibre n'existe pas. Rennes serait à 80 km et Nantes à moins de 20 km. Nous devons pouvoir mieux faire et tenir compte des 2 régions et non plus seulement penser Nanto-Nantais.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Pendant 25 ans, NDL ne s'est pas développée en raison de la menace liée au projet aéroportuaire. Depuis 5 ans, malgré ce projet, la pression foncière s'est fortement accentuée, ce qui démontre que cette zone est vouée à une urbanisation importante (2ème couronne nantaise).
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Position géographique pour l'ouest.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	L'urbanisation des communes limitrophes s'est considérablement développé.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Les collectivités environnantes n'ont pu obtenir de l'Etat lors des révisions de POS les indications pour orienter franchement leur urbanisation (voire les porter à connaissance) avec pour conséquence un simple déplacement des nuisances de Nantes Atlantique.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Proximité de la métropole de NANTES, plus fort pourvoyeur de clientèle pour un grand aéroport. Centralisation de toutes les liaisons, fer, route, aériennes. Développement de la métropole de NANTES vers les pôles européens.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Pas de réponse.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.

48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas d'urbanisation au Nord du Département.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Les études anciennes (fin des années 1960 - début des années 1970) et celles plus récemment actualisées (1992) ont démontré que le site de Notre Dame des Landes est le meilleur site au regard des exigences de l'exploitation aéroportuaire. C'est donc à partir des premières études qu'a été créée en 1974 la Zone d'Aménagement Différé de 1225 ha dont aujourd'hui près de 800 hectares sont propriétés du Conseil Général de Loire Atlantique. Les autres sites étudiés ne permettent pas de répondre aux exigences de l'exploitation aéroportuaire.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Parce que c'est celui qui présente le moins d'impacts négatifs dans tous les domaines.
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	1971:20 000 ha 2003: 80 000 ha. Les conditions ne sont plus les mêmes
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Toutes les études réalisées ont conclu à la pertinence du choix du site de Notre Dame des Landes. Celui-ci présente des atouts indéniables pour accueillir un tel équipement: accessibilité et centralité par rapport aux populations du grand ouest, topographie quasi-plane, faible préjudice du patrimoine paysager, ect...
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	C'est aux collectivités locales à en décider.
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.ROUAULT (Député)	1) En direction de Rennes 2) Des réserves foncières sont constituées depuis de nombreuses années
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Le positionnement du site aéroportuaire au nord ouest de l'agglomération réduit la distance Finistère-aéroport par rapport au site actuel.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.BISSONNIER (Président)	Le développement au nord de l'agglomération nantaise participe à renforcer la logique des pôles de Rennes et de Nantes et des régions Bretagne / Pays de Loire.

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Il peut y avoir d'autres sites, mais ils sont à découvrir NDDL a été retenu il y a 30 ans, a été protégé par une ZAD et ce site reste toujours d'actualité (même si l'urbanisation de l'agglomération s'est développée au Nord Est)
---	--------------------	--

MONDE ÉCONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Positionnement stratégique par rapport à Nantes, Saint Nazaire et la Bretagne. Bonne desserte autoroutière. Antériorité du projet limitant les expropriations.
13	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	- Positionnement géographique, proximité de Nantes, principal marché : demande impérative des compagnies aériennes - Faible urbanisation - Qualités aéronautiques de l'Espace - Disponibilité des espaces et délais de réalisation
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Proximité de la principale zone de chalandise constituée par la métropole nantaise
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Notre Dame Landes était le meilleur site jusqu'à la fin des années 80, mais il aurait fallu depuis maîtriser l'urbanisation sur une zone beaucoup plus grande. Aujourd'hui, il est déjà trop près de l'agglomération nantaise.
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEET	Pas de réponse.

(2. Pensez-vous, si un nouvel aéroport était créé à la place de celui de Nantes-Atlantique, que Notre-Dame-Des-Landes serait le site le mieux approprié pour accueillir ce nouvel aéroport?)

2ter. CITEZ UN OU DEUX AUTRES SITES QUI VOUS PARAÎTRAIENT POSSIBLES, AVEC LEURS ATOUTS ET FAIBLESSES PRINCIPAUX :

N° Q	Autre site			Autre site			Nombre 11			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
1	ASSOCIATIONS ACIPA: M. KNOCKAERT			Il faut d'abord décider du type de projet. 1. Connaître la politique nationale de transport aérien. 2. Définir le projet régional. (ou nantais !!)			<input type="checkbox"/>			
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER			Bien que nous considérons ne pas être concernés par cette question en raison de nos réponses aux questions suivantes 3 - 4-6-8 ... Tout autre site serait trop proche des aéroports de Rouen et Angers et conduirait probablement à leur élimination à terme.			<input type="checkbox"/>			
5	BVV : M. BORD  <input type="checkbox"/>			<p><u>Autre Site (nom)</u> : Vocation GRAND OUEST réelle . Dans cette définition on impose au site d'avoir une certaine centralité géographique par rapport à l'espace Bretagne pays de la Loire ( la basse Normandie et Poitou Charente sont pratiquement hors de la zone de chalandise ) . Le désenclavement de l'extrême Ouest de la Bretagne occidentale est vu par les développements du TGV et de l'aéroport de Brest. l'aire de travail peut alors être définie par le polygone: Nantes , Angers , Laval , Rennes , Ploërmel , Vannes , St Nazaire. Dans cette optique les sites identifiés de GUÉMENE-PENFAO et POUANCE , mais également d'autres sites autour de DERVAL ou du GRAND FOUGERAY mériteraient d'être étudiés avec la même attention que NDDL .</p> <p><u>Atouts</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- quasi équidistance aux sites des grandes villes de Nantes et Rennes ( 40 / 50 km ) , sans pénaliser St Nazaire , Vannes , Angers et avec rapprochement de Laval et Châteaubriant .</li> <li>- populations touchées par les nuisances moindres qu'à NDDL .</li> <li>- implantations dans des zones en déprime économique et susceptibles d'être revitalisées par une plate- forme aéroportuaire.</li> </ul> <p><u>Faiblesses</u> :</p> <p>vérifier pour certains sites l'accessibilité par des routes 2*2 voies existantes ou à construire , ainsi que les possibilité de desserte par rail .</p>			<p><u>Autre Site (nom)</u> : vocation DEPARTEMENTALE ETENDUE Il s'agit de sites ayant la même structure de clientèle que l'aéroport actuel , c.a.d 60 à 70 % des passagers venant de Nantes et du département de Loire atlantique : le reste venant des limites les plus proches des département immédiatement voisin , sans que l'aéroport puisse de manière significative drainer hors passagers charters , des passagers de l'ensemble de la région Pays de la Loire et à fortiori de la Bretagne . NDDL pourrait dans cette définition convenir , mais est à exclure compte tenu des remarques précédentes et en particulier de l'importance des populations qui seraient touchées par les nuisances de toutes natures induites par les infrastructures ( aéroport et routes )</p> <p>Deux sites pourraient ainsi convenir : MONTAIGU et MONTFAUCON .</p> <p><u>Atouts</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rapprochement de la Roche sur Yon , Cholet , Angers sans pénaliser Nantes .</li> <li>- bassin d'emploi important , multiples PME , désenclavement de la Vendée et du Sud du Maine et Loire .</li> <li>- ligne rail Nantes la Roche les Sables d'Olonnes prochainement électrifiée et accessible au TGV ( avantage pour Montaigu ) .</li> <li>- populations touchées par les nuisances moins importantes qu'à NDDL .</li> </ul> <p><u>Faiblesses</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les dessertes routières complémentaires 2*2 voies nécessaires pour Montfaucon .</li> <li>- Eloignement complémentaire de St Nazaire.</li> </ul>			<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU			Nous ne proposons pas d'autres sites car, il y aura toujours une activité agricole gênée par une telle infrastructure.			<input type="checkbox"/>			

8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	GUÉMÉNÉ-PENFAO (44)	Interconnexions rail-route, foncier disponible, pas de nuisances. Meilleur équilibre régional.	<input type="checkbox"/>	Forêt d'Araize (Chateaubriant 44)	Avion disponible, pas de nuisances. Plus près d'Angers et du Mans.	Liaison routière	
#	ACIPA : M. CAILLAUD	<p><u>Autre Site (nom)</u> : A mi distance entre RENNES et NANTES, sur une ligne transversale équidistante entre REDON et CHATEAUBRIAND, et légèrement plus bas au niveau de NOZAY.</p> <p><u>Atouts</u> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Démographie très faible</li> <li>2) critères topographiques favorables (plat)</li> <li>3) élément structurant pour ce territoire en déprise</li> <li>4) probablement plus au centre de la zone de chalandise de la R.G.O.</li> <li>5) Synergie forte entre les Régions BRETAGNE et PAYS de la LOIRE et meilleure implication des Collectivités</li> <li>6) plus proche de la gare de RENNES si le TGV doit y arriver avant NANTES</li> <li>7) facilement accessible pour LAVAL, VANNES, ANGERS, CAEN....</li> <li>8) Pas de surcharge de trafic automobile autour de la Région NANTAISE</li> <li>9) recul de la construction d'un nouveau franchissement de la LOIRE par les gens du Sud</li> <li>10) développement à L.T. de l'axe Nord_Sud</li> <li>11) La mise en service de la voie ferrée NANTES – CHATEAUBRIAND, est annoncée pour 2006 : modernisée, elle pourrait desservir facilement un aéroport situé dans cette zone.</li> </ol> <p><u>Faiblesses</u> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Plus grand éloignement de NANTES et de la région Sud</li> <li>2) nécessité de convaincre les porteurs du projet NANTAIS de NDDL très influents.</li> </ol>			<p><u>Autre Site</u>: POUANCE-CANDE</p> <p><u>Atouts / faiblesses</u> : est à étudier, mais la difficulté de convaincre sera encore plus difficile. Pour, travailler méthodiquement et éviter d'oublier des sites adéquats, il existe une méthode topographique de " visite " d'un grand territoire, permettant le repérage de surfaces, dont la grandeur est déterminée, qui présentant les caractéristiques topographiques recherchées (documentation remise le 6/03 à M. FITOUSSI)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
#	CPDP : M. CORMERAIS	GUÉMÉNÉ-PENFAO	Plus central / moins urbanisé, région sinistrée et en péril	Pas de réserve foncière.	POUANCE	Idem ci-contre		
#	ALTRO: M. CANIAUX	Sans avis			<input type="checkbox"/>			
#	ACIPA: M. DURAND	<p><u>Autre site et atouts</u>:</p> <p>Répartir le trafic sur les autres aéroports de l'Ouest et étudier le site de St Nazaire, qui n'est pas utilisé actuellement pour les passagers et très peu pour le fret.</p>			<input type="checkbox"/>			
#	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Entre Nantes et Rennes	Moins urbanisé	Trop loin de Nantes et de la Vendée		<input type="checkbox"/>		

#	ACIPA: M. HUET	<p>Aéroport "Bretagne-Grand-Ouest" Le complexe 3 axes "ARAIZE" Rail - Air - Route</p> <p><u>Les atouts :</u> La solution au TGV "Bretagne", le grand équipement très attendu ! - La ligne à Grande Vitesse, la Pénétrante médiane de Sablé / Sarthe vers le C 3A "ARAIZE" et la continuité - directe - vers Redon - Vannes - Lorient - Quimper ! (De Redon à Quimper, le réseau existant normalisé peu à peu). - Le raccordement vers Rennes en gare centrale par le réseau SNCF (Rennes / Chateaubriand) après une mise à niveau à deux voies et aux normes TGV et Z TER. - De Rennes, en gare centrale, vers St Malo et Dol de Bretagne vers la Basse Normandie et vers la périphérie - Nord (St Brieuc - Guingamp - Morlaix et Brest)</p> <p><u>Les faiblesses :</u> Le manque de réalisme des "Fondamentaux Régionaux"? Toutes les certitudes ne sont que "ponctuelles" et demandent à être "modulées, actualisées" le long du déroulement des événements et en donnant du temps au temps !</p>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------	---	--------------------------

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	Sans avis			<input type="checkbox"/>			Nombre 26
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Développer Rennes, Saint Nazaire, ...			<input type="checkbox"/>			
#	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	Sans avis			<input type="checkbox"/>			
#	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Sans avis			Sans avis			
#	CCEG: M. GARNIER	Pas de réponse.			Pas de réponse.			
#	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	POUANCE/CANDE	Position centrale entre les trois grandes villes de l'ouest ( Nantes, Angers, Rennes). Plate-forme évolutive au regard de l'habitat existant. Liaison possible avec le TGV ( Le Mans, Nantes)	Aucune car le délai permet facilement d'acquiescer les terrains	GUEMENE/PENFAO	Plate-forme évolutive au regard de l'habitat existant. Position plus centrale entre les grandes villes de l'ouest Nantes et Rennes.	Serait plus excentré pour être multi - module avec liaison TGV Nantes-Le Mans et Rennes-Le Mans Surcoût d'infrastructure pour liaison.	

#	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	GUÉMÉNÉ-PENFAO (44)	Zone moins urbanisée, site retenu lors des premières approches; permettrait un meilleur développement du secteur de Chateaubriand, rapprocherait les rennais de l'aéroport.	Un peu plus éloigné de Nantes, mais est-ce une réelle faiblesse ?	Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Près de GRAND FOUGERAY	Zone peu habitée, située entre Nantes et Rennes	<input type="checkbox"/>	GUÉMÉNÉ-PENFAO (44)	Cela permettrait de rapprocher cette zone de Nantes.	<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	A 30 km au nord de Nantes	Il est moins peuplé maintenant que NDL	Il est plus loin des clients les plus nombreux, il n'y a pas de maîtrise foncière, les propriétaires concernés y seront tout autant opposés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Répartition entre Nantes Atlantique et St-Nazaire	liaisons routières et ferroviaires existantes.	proximité de l'agglomération nantaise pour Nantes Atlantique et proximité d'un site type SOVESO pour St-Nazaire.	Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Pas concernée par cette question.			Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.			Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Pas de réponse.			Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	A l'origine du projet des sites étaient proposés: pourquoi lors du débat public n'y soumet-on que celui de NDL, alors qu'une réactualisation eut été indispensable car entre deux recensements les données démographiques ont changé?. Entre Rennes et Nantes des sites sont sans doute envisageables.					
#	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Nous n'avons pas les compétences pour faire ce choix.			Pas de réponse.		
#	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.			Pas de réponse.		

#	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	NORD DE LA LOIRE ATLANTIQUE	Densité de population moindre. Équidistance entre Rennes et Nantes.	Absence de maîtrise foncière pour le moment	Pas de réponse.
#	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.			Pas de réponse.
#	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.			Pas de réponse.
#	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Pas de réponse.			<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Peut-être plus au nord à la hauteur de GUEMENE PENFAO			Pas de réponse.
#	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	St Nazaire Piste existante			<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.			<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.			<input type="checkbox"/>
#	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.			<input type="checkbox"/>

## ÉLUS/ GRANDES COLLECTIVITÉS

#	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
#	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Le syndicat mixte n'existant que pour NDDL. Sans objet.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
#	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	CONDE POUANCE	70 km de Nantes 50 km de Rennes Au centre géométrique du triangle d'or des universités et de la recherche, densité de population faible	Les terrains sont à acquérir	GUEMENE-PENFAO	faible densité de population	Les terrains sont à acquérir
#	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Pas de réponse.			Pas de réponse.		
#	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Pas de réponse.			Pas de réponse.		

Nombre  
7

#	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse.	Pas de réponse.
#	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Pas de réponse.	<input type="checkbox"/>
#	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	Pas de réponse.	Pas de réponse.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Pas ceux repris par l'étude SETEC on pourrait peut-être en trouver un peu plus au nord au "carrefour" des RN137 et 171	<input type="checkbox"/>	Nombre 2
---	--------------------	--	--------------------------	-------------

## MONDE ÉCONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Pas de réponse	<input type="checkbox"/>	Nombre 5
#	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Pas de réponse	<input type="checkbox"/>	
#	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas de réponse	<input type="checkbox"/>	
#	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Pas de réponse	Pas de réponse	
#	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Pas suffisamment expert pour donner une opinion.	<input type="checkbox"/>	

**3. PENSEZ-VOUS POSSIBLE ET UTILE QU'ON ALLÈGE LE TRAFIC DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE, EN RENVOYANT PAR EXEMPLE LE TRAFIC DES PETITS AVIONS (AEROCLUBS, ...) VERS D'AUTRES AÉROPORTS ?:**

N° Q		Possible et souhaitable	Possible mais pas souhaitable	Possible mais difficile	Impossible	Ne servirait à rien	Sans opinion ou NRP
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>Sous-total</u>	9		2			11
	%	82%		18%			100%

**ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS**

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	1	<input type="checkbox"/>				
15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	1	<input type="checkbox"/>				
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	1				
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	1				
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	1	<input type="checkbox"/>				

23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	1	<input type="checkbox"/>				
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	1	<input type="checkbox"/>				
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	1	<input type="checkbox"/>				
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	1	<input type="checkbox"/>				
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1				
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	1	<input type="checkbox"/>				
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	1	<input type="checkbox"/>				
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	1	<input type="checkbox"/>				
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	1	<input type="checkbox"/>				
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1				
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1				

Sous-total 12 2 3 2 2 5 26  
% 46% 8% 12% 8% 8% 19% 100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2 réponses
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	1	<input type="checkbox"/>					
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 réponses
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>	1					
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sous-total 2 2 2 3 1 10  
% 20% 20% 20% 30% 10% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	1	<input type="checkbox"/>					
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	1	<input type="checkbox"/>					
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1					

Sous-total 2 2 1 5  
% 40% 40% 20% 100%  
Total général 25 6 5 2 8 7 53  
% 47% 11% 9% 4% 15% 13% 100%

(3. Pensez-vous possible et utile qu'on allège le trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique, en renvoyant par exemple le trafic des petits avions (aéroclubs, ...) vers d'autres aéroports?)

**3bis. POURQUOI ? QUEL TRAFIC À RENVOYER ? VERS QUELS AEROPORTS ?**

N° Q	ASSOCIATIONS	Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	1) Le maintien à Nantes Atlantique de l'aviation légère grossit artificiellement l'activité de Nantes Atlantique.  Elle concerne une très faible population des usagers aisés (environ 1% du trafic global) pour 42 % de la totalité des mouvements sur l'aéroport en l'an 2000.  2) Comment peut on supporter ces mouvements si on, va comme on le dit, vers une saturation Nantes Atlantique prochaine ?  3) Le mélange des genres gros et légers est dangereux.  4) C'est une charge supplémentaire au niveau des aides à la navigation, décollages et atterrissages, et au niveau de la gestion du trafic, bien qu'il s'intègre dans les créneaux commerciaux.  5) C'est un gain potentiel de 25% sur les installations au sol, et c'est certainement un frein aux possibilités d'aménagement (parking,...)qui n'ont pu être correctement envisagés ou réalisés en raison de ce voisinage et des contraintes qu'il entraîne.  6) Vers quel aéroport les renvoyer ?
5	BVV : M. BORD  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Compte tenu du fait que l'on ne souhaite pas sur les grands aéroports gérer à la fois des avions lents ( aviation légère ) et des avions rapides ( aviation commerciale et d'affaire ) , deux cas de transfert sont possible :  - aviation légère : elle pourrait être transférée en totalité ( c'est actuellement partiellement le cas pour les écoles de pilotage ) vers des petits aéroports périphériques , la Baule , Ancenis , la Roche sur Yon...  - aviation commerciale : en raison de l'acceptabilité par les clients de vols charters , de pré-acheminements pouvant aller jusqu'à 2 heures , les vols correspondants pourraient être reportés sur d'autres aéroports tels , Rennes , Angers , St Nazaire ? , La Roche si allongement de la piste. Seraient cependant à régler les problèmes financiers pour l'exploitant de l'aéroport ( CCI Nantes ) .  La plate-forme de NA serait ainsi mise quasi intégralement à la disposition de l'aviation commerciale régulière .
7	ADECA : M. FRESNEAU	Il faut redéfinir une bonne gestion des vols vers les aéroports voisins.
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	Il est souhaitable de conserver du trafic de proximité et l'aviation légère près de la ville et d'envoyer le trafic intercontinental plus loin (cas de Washington)
12	ACIPA : M. CAILLAUD	Procéder à un " toilettage " des trafics extrêmement composites de N.A., en liaison avec les autres aéroports, sur des critères d'utilité (plus ou moins grande) pour l'économie de la Région des connexions nationales et européennes ; hiérarchiser l'intérêt de tous les autres trafics tels que charters, non commerciaux (aéroclub / affaires)...au regard de leur participation, d'une part aux saturations potentielles de trafic (non encore constatées) et d'autre part aux nuisances, pour en tirer des corrections éventuelles.
13	CPDP : M. CORMERAIS	1) Faible coût, optimisation de l'existant 2) Aéroclubs, Low cost 3) Les autres plateformes régionales.
17	ALTRO: M. CANIAUX	Le Grand Ouest ( Basse Normandie, Pays de Loire, Bretagne, Poitou/Charentes soit 9 millions d'habitants) a besoin d'un aéroport d'importance au moins européenne. Renvoyer le trafic vers d'autres aéroports affaiblirait cette perspective et donc toute efficacité en compliquant l'accessibilité des populations concernées au transport aérien.

20	ACIPA: M. DURAND	Pour diminuer le nombre de mouvements et par conséquent les nuisances: 1) aéroclub vers Ancenis- La Baule 2) charters vers les autres aéroports de l'Ouest 3) Fret et passagers équipés St Nazaire.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	- Les petits avions sont très bruyants. - Trafic école et voyage - Vers Ancenis et Montaigu
44	ACIPA: M. HUET	Nantes Atlantique, est-ce un aéroport trop petit ou un aéroport trop loin? Je suis sans doute, le premier à avoir posé la question et à soumettre un début de réponse : - Le transfert de l'aviation légère sportive ou d'agrément, les Ecoles de pilotage - Les différentes activités aériennes qui ne sont pas commerciales - Les liaisons aériennes qui ne sont pas sensibilisées aux techniques de vol IFR - Les hélicoptères de la Gendarmerie et de la protection civile peuvent être déménagés sur un nouvel aéroport périphérique avec une piste de 1500 mètres.

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉSNombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Les petits avions en répartissant le nombre sur plusieurs aéroports (La Baule, Saint Nazaire, Ancenis, ...)
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	Pas de réponse
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Vols charters
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Sans avis.
21	CCEG: M. GARNIER	Sans opinion, affaire de spécialistes.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Si besoin le fret pourrait être transféré à Saint-Nazaire. Quant aux petits avions ANCENIS-SAINT NAZAIRE, ANGERS-MACE et les autres plates-formes optimiseraient leurs infrastructures en les accueillant.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Le document officiel fait état d'une part de l'aviation civile dans le trafic actuel de Nantes Atlantique. Il conviendrait d'étudier un éventuel transfert sur les aéroports de Saint-Nazaire et d'Ancenis.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Actuellement, les gens souhaitent des solutions de taille humaine; des aéroports plus petits et assez proches, aéroport de St Nazaire, d'Angers, de la Rochelle, de Rennes, d'Ancenis.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Les "low cost" et les charters peuvent être déplacés. Cela ne fait que reculer l'échéance de la saturation; il faudra y faire face un jour. Cela engendrera deux sites à protection PEB, PGS,... à gérer, à raccorder par route, fer, ...
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Le tout !
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Le trafic non commercial (aéro-club, petits avions, taxi...) encombre Nantes Atlantique, il pourrait être transféré à Ancenis, qui possède un aérodrome bien équipé et sous utilisé.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Le maintien de Nantes Atlantique de l'aviation légère grossit l'activité de cet aéroport. Elle concerne qu'une très faible proportion des usagers aisés pour 42% de la totalité des mouvements en 2000 - Mélange des genres => dangereux C'est une charge supplémentaire au niveau des aides à la navigation et au niveau de la gestion du trafic.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Pas de réponse.

32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Lorsque l'on regarde la carte du Grand Ouest on s'aperçoit que notre région est plutôt bien équipée en aéroports et qu'ils sont loin d'une saturation. Pourquoi ne pas conjuguer nos moyens pour mieux rentabiliser nos équipements? Pourquoi vouloir absolument créer de nouvelles structures alors qu'Angers et St Brieuç sont à la veille d'une fermeture? Pourquoi ne pas développer St Nazaire?
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Certains vols vacances peuvent être déplacés vers d'autres plate-formes. De nombreux aéroports sont disponibles dans le département: St-Nazaire, Cholet, Mortaigne, Ancenis...
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	St-Nazaire, Lorient.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Vers St-Nazaire Ancenis La Baule, etc ...
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Vers de petits aéroports tels que St-Nazaire, La Baule, Ancenis, etc ...
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Les différents aéroports régionaux ont l'équipement technique pour les gros porteurs. Les vols Charters qui surchargent momentanément Nantes Atlantique pourraient y être accueillis. Les taxes envers les compagnies aériennes y seraient moindres et l'aménagement du territoire y gagnerait.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Liaison plus facile pour le centre ville. Souvent il s'agit d'avions d'affaires
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	- Aéroclubs - Répartition sur les villes de l'ouest des "vols vacances"
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pour limiter le survol de la ville de Nantes qui pose problème, il serait bon d'étudier la possibilité d'aménager quelques uns des aéroports du Grand Ouest.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Cela ne servirait rien en raison notamment de la nécessaire proximité de cet aéroport avec l'agglomération la plus importante qui assure ainsi une base de trafic importante et également en raison de l'intérêt pour les acteurs aériens de disposer des effets d'échelle qu'offrent une telle plateforme de taille moyenne.	Nombre 8
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Ca ne servirait à rien pour le trafic passagers. Question mal posée : Ce sont les compagnies qui choisissent les sites. Pour les aéroclubs, les déménager pose trop de problèmes.	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Aviation commerciale et d'affaires vers Ancenis, St Nazaire, La Baule	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Les mouvements de l'aviation non commerciale ne sont pas pris en compte dans les calculs de capacité de la piste de Nantes Atlantique. Cette mesure serait donc sans effet quant à la saturation de Nantes Atlantique. Par ailleurs, c'est aux experts de se prononcer quant à la faisabilité de ce déplacement de trafic.	
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Pas de réponse	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse	

50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Il reste à démontrer que trafic affaires et trafic aviation privée sont incompatibles ou concurrents, ce qui n'est pas à exclure, à la condition qu'on puisse dégager réellement des créneaux supplémentaires pour le commercial.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	Cela ne ferait que différer le débat de fond.	1

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Il faut une offre importante sur un site (inter-régional), pour avoir une dimension à l'échelle des métropoles européennes.	Nombre 1
---	--------------------	---	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Une telle mesure n'allégerait le trafic que de manière restreinte et aurait donc une portée réduite.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT  <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les mouvements VFR ne sont pas pris en compte pour la détermination de la saturation de la piste. Les mouvements des petits modules s'intègrent dans le trafic en fonction des disponibilités.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Le trafic aéroclub s'insère dans le creux du trafic	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Deux typologies de trafic avec des besoins très différents. Il faut utiliser Ancenis, voire St-Nazaire.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Nous n'utilisons que des moyens et gros porteurs.	

**4. PENSEZ-VOUS QUE LE TRAFIC DE PASSAGERS DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE VA SE DÉVELOPPER DANS LES ANNÉES À VENIR ?**

N°	Q	Oui rapidement	Oui moins vite	Très lentement	Va stagner	Va diminuer	Ca dépend	Sans opinion ou NRP	
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>							
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	1	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 réponses
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
17	ALTRO: M. CANIAUX	1	<input type="checkbox"/>						
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<u>Sous-total</u>		1	5	2		4	12	
	%		8%	42%	17%		33%	100%	

**ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS**

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	1	<input type="checkbox"/>						
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	1	<input type="checkbox"/>					
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>					
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1					
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1	<input type="checkbox"/>					
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1					
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1					

<b>Sous-total</b>	4	8	2	9	3	26
%	15%	31%	8%	35%	12%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	1	<input type="checkbox"/>					
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	1	<input type="checkbox"/>					
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>					
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>					
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1	<input type="checkbox"/>					
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 6 2 8  
% 75% 25% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
---	--------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	1	<input type="checkbox"/>					
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	1	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 2 3 5  
% 40% 60% 100%  
Total général 13 19 4 13 3 52  
% 25% 37% 8% 25% 6% 100%

(4. Pensez-vous que le trafic de passagers de l'aéroport Nantes-Atlantique va se développer dans les années à venir?)

**4bis. POURQUOI ?**

N°  
Q

ASSOCIATIONS

1	ACIPA: M. KNOCKAERT	Le trafic aérien va croître, mais très certainement autrement : 1) Low cost : aéroports secondaires --> dilution du trafic 2) Coût de l'énergie et de la sécurité 3) Instabilité mondiale qui perdure 4) Entreprises réduisant leur frais de fonctionnement et possibilités Internet	Nombre 11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER  <input type="checkbox"/>	1) Tout dépend des politiques adoptées : - Transport de toute ou partie des vols charters vols vacances vers d'autres aéroports: Saint Nazaire, Rennes, Angers. - La mise en réseau des aéroports de l'ouest  2) Quelle est la volonté affichée du développement en ligne des villes de tout l'ouest? 3) Que peut on attendre des perspectives du transport aérien en France, Europe, monde : dérégulation, rationalisation des coûts et prise en compte des coûts réels par les compagnies et par les collectivités. N'y aura-t-il pas une mutation profonde dans le transport aérien? 4) Les besoins de déplacements des entreprises et populations des classes moyennes ont fortement contribué jusqu'à présent à l'essor du transport aérien mais ...les richesses ne sont plus du même niveau et continueront à décroître, d'autres moyens modernes de communication (Internet, vidéos conférences) existent, notamment pour ce qui est des affaires. 5) Il se développera peut être très peu parce qu'il est au coeur d'un réseau ferroviaire existant qui se développera, les liaisons provinces stagneront ou régresseront, les liaisons Paris feront de même, les liaisons sur l'Europe seront liées au bassin de population qui est surestimé. Exemple : Niort est plutôt dans la zone de chalandise de Bordeaux...Comme Poitiers, Le Mans et Laval dans l'orbite de Roissy, seuls les vols vacances présentaient un potentiel, mais avec une croissance plus modeste qu'actuellement.	
5	BVV : M. BORD	Voir en partie les réponses données au point 1 . Situation de l'économie , concurrence du TGV , concurrence des low cost sur les aéroports voisins, disponibilités financières évolutives des voyageurs, en particulier des futurs retraités.	
7	ADECA : M. FRESNEAU	1) Les crises mondiales 2) La concurrence des transports (rails, routes, ...) 3) Les problèmes économiques des transports --> croissance	
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	Son intérêt se limite à la périphérie nantaise. Il intéresse peu la Bretagne, qui a déjà St Jacques de L.L. et Brest, sauf s'il prend la dimension intercontinentale, ce qui n'est pas prévu.	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	(voir réponse 1 ter) Il faut analyser le problème par type de trafics réalisés dans le passé par N.A., mais également rechercher des éléments prospectifs sur le plan international en général, et correspondant aux développements de la R.G.O. en particulier, puis de synthétiser les uns et les autres. Une méthode pour situer des fourchettes de développement d'une Grande Région OUEST, totalement oblitérée dans le dossier du Débat, consisterait à demander aux Chambres consulaires (C.A. et C.C.I. en particulier), de NANTES et des autres villes de l'OUEST, comment elles voient leurs scénarii de développement et de besoins de transports aériens induits, par ex., concernant les industries de M.O. importantes dans certains départements (Vendée), les délocalisations risquent (hélas !) de se poursuivre, mais elles induiront en contrepartie des communications nouvelles pour des prestations industrielles et de services.	

13	CPDP : M. CORMERAIS	Tout dépend de la volonté de développement d'une option moins coûteuse et moins polluante et de facteurs externes incontrôlables (situation internationale, dégradation des retraites, ...)
17	ALTRO: M. CANIAUX	Oui, s'il constitue une alternative ( avec d'autres grands aéroports de province) au 3ème aéroport parisien, en étant l'aéroport du Grand Ouest
20	ACIPA: M. DURAND	La demande en transport aérien trouvera inéluctablement un seuil de saturation, car les moyens financiers (retraite, chômage) ne vont pas progresser. Le développement d'Internet et de la vidéo-conférence. En outre, il sera nécessaire de limiter le transport aérien, qui est le plus polluant, pour respecter les engagements pris par l'État en matière de pollution.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Ralentissement de l'économie mondiale.
44	ACIPA: M. HUET	Selon l'application d'un allègement "obligatoire" des trafics sur Orly et Roissy vers et au profit des plateformes "régionales principales", (Lyon St Exupery - Marseille - Marignane - Bretagne Grand Ouest) d'activité domestique des aéroports secondaires sera contenue dans une progression relative. Nantes Atlantique conservera ses spécificités locales et domestiques. Lille - Mulhouse - Bâle - Nice - Toulouse - Bordeaux, subiront une demande croissante.

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	Il y a une progression quasi-constante. Je ne vois pas pourquoi elle s'arrêterait, sauf évènement exceptionnel.	Nombre 26
11	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse	
18	MAIRIE DE BOUGUENAIIS: MME VERCHERE	<b>Remarque:</b> Parlez-vous en nombre de vols ou en nombre de passagers? La différence est importante. On peut envisager une augmentation du nombre de passagers différente de l'augmentation du nombre de vols, selon que l'emport (faible à Nantes) augmente ou non.	
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	L'évolution des modes de vie de notre société, couplée avec la diminution régulière du temps travaillé, favorise le développement du trafic aérien. De plus, les activités économiques motivent le développement des échanges et des transports aériens.	
21	CCEG: M. GARNIER	1) Conjoncture internationale défavorable. 2) Malaise dans les compagnies aériennes. 3) Développement d'autres moyens de communication (visio-conférences). 4) Baisse du pouvoir d'achat des populations.	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	La cime des arbres ne monte jamais jusqu'au ciel, il y a des limites à la croissance. Développement vers l'Europe centrale probablement, mais la création du barreau Sud TGV en Ile de France aura un impact négatif; de même le ralentissement de la croissance et les coûts d'exploitation freineront la courbe d'évolution. L'expérience malheureuse d'AIR FRANCE sur NANTES/BRUXELLES montre la difficulté à se développer par rapport à la zone de chalandise.	
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Les prévisions d'augmentation du trafic données il y a dix ans ne se vérifient pas. Le seuil de 2 millions de passagers n'a même pas été atteint en 2002. Le trafic aérien est soumis aux grands évènements internationaux (choc pétrolier en 1974, attentats du 11 septembre 2001, sans doute aujourd'hui la probable guerre en Irak).	

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Depuis quelques années, des entreprises cherchent à réduire les frais de transport de leurs cadres, en utilisant au maximum les TGV, moins chers et plus ponctuels, et les moyens de communication internet, vidéo-conférences. Les charters connaissent aussi une diminution de leur trafic. Il faut être prudent, et gérer raisonnablement l'argent des contribuables.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Sauf conflit international provoquant un ralentissement économique et créant une peur pour les touristes, le développement va reprendre et continuer.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	ça dépend de la politique nationale du transport selon qu'on privilégiera ou non les liaisons ferroviaires.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Pas de réponse.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Il va se développer, mais à quel rythme?
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Le trafic de l'aéroport va se développer, mais moins vite que prévu. En effet, la tension actuelle dans le proche et moyen orient diminue les vols vers ces pays.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Nous ne savons pas ce qui va se passer dans les années à venir mais nous pouvons penser que les transports évolueront vers l'utilisation de petits avions. L'abandon du trafic Nantes Bruxelles pour insuffisance de remplissage (35 %) ne fait que confirmer mon propos.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	1) Conjoncture internationale défavorable. 2) Malaise dans les compagnies aériennes. 3) Développement d'autres moyens de communication (visio-conférences). 4) Baisse du pouvoir d'achat des populations.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	On prend de plus en plus l'avion.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Environnement international. Évolution des techniques de communication.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Conjoncture actuelle.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Conjoncture actuelle.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Ce sont les vols loisirs qui alimentent principalement le trafic, beaucoup de personnes ont voyagé loin et peuvent recentrer leur voyage plus près. Les disponibilités financières des différentes générations peuvent modifier les déplacements.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	La succession d'événements récents ont influé de façon défavorable sur le développement normal du trafic (11 septembre 2001, grèves à répétition, difficultés de certaines compagnies d'aviations, guerre en Irak)
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	cf réponse 1
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

9	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Les études d'évolution de trafic semblent indiquer (hors contexte économique et politique conjoncturelle), un taux de croissance moins rapide que par le passé, mais néanmoins continu et sur un rythme assez élevé.	Nombre 8
10	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Il va se développer comme par le passé. Cf données IATA, courbe de croissance régulière vérifiée sur les 20 dernières années, malgré les "incidents"	
15	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Pas de réponse.	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	D'après les experts, la croissance du trafic aérien au niveau mondial devrait être de l'ordre de 4 à 5% par an sur le long terme, en l'absence d'évènements majeurs . Les aléas conjoncturels ne remettent pas en cause cette tendance sur le long terme. Le dossier du maître d'ouvrage décrit les facteurs de croissance du trafic aérien (pp 23- 34), de même que les études annexes (DGAC-IATA).	
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	La mobilité ne cesse de grandir, à des fins personnelles ou professionnelles. La sécurité aérienne et les tarifs ne cessent de s'améliorer, à la hausse pour la première, à la baisse pour les secondes.	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINES: M.ROUAULT (Député)	La progression est régulière depuis de nombreuses années.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	La mise en service de transversales vers les capitales européennes, voire le développement des Low Cost continuerait à démocratiser le transport aérien.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINES: M.BISSONNIER (Président)	Parce que c'est une évolution progressive et en constante augmentation dans le développement des sociétés modernes.	

## 43 ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Faible utilisation (aujourd'hui) de l'avion par les populations du grand ouest Par contre, mais on ne peut pas le prendre en compte, incertitude internationale (peut-être plus que conjoncturelle, momentanée)	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	En raison de la conjoncture économique peu favorable à ce jour. Par contre, les aléas de la géopolitique n'auront que des effets limités dans le temps.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Au-delà des perturbations liées aux événements géo-politiques, le trafic aérien se développera sur la durée avec un taux annuel compris entre 4 et 5%.A cet accroissement viendra s'ajouter les ouvertures de lignes européennes directes qui constitueront les principaux éléments de croissance. Les vols " Charters " poursuivront une croissance de l'ordre de 6%.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	L'intégration des économies européennes au sein du Marché Commun est constitutif d'un accroissement de la demande de voyage. Sur période longue (en dehors des accidents conjoncturels) un taux de 4 à 5 % de croissance pour le trafic intraeuropéen est une hypothèse de travail très crédible.	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Les besoins économiques et touristiques ne cessent d'augmenter.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEET	Marché porteur. Redémarrage du secteur vols vacances après une année de stagnation.	

(4. Pensez-vous que le trafic de passagers de l'aéroport Nantes-Atlantique va se développer dans les années à venir?)

**4.ter LE DEVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE AURA-T-IL UNE INFLUENCE SUR LE TRAFIC DES AEROPORTS DE L'OUEST ?**

N° Q		Grosse influence	Une certaine influence	faible influence	Pas d'influence	Positive	Neutre	Négative	Ne sait pas ou NRP
		<input type="checkbox"/>							
1	ASSOCIATIONS ACIPA: M. KNOCKAERT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
5	BVV : M. BORD	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
7	ADECA : M. FRESNEAU	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Sous-total</u>		6	4	1		4		6	1 11
%		55%	36%	9%		36%		55%	9% 100%

**ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS**

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	1	<input type="checkbox"/>						

21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>							
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?		1	<input type="checkbox"/>		1						
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD		1	<input type="checkbox"/>		1						
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>		1	pas répondu							
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH		1	<input type="checkbox"/>								
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>							
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		1					
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		1					
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>		1								
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>		
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>		1								

<u>Sous-total</u>	8	12	3	3	1	8	10	23
%	35%	52%	13%	14%	5%	36%	45%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>							
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sous-total 1 5 1 1 1 1 4 7  
% 14% 71% 14% 17% 17% 67% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	---

Sous-total 1 1  
% 100% 100% 100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEF	<input type="checkbox"/>	1 pas répondu						

Sous-total 3 1 3 2 4  
% 75% 25% 60% 40% 100%

<u>Total général</u>	15	24	7	8	2	17	18	46
%	33%	52%	15%	18%	4%	38%	40%	100%

(4. Pensez-vous que le trafic de passagers de l'aéroport Nantes-Atlantique va se développer dans les années à venir?)

( Le développement du réseau ferroviaire aura-t-il une influence sur le trafic des aéroports de l'ouest?)

#### 4 quater. POURQUOI ? SUR QUOI ? QUAND ?

N°  
Q

ASSOCIATIONS		Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	
13	CPDP : M. CORMERAIS	
17	ALTRO: M. CANIAUX	
20	ACIPA: M. DURAND	

40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	- Transport de passagers. - Passagers longue distance et longue durée. - Au fur et à mesure du développement ferroviaire.
44	ACIPA: M. HUET	Selon l'affirmation que la "viabilité d'un aéroport" est étroitement dépendante d'un raccordement direct au "barreau - sud, l'interconnexion des lignes à grande vitesse". - Pour Bretagne Grand Ouest, la condition sine qua none est la Pénétrante médiane du TGV de CONNERE. - Redon par le passage obligé par le C 3A "ARAIZE". "Bretagne Grand Ouest à 1h30 de Paris Montparnasse : une offre alternative pour une clientèle parisienne".

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉSNombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Plus le réseau ferré sera important, moins les utilisateurs seront partie prenante du transport aérien.
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	Pas de réponse
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	La réalisation du barreau Sud, reliant Nantes à Roissy plus rapidement peut avoir une réelle influence.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Il est à mon sens peu envisageable de ne pas coupler les dessertes aériennes avec les réseaux ferroviaires.
21	CCEG: M. GARNIER	Le train (TGV) permettrait de diminuer le trafic aérien intérieur. Avantage du train: moindre coût pour les usagers, meilleur respect de l'environnement. A quand la volonté politique?
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	dito 4 bis. Tout au moins tant qu'une vraie plate-forme multi-modale ne sera pas réalisée, ce qui est concevable sur le site de Notre-Dame-des-Landes par rapport au coût et à la rentabilité de prolonger des lignes TGV (exemple: analyse récente sur TGV OUEST et sa faible rentabilité au Km créé)
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	L'ouverture de la ligne TGV Nantes Paris a déjà eu pour effet la fermeture de la liaison aérienne avec Orly. Pour répondre à cette question, il faudrait savoir quelles lignes ferroviaires seraient créées.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Le train, ponctuel, fréquent, moins cher, est un atout. De plus, il est moins polluant (air, bruit). Sur le plan économique, nous sommes dans une période où on constate les côtés négatifs de la mondialisation, cf les grandes entreprises qui ont investi dans les pays étrangers, et qui, aujourd'hui, connaissent des revers financiers énormes, comme Suez en Amérique du Sud.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Si le TGV dessert Rennes avec une ligne nouvelle, il peut y avoir une répercussion sur Rennes Paris et Brest Paris. Les interconnexions TGV vers le nord (Lilles, Bruxelles, Londres) ou vers l'est (Strasbourg, Allemagne) peuvent concerner les déplacements loisirs, mais pas les déplacements d'affaires avec aller et retour dans la journée.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Interconnexion
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	A l'intérieur de l'hexagone, voire dans les zones européennes proches (comme pour Londres), le train est largement compétitif et souvent plus rapide, si on y inclut le temps d'embarquement /débarquement et les transferts vers les centres ville (voir Nantes-Paris).
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Parce qu'il peut concurrencer l'avion et est plus respectueux de l'environnement. Parce qu'il dessert en boucle toute la Bretagne, il existe et suffit de moderniser les réseaux existants.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Une grosse influence si la liaison ferroviaire de Nantes à Rennes est directe et si la décentralisation vers l'ouest de la France (Bretagne + Normandie + Poitou + Val de Loire) se fait.

32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	L'arrivée du TGV sur Nantes à 2 heures de Paris a eu une répercussion sur le trafic aérien à Nantes Atlantique. Le TGV sur Rennes aura certainement une influence sur les déplacements vers Paris et dans la mesure où le contournement de Paris sera réalisé, d'autres destinations ferroviaires deviendront possibles modifiant en cela les parcours aériens. A noter aussi les liaisons Nantes Lyon et Nantes Bordeaux en grande vitesse pourraient concurrencer sérieusement l'avion. Quant à la période de la mise en place de ces lignes cela relève de choix politiques.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Le train (TGV) permettrait de diminuer le trafic aérien intérieur. => développer la ligne grande vitesse Nantes-Le Mans, Nantes-Bordeaux, Nantes-Rennes. Avantages du train: moindre coût des usagers, meilleur respect de l'environnement. Quand la volonté politique existera en France...
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Intermodalité des déplacements. On parle beaucoup de développement durable => limitation du trafic routier. Amélioration de la sécurité.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Le tarif du train est inférieur à celui de l'avion et le train vous conduit à l'intérieur de la ville.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Le tarif du train est inférieur à celui de l'avion et les trains vous conduisent à l'intérieur des grandes villes et non à l'extérieur comme les aéroports.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	A condition que ce moyen de transport arrive au coeur des aéroports pour un vrai gain de temps.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Liaisons trop longues. Il faut trop souvent plusieurs heures pour aller d'un point à un autre. Maximum 1 heure d'avion, donc avantage.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Les liaisons ferroviaires renforcées sur le sud est et sud ouest permettraient de limiter des déplacements aériens de moins de 1000 km Le TGV est très performant pour ces distances.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pour les déplacements dans la capitale, les gens privilégieront les transports ferroviaires: coût moins onéreux, délai d'attente moins longs, pollution moindre.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	L'arrivée du TGV Atlantique au début des années 1990 a eu une incidence " négative " pendant quelques temps sur le trafic aérien. L'aéroport de Nantes Atlantique a su reconquérir progressivement une clientèle complémentaire. Cette situation pourrait éventuellement se reproduire notamment sur les dessertes interrégionales et nationales, mais a peu d'incidences sur le trafic européen et charter. Mais en définitive et à long terme le développement du réseau ferroviaire semble avoir un impact neutre sur le trafic aérien.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Il faut comparer les temps de parcours : > 3h, l'avion n'est plus concurrencé par le TGV. (surtout si en plus il y a des ruptures de charges)
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	A moins de 300 km le train est préférable.
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	La réalisation de la LGV Bretagne-Pays de la Loire influencera peu la desserte de Nantes. Elle pourrait par contre avoir des conséquences sur la rentabilité d'une liaison aérienne entre Paris et certains aéroports de l'ouest. Mais l'amélioration du réseau ferroviaire, dans une logique de complémentarité, renforcera également l'accessibilité des aéroports pour la population du Grand Ouest. (Le mode aérien étant le plus pertinent )
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	La concurrence va se tendre au fur et à mesure de la réalisation du TGV ouest.

45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.ROUAULT (Député)	Beaucoup d'incertitude.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	La desserte de l'aéroport se fera essentiellement par véhicules ( bus ou automobiles ) et pour des raisons de commodité. La desserte rail ne paraît pas une priorité, sauf le TGV entre Paris Quimper et Paris Brest.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.BISSONNIER (Président)	L'influence se fait surtout sur la destination parisienne; avec cette contradiction que l'ouest cherche surtout à ne pas passer par Paris pour les destinations aériennes internationales.	1

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	L'ouest est excentré. RFF ne réalisera pas d'autres TGV que Rennes/ Le Mans depuis l'ouest, vers les grandes métropoles françaises ( Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice), les rendant accessibles en 3h00, 3h30	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	L'amélioration des dessertes ferroviaires ne peut que rapprocher les métropoles régionales de Paris. Mais, à offre égale, le client privilégiera toujours l'aéroport le plus proche.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Le développement du ferroviaire impactera le trafic pour toutes les liaisons inférieures à trois heures en T.G.V.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT  <input type="checkbox"/>	- Il n'y aura pas de basculement de trafic vers Paris sur le train car ce basculement a déjà eu lieu - Le trafic des vols Nantes-Roissy CDG est en très grande partie un trafic de correspondances au delà de Paris  - Le train ne prend significativement du trafic à l'avion qu'en deçà de 3h de voyage Aucune destination ne répond à ce critère au départ de Nantes (sauf Paris déjà cité)	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	TGV Ouest vers Rennes et Brest au détriment de ces seuls aéroports.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEZ	Pas de réponse.	

**5. PENSEZ-VOUS QUE LE TRAFIC ACTUEL DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE POSE DÉJÀ DES PROBLÈMES DE BRUIT ?**

N°		Déjà insupportable	Supportable mais vite insupportable	Supportable devrait le rester	Il y a de la marge	Très longtemps acceptable	Sans opinion ou NRP
Q		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>ASSOCIATIONS</b>						
1	ACIPA M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
	<u>Sous-total</u>		1	2	2	2	2
	%		9%	18%	18%	18%	18%
							11 100%
	<b>ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS</b>						
3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	1				
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	1	<input type="checkbox"/>				
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	1	<input type="checkbox"/>				
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	1				
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	1				
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	1				
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	1				
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1				
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	1				
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1				

Sous-total

	3	4	5	5	1	8	26
%	12%	15%	19%	19%	4%	31%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	1				
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>	1				
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	1				
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sous-total 5 3 8  
% 63% 38% 100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1				

Sous-total 3 2 5  
% 60% 40% 100%

Total général 4 15 7 7 3 15 51  
% 8% 29% 14% 14% 6% 29% 100%

(5. Pensez-vous que le trafic actuel de l'aéroport Nantes-Atlantique pose déjà des problèmes de bruit?)

**5bis. POURQUOI ?**

N°  
Q

ASSOCIATIONS		Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE : M. SALMON-LEGAGNEUR	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	
13	CPDP : M. CORMERAIS	
17	ALTRO: M. CANIAUX	

20	ACIPA: M. DURAND	Au cours du débat Public seuls les porteurs du projet ont évoqué ce sujet. Aucune association nantaise de riverains ne s'est manifestée jusqu'à présent.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Franchissement d'un seuil psychologique lié à la fréquence de nuisances ponctuelles (atterrissages à vue - vols de nuit).
44	ACIPA: M. HUET	1) Après le transfert des activités non marchandes sur un nouvel aéroport périphérique, ou pourquoi pas à Notre Dame des Landes. 2) Après l'ouverture du C 3A "Bretagne Grand Ouest" 3) Les décollages face au nord ouest (030) ne sont pas les vents dominants # 30 à 35%. 4) Les motorisations attendues sont dans l'obligation de réduire leurs nuisances sonores.

## ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS

		Nombre
3	CCEG : M. MÉNAGER	26
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	
15	MAIRIE DE BOUGUENAIS: MME VERCHERE	
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	
21	CCEG: M. GARNIER	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	

33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Bruit ambiant de la ville atténuant l'impact sonore. Les avions sont moins bruyants.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Survol de la ville de Nantes.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Si les créneaux horaires de vols et les procédures de trajectoire sont respectés, la technique des moteurs utilisés pourra maintenir un bruit acceptable.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	La multiplicité des vols entrainera forcément un accroissement des bruits et des gênes pour la population
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Je n'ai pas de point de vue sur ce sujet, cependant les plaintes des riverains sont peu exprimées !!!
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	La prise en compte des nuisances sonores importantes et prioritairement des contraintes des vols de nuits dans le cadre PEB actuellement mis en révision et appliqué par anticipation, indique clairement que le bruit, s'il est encore supportable, deviendra, au regard des prévisions de trafic estimées, de moins en moins supportable et très vite insupportable pour les habitants des zones proches de l'aéroport actuel et notamment ceux du centre de l'agglomération situés dans la zone C du PEB.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Essentiellement parce que les normes vont changer. En ce qui concerne les habitants directement concernés, il faudrait une enquête précise et intelligente : l'habitude et la subjectivité de la perception des nuisances sonores fait que, pour l'instant, et avec une croissance faible du trafic, il n'y a pas de problèmes.
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	L'augmentation inévitable du trafic engendrera plus de nuisances.
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Le dossier du maître d'ouvrage (pp 20-22) répond à cette question: révision en cours du PEB, survol de l'agglomération nantaise...
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Seuls les riverains peuvent le dire. C'est facile de dire qu'il n'y a pas de bruit quand on habite loin.
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Pas de réponse
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	D'une part, la progression du trafic aérien; d'autre part, la croissance urbaine. Enfin, l'accueil d'avions de plus en plus importants.

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Survol de l'agglo par 50 % des vols
---	--------------------	-------------------------------------

Nombre  
1

MONDE ECONOMIQUE		Nombre
6	MARMARA : M. TIGREAT	Pas de réponse 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Actuellement le bruit ne pose pas encore de réels problèmes, mais ce problème ira grandissant avec l'évolution du nombre de mouvements sur la ville. Par ailleurs les populations concernées sont aujourd'hui peu mobilisées compte-tenu des perspectives de transfert. Si tel n'était pas le cas, il est à craindre de vives réactions.
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Ce n'est pas tant la proximité de Nantes que l'orientation de la piste qui pose problème. Cette orientation entraîne un survol de zones d'habitat dense.
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Même si le niveau sonore individuel de chaque avion est en baisse constante, c'est la persistance du bruit due à la croissance du nombre de mouvements qui pose et posera problème à la ville de Nantes.
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Compte tenu du nombre de zones habitées, le bruit génère déjà d'importantes nuisances.

**6. PENSEZ-VOUS QUE LA PISTE UNIQUE DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE SOIT UTILISÉE ACTUELLEMENT À PLEINE CAPACITÉ ?**

N°	Q	Déjà saturée	Saturée à certains moments	Même en pointe pas saturée	Peut accueillir beaucoup plus	Ne sera pas saturée de sitôt	Sans opinion ou NRP	Nombre
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 réponses
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
	<u>Sous-total</u>		3	1	6	1	1	12
	%		25%	8%	50%	8%	8%	100%

**ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS**

N°	Q	Déjà saturée	Saturée à certains moments	Même en pointe pas saturée	Peut accueillir beaucoup plus	Ne sera pas saturée de sitôt	Sans opinion ou NRP	Nombre
3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	26
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1				
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	1				
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	1				
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	1				
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1				

48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	1				
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 1 3 6 6 2 7 25  
% 4% 12% 24% 24% 8% 28% 100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

Nombre

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	1					
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE:M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>	1					
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	1					
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sous-total 4 1 3 8  
% 50% 13% 38% 100%

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1					
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1					

		78					
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1				
<u>Sous-total</u>			1	1			3 5
<u>%</u>			20%	20%			60% 100%
<u>Total général</u>		1	11	10	12	3	14 51
<u>%</u>		2%	22%	20%	24%	6%	27% 100%

(6. Pensez-vous que la piste unique de l'aéroport de Nantes-Atlantique soit utilisée actuellement à pleine capacité?)

**6bis. POURQUOI ?**

N°	Q	ASSOCIATIONS	Nombre
1		ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4		SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	
5		BVV : M. BORD	
7		ADECA : M. FRESNEAU	
8		ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	

12	ACIPA : M. CAILLAUD	La variété des trafics, comme des emports, est certainement une cause de surcharge. Par ex. : l'aéro club /école de pilotage même si le gestionnaire prétend que des mesures ont été prises pour qu'ils ne gênent pas le trafic dans les périodes de pointe, aurait dû être démenagé depuis longtemps. Par ailleurs, à part pour les lignes sur des destinations nouvelles en expérimentation, l'emport moyen des connections nationales et européennes doit être amélioré à la hausse par une meilleure concertation entre l'ensemble des aéroports de l'R.G.O.afin d'éviter les doublons dont la justification n'est pas démontrée. Enfin, les charters, même s'ils présentent de bons emports, peuvent être délestés sur d'autres aéroports de proximité (LORIENT, RENNES, ANGERS, ....)
13	CPDP : M. CORMERAIS	cf relevés effectués sur terrain
17	ALTRO: M. CANIAUX	Pas de réponse
20	ACIPA: M. DURAND	La piste de Nantes Atlantique en période de trafic intensif reçoit 13 mouvements/heure et sa saturation est de 40 mouvements/heure ( voir documents fournis par L'ACIPA et Solidarité Ecologie pendant les réunions de Débat Public).
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Pas d'ILS sur la ville de Nantes.
44	ACIPA: M. HUET	Encore les mêmes mesures à prendre : délocaliser les vols non commerciaux ! L'aviation légère et sportive à tout à gagner en tranquillité et la sécurité pour tous se trouvera renforcée. Les vols "Charters et loisirs seront déplacés" vers NDDL. J'en doute de plus en plus, ou vers - Bretagne Grand Ouest - ce qui me semblerait plus performant !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

Nombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Réponse de M. MÉNAGER : ?
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	Pas de réponse.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Pas de réponse.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Ma position a pris appui sur les débats des services du "débat public".
21	CCEG: M. GARNIER	Pas de réponse.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Une bonne utilisation de la piste permet de dégager des marges importantes sur la croissance du trafic qui couplé à une augmentation de l'emport moyen doit permettre d'atteindre 3,5 à 4 millions de passagers par an. D'autres aéroports européens ont un trafic encore beaucoup plus important avec une seule piste.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Selon les experts eux mêmes, l'aéroport Nantes Atlantique fonctionne au tiers de sa capacité.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Prenant de temps à autre l'avion à Nantes-Atlantique, je constate que même en période de vacances, il n'y a pas de véritable affluence. Il est même parfois ridicule d'être obligé par les personnels de prendre le car pour parcourir les quelques mètres qui séparent l'avion de l'aérogare... D'autre part, les chiffres donnés par la Cour des Comptes montrent que la rentabilité est loin d'être atteinte...
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	La saturation guette l'aérogare et l'accueil des passagers et aussi les taxi ways et points de stationnement des avions. L'espace devient restreint.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Avion à point fixe de plus en plus en nombre croissant, bruits incessants

27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Si on lui réserve le trafic commercial. Si les dégagements de piste en épis sont aménagés plutôt que les sorties à angle droit. Si on privilégie le train sur les liaisons nationales voire proche européennes.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Les prévisions du trafic ont été exagérées. Le transfert de l'aviation légère vers d'autres aéroports donnera des possibilités pour le transport gros porteur.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Pas de réponse.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	La piste peut accueillir beaucoup plus d'avions qu'aujourd'hui. Il faudra beaucoup de temps avant qu'elle ne soit utilisée en pleine capacité. Le problème posé à Nantes Atlantique vient beaucoup plus du P.E.B. et du P.G.S. que de la saturation de la piste. En effet les études présentées démontraient que le doublement, voire plus, de l'activité, était possible avec la structure actuelle.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	D'autres aéroports internationaux fonctionnent avec une seconde piste et un trafic beaucoup plus important.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Trafic en augmentation.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Nous ne sommes pas un HUB à Nantes Atlantique et les lignes créées ont de la peine à être viables, une fois les aides épuisées.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	A certains moments cela est très juste. Mais elle pose problème pour certains jours avec des vents changeants? Pas d'autres solutions, si pas de 2ème piste.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Des aéroports fonctionnent avec des volumes de trafic beaucoup plus importants.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Pas de réponse.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	D'ici 10 ans, la piste de l'aéroport sera saturée, à parti d'un certain trafic, car une seule piste diminue la "cadence" décollages / atterrissages potentiels. Cela amenerait à <u>refuser</u> des avions, même si à certains moments il n'y a pas de trafic : encore une fois ce sont les compagnies qui fixent les horaires.
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Une seule piste est insuffisante quand on a l'ambition de réussir économiquement

Nombre  
7

## 81

31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	La capacité maximale de la piste de Nantes Atlantique n'est pas encore atteinte, mais le sera, étant donné les hypothèses de croissance du trafic aérien à l'horizon 2020 (4,5 millions de passagers). Les phénomènes de saturation aux heures de pointe sont probablement déjà observables. C'est aux experts et gestionnaires de l'aéroport de préciser l'analyse.
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	C'est ce que j'entends.
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Pas de réponse.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.BISSONNIER (Président)	Parce qu'il n'y a qu'une piste et la difficulté est toujours de dimensionner l'infrastructure pour satisfaire les surpointes de trafic.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Elle sera saturée dans 10 ou 15 ans aux heures de pointe	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Débat d'expert.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Elle ne l'est pas aujourd'hui mais le sera à 75000 mouvements à l'horizon 2015-2020	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas compétent	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Toutes les solutions n'ont pas encore été appliquées, notamment au niveau des "sorties rapides".	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Pas de réponse.	

(6. Pensez-vous que la piste unique de l'aéroport de Nantes-Atlantique soit utilisée actuellement à pleine capacité?)

**6ter. PENSEZ-VOUS QU'ON PUISSE, SANS PROBLEME MAJEUR, AUGMENTER LE TRAFIC ACTUEL DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUES D'AU MOINS :**

N°		20%	50%	100%	150%	200%	300%	400%	500 % ou plus	
Q	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>								
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	1	1	<input type="checkbox"/>					
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	pas répondu							
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	pas répondu							
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>						
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>						

44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
----	-------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------

Nombre de sans réponse: 2

<u>Sous-total</u>	2	5	2	1	10
%	20%	50%	20%	10%	100%

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>							
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	1	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 réponses
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	1	<input type="checkbox"/>						
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	1	<input type="checkbox"/>						
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	pas répondu						
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Nombre de sans réponse: 8

<u>Sous-total</u>	2	3	9		1	3	18
%	11%	17%	50%		6%	17%	100%

## ÉLUS/ GRANDES COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nombre de sans réponse: 3

<u>Sous-total</u>	2	3				5
%	40%	60%				100%

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

<u>Sous-total</u>			1			1
%			100%			100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1						
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>					

<u>Sous-total</u>		4						1	5
%		80%						20%	100%
<u>Total général</u>		4	12	15		3	1	4	39
%		10%	31%	38%		8%	3%	10%	100%

(6. Pensez-vous que la piste unique de l'aéroport de Nantes-Atlantique soit utilisée actuellement à pleine capacité?)

**6<sup>quater</sup>. LES INFRASTRUCTURES AU SOL POURRONT-ELLES SUIVRE LE TRAFIC ?**

N°

Q

N°	ASSOCIATIONS	Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	
13	CPDP : M. CORMERAIS	
17	ALTRO: M. CANIAUX	

20	ACIPA: M. DURAND	Oui, avec des aménagements à partir des installations actuelles.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Oui, et on pourrait encore les développer.
44	ACIPA: M. HUET	L'adaptation progressive des infrastructures se fera au coup par coup et en face des besoins !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉSNombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Réponse de M. MÉNAGER : ?
9	MAIRIE DE SAUTRON: M. BRETECHER	Oui, il n'y a pas de problèmes actuellement.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Elles peuvent encore évoluer.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Oui, pour la piste. Non, pour les infrastructures de l'aéroport.
21	CCEG: M. GARNIER	On peut le penser.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Certainement, cf 6 bis. Quant aux installations au sol, l'agrandissement effectué est loin d'être saturé (actuellement c'est souvent désertique) et d'autres aménagements peuvent être réalisés.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	La capacité d'accueil de l'aéroport a été augmentée. Elle ne peut doute sans plus l'être, mais comme l'aéroport n'est pas encore saturé...
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Certainement. L'aérogare vient d'être sérieusement agrandie. Les parkings sont vastes (début des vacances de février dernier: aucun problème pour laisser mon véhicule au parking de l'aéroport...).
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Là est le problème - voir ci-dessus.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Structure de 2 à 3 Millions de passagers et c'est tout !
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	C'est une question trop technique pour moi.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Voir réponse Solidarités Écologie.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Autour de l'aéroport, il y a beaucoup de voitures qui se trouvent sur les bas cotés, un manque de places de parking est évident.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Les infrastructures existantes peuvent permettre d'augmenter de 100 % le trafic actuel. D'ailleurs les investissements récents ont été réalisés dabs cet objectif
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	oui, pendant les 20 prochaines années.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Je ne suis pas en mesure de juger.

35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Oui, si l'on organise les bureaux des compagnies concentrées dans le hall et l'information en temps réel des voyageurs.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Pour l'instant oui, mais au-delà de 30 % cela deviendra difficile. A 50 % cela deviendra insupportable.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Oui elles sont neuves !?
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	La piste actuelle ne serait a priori saturée qu'à l'horizon des 75 000 mouvements eux mêmes estimés pour la période 2015-2020. Pour faire face à cette évolution, l'aérogare actuelle nécessiterait quant à elle des aménagements complémentaires relativement lourds pour une durée d'utilisation courte compte tenu de la nécessité de construire à terme une nouvelle plateforme ce qui n'est pas possible sur le site actuel. De tels investissements seraient ainsi difficilement justifiables.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Non, c'est le premier problème (bâtiments)
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Oui, avec quelques améliorations
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Non. Le dossier du maître d'ouvrage (p.17) précise que l'aérogare atteint le plafond de ses possibilités d'extension. En effet, l'aéroport de Nantes Atlantique ne dispose pas de réserves foncières (capacité maximale de l'aérogare= 3 millions de passagers par an).
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	?
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Je l'ignore.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Sans opinion
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	Ce n'est pas forcément lié, cela dépend aussi des modes de transport (collectif / individuel) proposés. Mais la situation régionale de l'aéroport exige une excellente accessibilité routière.

Nombre  
7

ADMINISTRATION		Nombre
2	DDE: M. PEETSON	1
Non. Elles sont prévues pour 3 Millions de passagers. Au delà, il faudra construire une nouvelle aérogare ( dont la durée de vie sera limitée), mais c'est possible (avec un plafond à 4 à 4,5 Millions de passagers)		
MONDE ECONOMIQUE		Nombre
6	MARMARA : M. TIGREAT	5
Difficilement. L'espace attribué aux vols vacances est déjà trop exigü en haute saison ! Et ce sans qu'un projet d'agrandissement soit envisagé.		
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	
OUI jusqu'à 3 millions de passagers. OUI, au-delà de 3 millions de passagers et sous réserve d'investissements lourds (60 millions d'euros - estimation de 1992) qui ne seraient utilisables que pour la période précédant la saturation de la piste soit entre 5 et 10 ans.		
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	
Pas compétent		
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	
Oui, en récupérant des installations d'aviation légère et en déplaçant des activités en ?? Ouest.		
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	
Pas assez de données objectives pour répondre précisément.		

**7. UN TRANSFERT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUES VERS LE SITE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES SE TRADUIRAIT-IL, SELON VOUS, PAR UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS ?**

N°	Q	Très forte croissance	Augmentera un peu	Pas d'effet notable	Pourrait réduire le trafic	Sans opinion
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

Sous-total

%

1  
9%3  
27%5  
45%2 11  
18% 100%ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

Sous-total 4 8 8 1 5 26  
% 15% 31% 31% 4% 19% 100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sous-total 4 3 1 8  
% 50% 38% 13% 100%

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

14	CCI / AÉROPORT NANTES: MM. BATARD / BENOIT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<u>Sous-total</u>	2	3			5
%	40%	60%			100%
<u>Total général</u>	11	18	14	1	7 51
%	22%	35%	27%	2%	14% 100%

(7. Un transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-Des-Landes se traduirait-il, selon vous, par une augmentation du nombre de voyageurs?)

#### 7bis. POURQUOI ET POUR QUELS TYPES DE VOYAGEURS ?

ASSOCIATIONS		Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	

12	ACIPA : M. CAILLAUD	<p>1) La situation de NDDL au NORD pourra avoir une répercussion pour des passagers n'ayant plus à faire le contournement de NANTES et le franchissement de la LOIRE, ce qui réduira d'autant leur temps de transport ; par contre ce raisonnement est inversé pour les zones de chalandise importante de VENDEE, comme celles du SUD, ce qui devrait donc pratiquement annuler le gain potentiel au NORD</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>2) La localisation proche de NANTES de NDDL, n'apporterait pas un basculement significatif de la fréquentation par le raccourcissement des distances d'accès ; par contre sa position très NANTO-NANTAISE, rendrait très difficile psychologiquement son appropriation par la région de RENNES, qui constitue probablement la réserve de chalandise la plus importante, surtout si RENNES ST. JACQUES devait être amené à réduire son activité au bénéfice de NDDL ; de plus l'arrivée du TGV à RENNES apporterait des liaisons rapide avec les aéroports parisiens.</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>3) En fait il manque des études plus poussées sur la position d'une sorte de lieu des barycentres constitué par les produits pondérés du nombre de passagers par les distances des différentes zones identifiées de chalandise de la G.R.O à l'aéroport recherché : c'est à l'intérieur de ce " lieu " qu' il faudrait rechercher à localiser l'aéroport recherché (quitte à adapter cette position en fonction d'autres critères !)</p>
13	CPDP : M. CORMERAIS	- Perte de la clientèle sud - Très léger gain clientèle Bretagne
17	ALTRO: M. CANIAUX	En étant "sorti" de Nantes il devient l'aéroport du Grand Ouest à condition d'être desservi par le rail, c'est à dire en étant intégré à un réseau. La clientèle des mouvements réguliers (celle estimée à une heure de l'aéroport) s'accroît.
20	ACIPA: M. DURAND	Zone de chalandise identique pour un déplacement du site actuel de 20 km vers le nord de Nantes ( distance Bouguenais ND des Landes 20 km). Le site de ND des Landes sera un handicap pour la Vendée ( voie de communication, franchissement de la Loire)
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Délestage de Paris pour des Charters intercontinentaux.
44	ACIPA: M. HUET	Pas de réponse.

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	Une bonne campagne d'information et commerciale devrait augmenter le trafic des charters et des vols vacances.	Nombre 26
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.	
15	MAIRIE DE BOUGUENAIS: MME VERCHERE	Je ne vois pas en quoi il attirerait de nouveaux voyageurs. Il risque même de pénaliser les vendéens et le Sud Loire, qui n'auront pas forcément toutes les facilités pour y accéder, à moins qu'on ne dise où et quand sera réalisé le 3ème pont sur la Loire.	
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Les voyages ludiques et d'affaires.	
21	CCEG: M. GARNIER	Zone de chalandise à Nantes Atlantique.	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Ce n'est pas un transfert de 15 Km qui entraînera une croissance, car pas de modification de la zone de chalandise. Si on veut réellement une croissance, il convient de s'orienter vers une plate-forme multi-module, mieux centrée pour capter beaucoup plus de flux et avoir une capacité à prendre une part de la croissance future des aéroports parisiens. Pour cela, il faut que les Angevins, les Manceaux, voire les Tourangeaux aient intérêt à venir sur un aéroport du Grand Ouest et que celui-ci soit situé au maximum à 1h15/1h30 de la capitale pour être compétitif.	

23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Je pense que le nombre de passagers augmentera où que soit situé l'aéroport. Ce n'est pas pour moi forcément le site qui détermine le nombre de passagers.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	La communication pourra entraîner une certaine augmentation, mais sera-t-elle suffisante pour absorber le coût et justifier les investissements ? (Cf Lyon St Exupéry: Certaines lignes, comme Lyon -New York ont dû être fermées...). D'autre part, les habitants Sud-Loire, Vendéens, n'iront pas à Notre Dame des Landes => traverser Nantes est souvent long... !
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Croissance poursuivie dans de meilleures conditions d'accueil.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Cette question dépend du choix de l'équipement.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Je ne vois pas pourquoi cela augmenterait le nombre de passagers. Les habitants des départements 29, 35 et 56 s'ils viennent déjà sur Nantes Atlantique.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Si nous assistons bientôt en France à un redécoupage régional, Bretagne réunifiée, Normandie réunifiée, Poitou + Vendée Val de Loire et que l'on donne des moyens financiers et des pouvoirs à ces régions, nous aurons une relance de l'économie à l'ouest de la France et une meilleure visibilité des régions identitaires, pour les vacances.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	On ne voit pas pourquoi le trafic pourrait augmenter si l'on maintient l'aéroport et que l'on ne se rapproche pas du centre Bretagne. L'aéroport Nanto-Nantais restera avec 2 structures concurrentes. Quant aux types de voyageurs: on ne perçoit pas ce qui changerait s'il n'est pas envisagé de délester Paris ou de supprimer Rennes.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Zone de chalandise identique.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	A déterminer par rapport à la situation géographique.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	A déterminer par rapport à la situation géographique.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Pour la Bretagne, Rennes St Jacques veut garder sa zone d'influence. La Vendée ne sera pas favorisée ou le périphérique saturé en permanence (Pont Chevigné).
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Un accroissement des voyageurs, sera lié au nombre de liaisons. Il faudra plus de liaisons européennes mais également internationales. Plus de liaisons vacances.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Si les autres aéroports de l'ouest restent en activité, il n'y aura pas d'évolution.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Le transfert à Notre Dame des Landes devrait engendrer une augmentation significative du nombre de voyageurs des vols réguliers Europe au regard de l'élargissement de la zone de chalandise sur le Grand Ouest en provenance notamment de la région Bretagne. Les vols européens (affaires) continueraient à se développer et la croissance des vols vacances, tant vers l'étranger qu'au bénéfice du Grand Ouest, devrait se poursuivre.	7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Le transfert amènera, <u>en plus</u> de la croissance moyenne normale (cf IATA) une augmentation du nombre de voyageurs : création de lignes nouvelles vers l'Europe. Compagnie Low cost ...	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Ne voyage que qui le doit !	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	La localisation à Notre Dame des Landes permettrait d'élargir le bassin de clientèle à moins de 2 heures. Par ailleurs, la réalisation d'un aéroport international viendrait conforter la politique actuelle de développement de l'offre, et donc du trafic correspondant. Se référer au dossier du maître d'ouvrage (p.40) et aux études annexes (DGAC, IATA).	
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Il drainera un arrière-pays encore plus vaste et les compagnies augmenteront l'offre.	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Voyageurs pour des destinations internationales.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Augmentation de la zone de chalandise par accroissement de l'offre de destinations. Il y aura un effet mécanique de croissance du trafic.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	1. Le site bénéficierait alors d'une aire de chalandise beaucoup plus forte. 2. Les destinations internationales en profiteraient en priorité.	

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Dans un premier temps augmentation (car on se rapproche de Rennes), mais pas de bouleversement. La nouvelle infrastructure, l'Europe, permettront une offre plus importante ensuite (cf réponse 3)	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	En raison principalement de l'accroissement de la zone de chalandise vers la Basse-Normandie.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Le changement de site permettra une forte croissance du trafic compte-tenu de l'évolution de la zone de chalandise et de la nouvelle taille du bassin de clientèle. 2 segments de marché principaux bénéficieront de ce nouveau positionnement : - le segment Europe sur une population Affaires et Loisirs - le segment vacances sur une population à l'import	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Le nombre de voyageurs augmentera en proportion de l'accroissement de la zone de chalandise.	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Tous types de voyageurs par la pénétration d'une zone de chalandise Nord et Ouest.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Amélioration de l'accessibilité de la zone de chalandise Bretagne, Normandie et Centre.	

**8. PEUT-ON IMAGINER QUE TOUT OU PARTIE DU TRAFIC CHARTER ACTUEL  
DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE SE LOCALISE DANS D'AUTRES  
AÉROPORTS ?**

N°		Possible et souhaitable	Possible mais pas souhaitable	Peut-être possible	A étudier, pas facile	Difficile, voire impossible	Sans opinion ou NRP
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>Sous-total</u>	3	1	5	1	1	11
	%	27%	9%	45%	9%	9%	100%

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1				
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	1				
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	1				
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1				
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

97

43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

Sous-total 4 13 3 6 26  
% 15% 50% 12% 23% 100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>		1				
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>		1				
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>		1				
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sous-total 1 2 1 1 3 8  
% 13% 25% 13% 13% 38% 100%

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--	---	--------------------------

<u>Sous-total</u>					1	1
%					100%	100%

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	1				

<u>Sous-total</u>		1	1		2	1	5
%		20%	20%		40%	20%	100%
<u>Total général</u>	3	7	21	5	5	10	51
%	6%	14%	41%	10%	10%	20%	100%

(8. Peut-on imaginer que tout ou partie du trafic charter actuel de l'aéroport de Nantes-Atlantique se localise dans d'autres aéroports?)

## 8bis. POURQUOI ?

N°  
Q

	ASSOCIATIONS	Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	

12	ACIPA : M. CAILLAUD	Ce type de trafic peut se déplacer plus facilement que les lignes régulières (ils sont moins liés à l'aéroport de départ), puisque les enquêtes montrent que les voyageurs pour ce type de voyageurs acceptent des temps d'acheminement à l'aéroport d'embarquement de l'ordre de 2 heures. Par contre les charters ont un emport important car ils partent pleins, donc ne pèsent sur le trafic annuel que sur quelques rares jours dans les périodes de vacances; de plus ils servent facilement de bouche-trou dans les programmes d'engagement des pistes !
	<input type="checkbox"/>	En fait, en période proche de la saturation, le problème important n'est pas le seul équilibre de gestion de l'aéroport, mais l'intérêt qu'offre ce trafic pour le développement et l'économie de la Région : par ex., les charters venant de l'étranger, qui alimentent les capacités touristiques de la région, donc l'équilibre de la balance commerciale de notre Pays, peuvent être privilégiés, à la marge, sur ceux qui fournissent des contingents de touristes nationaux à l'étranger !
13	CPDP : M. CORMERAIS	Développement local vols vacances moins tendus
17	ALTRO: M. CANIAUX	Besoin du trafic charter pour rentabiliser l'infrastructure créée. Etant le seul aéroport du Grand Ouest relié au TER. Cela lui confère une prime à l'accessibilité. Concentration des moyens pour une concentration du trafic.
20	ACIPA: M. DURAND	Parce que les charters sont remplis par des voyageurs de tout l'OUEST qui pourraient aussi bien embarquer dans d'autres aéroports. Ceci permettra une meilleure rentabilité des aéroports existants. Exemple: Angers-Marcé déficit d'exploitation en 2002 environ 300 000 euros (qu'en pensent les contribuables?)
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	- Eparpillement des offres. - Problèmes de rentabilité pour les compagnies.
44	ACIPA: M. HUET	La clientèle - Charters / Loisirs / Voyages -n'est pas totalement autochtone ou locale, mais régionale et extra régionale. L'accès collectif par autocar ou individuel en moyen privé, ne seront pas perturbés; ce qui restera une adaptation ponctuelle !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	Réponse de M. MÉNAGER : ?	Nombre 26
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.	
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Pas de réponse.	
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Pas de réponse.	
21	CCEG: M. GARNIER	Pas de réponse.	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Si ce segment de marché continue à progresser, l'intérêt pour les tours-operators serait de rapprocher l'offre de la clientèle en terme d'amélioration de service.	
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Cela permettrait d'alléger le trafic de Nantes Atlantique.	

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Les gens qui prennent un charter le font par souci économique. Ils sont prêts à aller là où il le faut. Il faut utiliser les aéroports qui existent déjà et les rentabiliser. Il est inadmissible de constater le coût de certains équipements, qui ont été surévalués dans leurs projets et qui ne sont pas rentables.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Parquer les touristes dans un aéroport sans confort, sans intérêt, sans bonnes liaisons n'est pas attractif. Les équipes de gestion seront doublées.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Il faut un aéroport Grand Ouest européen près de la métropole nantaise.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Pas de réponse.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	C'est possible et souhaitable.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Pas de réponse.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Comme on n'envisage pas de supprimer Nantes Atlantique complètement, l'utilisation de l'aéroport de St Nazaire peut satisfaire aux besoins du grand ouest avec les équipements de Rennes et D'Angers pour compléter le dispositif.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	La zone de chalandise des vols charters est très importante (prendre l'avion pour l'Angleterre à Dinard / low cost).
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Regroupement de structures.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Tourisme, pour lequel le problème de délai est de moindre importance.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Lorient, Brest.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Cela dépend des compagnies à bas coût qui au gré des aides n'ont pas d'état d'âme.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	La multiplicité des aéroports de départ serait néfaste et pas souhaitable. Difficultés accrues pour remplir les avions. Cela enlèverait également des activités commerciales pour NANTES et la Loire Atlantique
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Le développement de l'ouest est original et pertinent. Il repose sur un certain équilibre entre la ville et les territoires. Préservons cet atout.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pour équilibrer les déplacements
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Techniquement cette solution peut sembler possible. Néanmoins le positionnement Charter repose sur une rationalisation de l'activité et sur les décisions des opérateurs aériens (tours opérateurs, compagnie aérienne). Or ceux ci prônent de plus en plus la concentration de leurs activités sur un site principal dans un souci d'économies. Cette hypothèse de transfert d'une partie de trafic Charters de l'aéroport actuel semble économiquement délicate. En outre, cette hypothèse peut avoir un impact économique majeur pour le développement de l'agglomération nantaise qui profite pleinement de la fréquentation de l'aéroport actuel.	7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Encore une fois c'est une question à poser aux compagnies aériennes. C'est elles qui décident et non les habitants de la Loire Atlantique.	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Un aéroport de qualité permet la performance Disséminer est une erreur	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	C'est aux compagnies aériennes de répondre, car cela dépend de leur stratégie de développement. Elles ont tendance aujourd'hui à concentrer leur offre sur de grands aéroports, leur assurant un potentiel de clientèle suffisant.	
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Pas de réponse.	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Il faut chercher les complémentarités efficaces entre les aéroports du grand ouest, en spécialisant peut-être certaines liaisons à partir de plateformes identifiées.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	L'Ouest doit disposer d'un aéroport de dimension européenne pour ne pas rester à l'écart des centres de décision et fixer les entreprises dont l'activité est ouverte sur l'international.	

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Il faut une plate-forme importante, avec des services importants, pour bassin de clientèle...	Nombre 1
---	--------------------	---	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Ce n'est en aucun cas souhaitable, car dispersion rime avec surcoût, nuisance aggravée, emport moyen en baisse donc moindre rentabilité.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Parce qu'on ne peut pas aller à l'encontre ni du marché ni de son corollaire, la stratégie des opérateurs (Tours Opérateurs). - Le marché demande le choix de destination – le prix et cela passe par une concentration de l'offre. - Les opérateurs ont besoin de limiter les coûts en positionnant des chaînes complètes de vols qui limitent les budgets marketing – les coûts d'assistances et de mise en place des appareils. - La distribution a besoin de travailler en confiance et les expériences d'éparpillement du trafic sur plusieurs plateformes ont souvent abouti à des annulations, expériences que les agences ne veulent pas renouveler.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Les compagnies charters utilisent toutes des avions de capacité de 150 places à 200 places et plus. Il faut donc qu'elle concentre le trafic sur une plateforme sélectionnée.	

<input type="checkbox"/>	Cette stratégie permet de réduire les coûts et donc d'offrir des produits plus compétitifs. Elle permet aussi de proposer de plus nombreuses destinations.
36 AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	La majorité des passagers charters est "rabattue" en car dans un rayon de 200 km, alors la localisation à Nantes n'est pas primordiale en soi.
41 NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEZ	Pas souhaitable pour moyens et gros porteurs. Pas d'opinion pour les petits porteurs.

(8. Peut-on imaginer que tout ou partie du trafic charter actuel de l'aéroport de Nantes-Atlantique se localise dans d'autres aéroports?)

#### 8ter. VERS QUELS AÉROPORTS ET COMMENT ?

N°

Q

N°	ASSOCIATIONS	Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	
5	BVV : M. BORD	
7	ADECA : M. FRESNEAU	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	
13	CPDP : M. CORMERAIS	
17	ALTRO: M. CANIAUX	
20	ACIPA: M. DURAND	

40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M. VIVET	RENNES, ANGERS, BREST, LA ROCHELLE.
44	ACIPA: M. HUET	1) La concentration des vols moyens et longs courriers sur Roissy et Orly est une aberration à corriger en priorité ! La solution ne peut-être recherchée dans un "hypothétique" 3ème aéroport parisien ! 2) Lyon St Exupéry / Marseille Marignane / Bretagne Grand Ouest : doivent recevoir un agrément des plateformes internationales. Ce sera d'autant plus facile, par un partage sectoriel géographique et dans un système de navettes de ramassage. Exemple : une image exhaustive. "Bretagne Grand Ouest" couvrant les vols transatlantiques de l'Alaska à la Terre de Feu, principalement !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉSNombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Réponse de M. MÉNAGER : ?
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Rennes, Saint-Nazaire, Ancenis peuvent accueillir des charters. Accueillir des charters la nuit deviendra vite insupportable à Nantes. Et je ne suis pas sûre que cela soit plus facile ailleurs. Je me pose vraiment la question de l'acceptabilité des vols de nuit à moyen terme et sur presque tous les aéroports proches d'habitations.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Pas de réponse.
21	CCEG: M. GARNIER	Pas de réponse.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	BREST, RENNES, St NAZAIRE, LORIENT, St BRIEUC
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Toutes les solutions sont à examiner = les aéroports de St Nazaire, Rennes, Angers éventuellement.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	En voiture, en train. St-Nazaire Rennes Ancenis Angers- Marcé
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Pas de réponse.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Pas de réponse.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	St-Nazaire, voir réponse Solidarités Écologie.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Pas de réponse.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Cf 8 bis.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Tous les aéroports de l'ouest. Transport par autocar.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Lorient, Rennes.

37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Vers Lorient, Brest.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Rennes, Lorient, Brest, St Brieuc ont à cœur de ne pas se saborder après les efforts déjà consentis.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Pas de réponse
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	- Rennes - Angers Nous sommes à moins d'une heure de ces aéroports.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Vers aéroports du Grand Ouest
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	La capacité des autres aéroports destinés à accueillir une partie des usagers de Nantes Atlantique n'est pas à ce jour démontrée (cf Saint-Nazaire...).	Nombre 7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	cf 8 bis.	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	l'ouest...?	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	cf. 8 bis.	
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Tous ceux de l'ouest: Rennes Lorient etc	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Brest, Quimper, Lorient,...	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	Pas de réponse.	

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Rennes: situation centrale Brest: populations de l'ouest Bretagne	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Le groupe Marmara a construit sa stratégie et donc son succès sur la linéarité de l'offre. Proximité ne signifie pas essaimage.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Pas de réponse.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas de réponse	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Rennes, Angers, St-Nazaire avec les même autocaristes.	

41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Pas de réponse.
----	-----------------------------------	-----------------

**9. PENSEZ-VOUS QUE L'EMPORT MOYEN DES AVIONS FREQUENTANT L'AÉROPORT DE NANTES VA ÉVOLUER (Emport : nombre moyen de passagers par avion) ?**

N°	Q	Va augmenter significativt	Va augmenter	Va augmenter un peu	Peut augmenter	Va rester constant	Va diminuer	Sans opinion ou NRP
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Sous-total</u>			1	3	4	1	2	11
%			9%	27%	36%	9%	18%	100%

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	1					
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	1					
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	1	<input type="checkbox"/>					
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>					
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	1					
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	1					
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1	<input type="checkbox"/>					
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	1					
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	1					
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	1					
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

107

43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	1	<input type="checkbox"/>					
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	1					
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	1					

Sous-total 4 3 6 1 3 9 26  
% 15% 12% 23% 4% 12% 35% 100%

#### ÉLUS/ GRANDES COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	1					
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>				
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER):M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>					
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>					
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINE: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>					

Sous-total 3 1 1 1 1 1 8  
% 38% 13% 13% 13% 13% 13% 100%

#### ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sous-total 1 1  
% 100% 100%

#### MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	1					
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>	1					
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEF	<input type="checkbox"/>	1					

<u>Sous-total</u>			2				3	5
%			40%				60%	100%
<u>Total Général</u>	7	5	13	6	5		15	51
%	14%	10%	25%	12%	10%		29%	100%

(9. Pensez-vous que l'emport moyen des avions fréquentant l'aéroport de Nantes va évoluer (Emport : nombre moyen de passagers par avion) ?)

#### 9bis. POURQUOI ET DANS QUELLES PROPORTIONS ?

N°	Q	ASSOCIATIONS	Nombre
1		ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4		SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER  <input type="checkbox"/>	
5		BVV : M. BORD  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>	
7		ADECA : M. FRESNEAU	
8		ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	
12		ACIPA : M. CAILLAUD	

	<input type="checkbox"/>	<p>Il ne semble pas que ce type de problème ait été traité jusqu'à présent dans le souci du Bien Commun: il faut donc d'abord mettre en route ce type de concertation (avec l'épée de Damocles de la suppression des subventions publiques !) pour mesurer son efficacité.</p> <p>On peut penser que si un tel processus est admis, on pourrait gagner progressivement en emports pour le doubler, ce qui entraînerait l'utilisation de plus gros porteurs et diminuerait les mouvements et les nuisances ; mais pour répondre à cette question correctement il faut d'abord disposer d'un recensement qualitatif et quantitatif des lignes concernée !</p>
13	CPDP : M. CORMERAIS	- Politique des compagnies aériennes - Avion de plus grande capacité
17	ALTRO: M. CANIAUX	Pas de réponse
20	ACIPA: M. DURAND	Une meilleure gestion des compagnies aériennes, car nous allons vers un désengagement du soutien financier. Politique du juste prix. Cela dépend des volontés affichées par les décideurs politiques et économiques.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Fonction de la demande et du parc aéronautique.
44	ACIPA: M. HUET	<p>1) Seul un aéroport "situé au point d'équilibre" de l'Armorique à 8 ou 9 départements (Bretagne + Pays de la Loire) pourra élargir son rayonnement à l'aide d'un système de navettes de ramassage "aériennes et routières".</p> <p>2) Il est évident que le raccordement "direct" sur la Pénétrante du TGV Bretagne exercera un appel attrayant aux usagers des transports aériens transatlantiques. (Navettes Paris - Montparnasse =&gt; Bretagne Grand Ouest en moins de 1h30).</p>

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

Nombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	C'est une question de spécialiste.
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Je ne sais quelle sera la politique des compagnies aériennes. Le savent-elles elles mêmes aujourd'hui?
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Pas de réponse.
21	CCEG: M. GARNIER	Pas de réponse.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Le coût d'exploitation des compagnies aériennes, doit conduire à augmenter les capacités pour être plus compétitifs ou à cesser l'exploitation. (exemple concret: arrêt des vols Air France Nantes-Bruxelles)
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	C'est l'intérêt même des compagnies aériennes d'améliorer l'emport. Je suis incapable de dire dans quelles proportions cela peut se faire.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Les gros avions présentent l'inconvénient d'un manque de confort, surtout charters. Pour parcourir des distances moyennes, des petits avions, plus fréquents, sont préférables.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Il va augmenter sur les lignes installées. Il ne va pas être très important sur les nouvelles lignes européennes.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Dépend de la politique des gestionnaires de l'aéroport.

28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Vols d'affaires sans doute peu d'augmentation. Vols de vacances relativement compte tenu de la baisse du pouvoir d'achat des retraites qui se profile.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Actuellement, Airbus France a en fabrication un gros porteur, un avion pouvant contenir 555 passagers. Les américains devront en faire autant s'ils tentent de concurrencer Airbus.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	L'emport peut augmenter, à condition d'élargir la zone de chalandise et ne pas se satisfaire de l'agglomération lyonnaise.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Baisse de trafic.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Nouvelle situation géographique. Proportion difficile à évoluer.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	A part les vols vacance, les grandes entreprises et industries avec relations européennes et autres ne sont pas légion dans l'Ouest et les entreprises limiteraient plutôt les déplacements coûteux de leurs collaborateurs.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Actuellement les événements faussent les statistiques. Mais normalement l'emport doit augmenter. Un exemple, j'ai pris dernièrement Nantes-Bordeaux et retour: - le matin 70 % (35 personnes sur 50 places) - le soir 90 % (27 personnes sur 30 places)
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Sans subvention ( carburant détaxé) la compétitivité du transport aérien ne pourra être possible que si les "recettes" par vol sont supérieures.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	C'est une question d'expert. Il est logique de penser que les avions proposés par les compagnies aériennes leur assureront une rentabilité certaine et que cela se traduira par une augmentation de l'emport moyen.	Nombre 7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Voir question 8	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Pas de réponse.	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Se référer au dossier du maître d'ouvrage: l'hypothèse d'augmentation importante de l'emport "ne résiste pas à la réalité économique" (p.17).	
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	C'est une tendance générale.	

45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	La capacité des avions augmente.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	dans le cadre d'une politique tarifaire adaptée.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	1. Dans la mesure où l'infrastructure est limitée et que la demande continue à progresser, il n'y a pas beaucoup d'autres alternatives. 2. L'accueil d'avions plus importants peut aussi être limité par la longueur de la piste et l'émergence d'autres nuisances, sonores notamment.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Pas de spécificité "nantaise". L'aéroport actuel est voisin de celui de Lyon (6 Millions de passagers) et de Nice (9 Millions de passagers)
---	--------------------	---

Nombre

2

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	En vols vacances, oui, en raison d'une concentration de l'offre accrue. En vols réguliers, cela semble peu probable.
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	L'emport moyen va augmenter en réponse à la stratégie des compagnies qui s'orientent vers des modules supérieurs ou égaux à 50 sièges notamment en raison de la guerre des prix qui impose de travailler avec des appareils de plus fortes capacités. L'emport ne devrait néanmoins pas augmenter dans des proportions importantes par rapport à un marché notamment " Affaires " qui privilégie l'effet fréquences à l'effet volume.
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Sur les destinations à dominante trafic d'affaires, l'accroissement du trafic est d'abord absorbée par la multiplication des fréquences journalières. A partir de 4 fréquences par jour on couvre bien le besoin des hommes d'affaires en terme d'horaires et on peut alors faire grossir les avions. Ce scénario est celui qui est en train de se dérouler à Nantes Atlantique.
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Celui qui peut répondre précisément à cette question est un grand devin. En 10 ans, on nous a annoncé la faillite d'Air France (1993) et la prééminence de B. A. et Lufthansa, Air Lib a été créée, précréée puis dissoute, SWISSAIR, SABENA, UNITED...
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEI	Sur le marché des vols vacances, l'emport est déjà supérieur à 80% !

Nombre

5

**10. QUE PENSEZ-VOUS DE L'IDÉE DE FERMER À LA FOIS L'AÉROPORT DE NANTES ET CELUI DE RENNES (OU D'EN RÉDUIRE L'ACTIVITE), AFIN DE CRÉER UN NOUVEL AÉROPORT RÉGIONAL ENTRE NANTES ET RENNES ?**

N°	Q	Bonne idée réalisable	Bonne idée mais il y aura des résistances	Ne pas exclure cette idée	Assez irréaliste	Pas une bonne idée	Sans opinion
	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	ACIPA : M. CAILLAUD	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	ALTRO: M. CANIAUX	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>Sous-total</u>	2	2	3	1	3	11
	%	18%	18%	27%	9%	27%	100%

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	1	<input type="checkbox"/>				
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	<input type="checkbox"/>	1				
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<input type="checkbox"/>	1				
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	1	<input type="checkbox"/>				
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>

43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1

43	<u>Sous-total</u>		2	2	5	2	11	4	26
	%		8%	8%	19%	8%	42%	15%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT		1	<input type="checkbox"/>				
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINAIE: M.ROUAULT (Député)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINAIE: M.BISSONNIER (Président)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>

	<u>Sous-total</u>		1			4	3	8
	%		13%			50%	38%	100%

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--	---	--------------------------

	<u>Sous-total</u>						1	1
	%						100%	100%

MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>

16	AIR FRANCE: M. PETIOT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<u>Sous-total</u>		1	1	1	2	5
%		20%	20%	20%	40%	100%
<u>Total général</u>	5	5	9	8	20	4 51
%	10%	10%	18%	16%	39%	8% 100%

(10. Que pensez-vous de l'idée de fermer à la fois l'aéroport de Nantes et celui de Rennes (ou d'en réduire l'activité), afin de créer un nouvel aéroport régional entre Nantes et Rennes?)

#### 10bis. POURQUOI ?

N°	Q	ASSOCIATIONS	Nombre
1		ACIPA: M. KNOCKAERT	11
4		SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	
5		BVV : M. BORD	
7		ADECA : M. FRESNEAU	
8		ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	
12		ACIPA : M. CAILLAUD	
13		CPDP : M. CORMERAIS	
17		ALTRO: M. CANIAUX	

20	ACIPA: M. DURAND	Gaspillage de l'argent public, augmentation des friches industrielles, gaspillage de l'espace agricole et environnemental.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	- Protection des riverains actuels. - Coût d'entretien et de maintenance d'une piste peu utilisée.
44	ACIPA: M. HUET	Rennes St Jacques et Nantes Atlantique ont vocation à rester ouverts : 1) Pour les vols domestiques les plus performants 2) Pour le service des vols non commerciaux qui exigent la proximité directe 3) Pour l'aviation légère et les services de la sécurité et du sanitaire.

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

		Nombre
3	CCEG : M. MÉNAGER	Il doit rester un service de proximité auprès des grands centres.
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Privilégier la proximité.
15	MAIRIE DE BOUGUENAI: MME VERCHERE	Pas de réponse
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Pas de réponse.
21	CCEG: M. GARNIER	Car les deux aéroports ne sont pas saturés.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	C'est une bonne idée. Si on veut réellement réaliser un aéroport pour le Grand Ouest, mais politiquement la compétition "primaire" entre Bretagne et Pays de la Loire semble une forte résistance à ce choix ambitieux du 21ème siècle. En conclusion NANTES et RENNES peuvent encore continuer à vivre leur vie.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Les élus du secteur de l'actuel aéroport se battent pour qu'une activité demeure sur le site (aérospatiale). Je les comprends et partage leur point de vue. Fermer celui de Rennes est une question à poser aux rennais.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	L'avenir est certainement celui de petits aéroports, faciles d'accès, où les usagers ne se sentent pas perdus.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Aucun aéroport ne sera fermé.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Aucune des deux villes n'acceptera de se démunir de son aéroport.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	On déséquilibre le développement du territoire.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Il faudra voir ce que l'étude dira.

32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Parce que le Grand Ouest a besoin du rapprochement des 2 capitales régionales. Un aéroport Nantes-Rennes doit pouvoir effacer en grande partie la rivalité entre ces 2 villes. Le marchandage en cours " TGV " pour Rennes et aéroport pour Nantes ne devrait pas exister. Il y a un autre projet à bâtir ensemble. Aussi faut-il reconsidérer les données présentées actuellement pour des perspectives plus respectueuses du territoire et des humains.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	En terme d'aménagement du territoire, un aéroport du Grand-Ouest devrait se situer à égale distance entre Nantes et Rennes.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Il faudrait alors une relation ferroviaire directe avec Rennes et Nantes.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Le personnel employé sur ces aéroports devra également muter.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Le personnel employé sur ces sites devra être muté.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	L'équipement récent n'est pas rentabilisé et est en bon état; AIRBUS utilise la piste et l'aviation d'affaires fonctionne.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Mauvaise idée, l'aéroport de NANTES est indispensable et doit être développé à ND. NANTES plus grande ville de l'OUEST, Métropole se doit d'avoir un aéroport international.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Les deux villes ont préalablement intérêt à préserver leur aéroport.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Aucun site autre que Notre Dame des Landes, proche de l'axe routier Nantes – Rennes, n'a été recensé comme répondant aux contraintes, notamment physiques (planéité du terrain), d'une plateforme aéroportuaire. De plus, la performance du transport aérien repose, pour majeure partie, sur la proximité d'un fort bassin de clientèle, comme c'est le cas actuellement à Nantes Atlantique et comme cela sera le cas avec l'implantation d'une plateforme à Notre Dame des Landes. Dans ces conditions, le maintien d'un aéroport à Rennes peut sembler logique.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Question simpliste dans sa formulation, le problème est beaucoup plus complexe.
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Pas de réponse

Nombre  
7

31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Un nouvel aéroport à mi-distance entre Nantes et Rennes constituerait un équipement à rentabilité incertaine: sa zone de chalandise serait en effet beaucoup plus réduite. De plus, chacune des 2 agglomérations pourraient être pénalisées en termes d'attractivité et de développement car elles ne disposeraient plus d'un aéroport à proximité.
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Pas de réponse
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.ROUAULT (Député)	L'aéroport de Rennes a une vocation de desserte facile qui nécessite d'être conservé.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Quels seraient les avantages résultant de la fermeture de Rennes notamment ?
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.BISSONNIER (Président)	Il faut être réaliste et favoriser avant tout les complémentarités.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	On risquerait d'avoir 3 aéroports. Il vaut mieux fermer de petits aéroports--->ce n'est pas souhaité par les collectivités locales	Nombre 1
---	--------------------	--	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Pour des raisons techniques, un nouveau projet signifierait un report conséquent donc peu souhaitable pour ce nouvel aéroport.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Le transfert de Nantes Atlantique ne doit pas priver les passagers Rennais d'une offre de proximité notamment sur le régulier national sur les lignes dont le potentiel assure une exploitation économiquement satisfaisante.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Les aéroports régionaux français répondent à un besoin de déplacements rapides et majoritairement en aller et retour journée. C'est le cas de Nantes Atlantique. Ces aéroports doivent donc rester à proximité des villes qu'ils desservent.	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Synergie de moyens, économies d'échelle, chalandise se recouvrant.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDEF	Pas de réponse.	

(10. Que pensez-vous de l'idée de fermer à la fois l'aéroport de Nantes et celui de Rennes (ou d'en réduire l'activité), afin de créer un nouvel aéroport régional entre Nantes et Rennes?)

**10ter. DANS CETTE HYPOTHESE D'AEROPORT ENTRE NANTES ET RENNES, A LA LIMITE DES DEPARTEMENTS DE LOIRE-ATLANTIQUE ET D'ILLE-ET-VILAINE, QUE PENSEZ-VOUS D'ENVISAGER UN ETABLISSEMENT REUNISSANT CONSEILS GENERAUX ET REGIONAUX, CHAMBRES DE COMMERCE, VILLES... ?**

N°			Nombre
Q	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	Cela pourrait créer enfin une réelle synergie, et éviter pour l'avenir la politique du "troc" (TGV pour Rennes contre aéroport pour Nantes !)	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE: M. MINIER	En elle même, ce serait évidemment une bonne idée mais, elle pourrait s'appliquer à notre souhait d'un développement pour l'ouest, en appliquant cette même démarche auprès des départements de l'ouest.	
5	BVV : M. BORD	Cette idée a été reprise dans divers documents pour le cas des aéroports ayant une aire d'influence sur plusieurs collectivités et régions administratives . La proposition est la SEM avec diverses participations : privées et publiques ( régions Dpt.. chamchambres de commerce ) . On éviterait ainsi une concurrence stérile entre CCI candidates à la gestion . Il faudrait vérifier : - dans quelle mesure le modèle anglais serait adaptable . - si un enseignement pourrait être tiré de la démarche de privatisation d'ADP .	
7	ADECA : M. FRESNEAU	Pas de réponse.	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	C'est déjà prévu pour la Loire Atlantique. Pour les autres il faut bien sûr une organisation mixte.	

12	ACIPA : M. CAILLAUD	C'est bien entendu une solution valable ! Mais il est indispensable que le gestionnaire, lui, soit différent de chacun de ces organismes, comme c'est déjà le cas pour les réseaux de transport terrestres de certaines Collectivités qui font appel à des organismes professionnels spécialisés (comme la CDC).
13	CPDP : M. CORMERAIS	Excellent mais attention aux susceptibilités locales.
17	ALTRO: M. CANIAUX	Cela semble opportun pour un aéroport de cette importance.
20	ACIPA: M. DURAND	Pas de réponse.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Ca devient compliqué à faire fonctionner.
44	ACIPA: M. HUET	Indispensable pour : 1) "FÉDÉRER" le consensus des centres de la décision 2) "BÂTIR" un plan de financement 3) "IMPOSER" une gérance indépendante mais responsable !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

Nombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Sans opinion.
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Pas de réponse.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	C'est une hypothèse collégiale.
21	CCEG: M. DGARNIER	Pas de réponse.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	C'est effectivement une très bonne proposition sous condition que cet aéroport ne privilégie pas une capitale régionale par rapport à l'autre et étende sa zone de chalandise pour rentabiliser l'investissement.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Cela peut être une bonne idée de réunir dans une structure plusieurs partenaires.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Cela peut être une bonne idée si ces personnes représentent vraiment les habitants. Quid des CCI, leur représentativité, leur légitimité, leur réel intérêt ??
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Pas de réponse.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Pas de réponse.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Pourquoi pas.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	C'est une bonne idée d'avoir des coopérations inter-régionales.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Un établissement regroupant: Conseil Général et régional, Chambres de commerce et Villes serait l'avenir de nos 2 Régions et du Grand Ouest. Dans le cadre de l'Europe nous serions tout prêts à prendre notre place de partenaire crédible.

33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Sans avis.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Pas de réponse.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Pas de réponse.
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	RAS
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉSNombre  
8

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	Cette hypothèse de créer un tel établissement entre les acteurs concernés a prévalu dans le cadre du transfert sur Notre Dame des Landes de l'aéroport de Nantes Atlantique avec la création du Syndicat Mixte d'Etudes de Notre Dame.
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Sans objet.
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	Ce serait <u>la</u> solution
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	Pas de réponse.
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Ce serait aller dans le sens de la coopération.
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.ROUAULT (Député)	Nécessaire, car cet aéroport aura pour vocation d'être utilisé par les habitants du Grand Ouest et les Rennais.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	C'est déjà le cas semble-t-il dans le cadre du syndicat mixte de l'aéroport.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINNE: M.BISSONNIER (Président)	Cela semble plutôt être une très bonne idée.

## ADMINISTRATION

Nombre  
1

2	DDE: M. PEETSON	Cela est possible pour NDDL (cf en particulier la page 40 du dossier où le Maître d'ouvrage propose cela pour la desserte en TC)
---	--------------------	--

## MONDE ECONOMIQUE

Nombre

6	MARMARA : M. TIGREAT	Pas de réponse.	5
14	CCI / AÉROPORT NANTES : MM. BATARD / BENOIT	Pas de réponse.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas de réponse.	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Que du bien.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Pas de réponse.	

**N° 11. SI L'AEROPORT DE NANTES PLAFONNAIT SON TRAFIC VOLONTAIREMENT, SANS QU'ON CREE UN NOUVEL AEROPORT, OÙ, SELON VOUS, IRAIT LE TRAFIC, SELON LES TYPES DE PASSAGERS ?**

ASSOCIATIONS			Nombre
1	ACIPA: KNOCKAERT M.	1) Destination "long courrier" --> Paris 2) Destination "moyen courrier" --> TGV s'il se réalise 3) Destination "court courrier" --> TGV	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	Sur les autres aéroports de l'ouest, après études des segments du trafic, les vols vacances poseraient le moins de type de problèmes. Sur les autres aéroports de l'ouest, demandeurs et non saturés.	
5	BVV : M. BORD	. CHARTERS sur les aéroports déjà cités ( Rennes , Angers , St Nazaire , ..la Roche.. ) . AFFAIRES à NA avec des reports sur le TGV . . Pour mémoire aviation légère sur les petits aéroports périphériques .	
7	ADECA : M. FRESNEAU	Pas de réponse.	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	A Paris par le TGV.	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	Pour répondre à cette question il faudrait connaître la date effective de l'arrivée à RENNES du TGV par LE MANS; à partir de cette date, 2 orientations peuvent être évoquées : 1) pour les destinations européennes ou internationales les voyageurs prendraient le TGV pour ROISSY qui offrirait ensuite une liaison directe / Si l'aéroport de la R.G.O. est plus proche de RENNES, que ne l'est NDDL, et dispose d'une offre de liaisons, sur des hubs internationaux (dont ROISSY), ils auront tendance à partir de cet aéroport pour des destinations nationales, européennes ou internationales (ces dernières absentes pour l'instant).  Cette question peut aussi se concevoir dans le cas d'un plafonnement de N.A., sans plafonnement de R. St. JACQUES : dans ce cas le clientèle nantaise, pour les raisons symétriques, ne se rendra pas à RENNES trop éloigné	

13	CPDP : M. CORMERAIS	Rennes / Angers
17	ALTRO: M. CANIAUX	Roissy et Orly ( PARIS ) avec pour effet une augmentation des congestions ajoutant un inconfort certain pour les passagers obligés à des parcours d'approche plus importants.
20	ACIPA: M. DURAND	- Sur les autres sites aéroportuaires de l'OUEST qui sont demandeurs et non saturés. - Vers d'autres moyens de transport (TGV).
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	Vers NANTES et PARIS.
44	ACIPA: M. HUET	Vers Roissy et Orly la solution est "imbécile" donc irresponsable. Vers le 3ème aéroport parisien. (Bravo pour la concentration des trafics et de l'insécurité !)

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

Nombre  
26

3	CCEG : M. MÉNAGER	Sans opinion.
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.
15	MAIRIE DE BOUGUENAIS: MME VERCHERE	Pas de réponse.
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	Il s'orienterait vers celui des TGV.
21	CCEG: M. GARNIER	D'autres plates formes existantes.
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Il y a une marge importante avant de freiner son développement. Mais si cela était le cas, ce serait les charters qui partiraient sur les plate-formes existantes dans les deux régions Pays de la Loire et Bretagne et pour les autres usagers probablement Paris.
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	Il me semble que cette question est à poser aux compagnies aériennes.
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Sur Paris certainement, surtout si le TGV Rennes Paris effectue le parcours en moins de 2 heures.
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Les gens de l'ouest chercheront le hub le plus accessible: Paris.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Il viendrait quand-même à Nantes !
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Réponse de M. ETRILLARD: ?
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Sur les autres aéroports de l'ouest qui ne sont pas saturés.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Vers Paris, centralisation oblige et tracé TGV toujours vers Paris.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Le plafonnement du trafic de l'aéroport de Nantes ne pose pas de problème, surtout lorsque l'on sait que la Bretagne dispose de nombreux aéroports et que l'on parle déjà de fermer quelques sites non rentables?
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Autres plate-formes ou liaison TGV.

34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Pas de réponse.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Rennes et Paris.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	vers NANTES
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	- Rennes - Angers
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	La majeure partie du trafic serait reportée sur les aéroports parisiens.	Nombre 7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	C'est aux compagnies aériennes de répondre !	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	TGV- Rennes-Angers-Lorient-Brest	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	De point de vue de développement économique de la métropole nantaise, cette hypothèse est irréaliste. Une question à poser aux experts (DGAC, gestionnaires de l'aéroport...) et aux compagnies aériennes.	
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Sans doute sur Paris.	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINES: M.ROUAULT (Député)	Ce serait fonction des lignes qui seraient restreintes !	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Vers Paris avec une contrainte lourde liée à l'éloignement du Grand Ouest.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINES: M.BISSONNIER (Président)	Sur Paris.	

ADMINISTRATION

2	DDE: M.	réponse de M. PEETSON: ?	Nombre 2
---	---------	--------------------------	-------------

MONDE ECONOMIQUE		Nombre
6	MARMARA : M. TIGREAT	Nantes en premier lieu, mais il est à noter que le trafic vacances de Rennes est déjà inexistant.
14	CCI / AÉROPORT NANTES: MM. BATARD / BENOIT	Paris
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Pas de réponse
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Paris
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Vols vacances suivant les départements: Brest/Bordeaux/Paris.

**12. UN AEROPORT SITUÉ À NANTES OU NOTRE DAME-DES-LANDES PEUT-IL AVOIR VOCATION À ÊTRE L'AEROPORT DU GRAND OUEST ?**

N°		Oui	Peut-être	Non	Ne sait pas	
Q	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
5	BVV : M. BORD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
7	ADECA : M. FRESNEAU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	pas répondu
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
12	ACIPA : M. CAILLAUD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
13	CPDP : M. CORMERAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
17	ALTRO: M. CANIAUX		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20	ACIPA: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET		1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
44	ACIPA: M. HUET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	
	<b>Sous-total</b>		2	8	10	
	<b>%</b>		20%	80%	100%	

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	CCEG: M. GARNIER	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	<input type="checkbox"/>		1	<input type="checkbox"/>
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

Pas répondu

<u>Sous-total</u>	10	3	8	5	26
%	38%	12%	31%	19%	100%

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.ROUAULT (Député)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.BISSONNIER (Président)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<u>Sous-total</u>	8			8
%	100%			100%

ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

<u>Sous-total</u>	1			1
%	100%			100%

MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	CCI / AÉROPORT NANTES: MM. BATARD / BENOIT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<u>Sous-total</u>	5			5
%	100%			100%

<u>Total général</u>	26	3	16	5	50
%	52%	6%	32%	10%	100%

(12. Un aéroport situé à Nantes ou Notre-Dame-Des-Landes peut-il avoir vocation à être l'aéroport du Grand Ouest?)

**12bis. POURQUOI ?**

N° Q	ASSOCIATIONS		Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	1) Voir déclaration de Jean CHAPERT, inspecteur général de l'association civile. 2) Il se situe à Nantes, en paysage péri-urbain. Où est l'équilibre du territoire?	11
4	SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER	Beaucoup d'autres aéroports existent. Aucun aéroport ne peut revendiquer ce titre, ils ne peuvent qu'être complémentaires.	
5	BVV : M. BORD	L'analyse du bassin de clientèle réalisé dans l'étude IATA pour le compte du maître d'ouvrage met en évidence ( p 18 et 19 ) que le transfert de NA à NDDL ne changerait en rien la répartition de la clientèle . NDDL resterait tout comme l'est NA un aéroport à " vocation départementale étendue " et ne pourrait en aucun cas prétendre être l'aéroport ( du reste excentré ) , d'un Grand Ouest limité comme le démontre l'étude , à la zone approximative définie par les deux régions administratives Bretagne et Pays de la Loire . NDDL resterait un aéroport nanto / nantais avec une légère croissance générale du trafic , du même ordre que celle qui pourrait être observée à NA sur la même période . Cette croissance serait très inférieure à celle indiquée dans l'étude IATA soit 4,1 % / an en moyenne sur 20 ans (voir conditions idéalisées p 4 du document).	
7	ADECA : M. FRESNEAU	Pas de réponse.	
8	ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR	Trop petit, trop loin.	

12	ACIPA : M. CAILLAUD	La réponse à ces questions a déjà été vue partiellement dans la réponse aux questions précédentes. La R.G.O, en faisant sauter des limites administratives et en permettant de meilleures synergies entre les acteurs économiques, devrait compter -vers le milieu de ce siècle- dans les grandes régions européennes avec une population entre 50 et 80 000 ( suivant ses limites). Avec toutes les incertitudes d'une prévision actuelle, cette zone de chalandise pour la création de lignes européennes et quelques lignes internationales nécessiterait un aéroport pour un trafic potentiel autour de 10 M. de passagers : tant les possibilités d'agrandissement nécessaires, que le respect de l'environnement font écarter le site de NDDL. De plus, même si NANTES apportait à cet aéroport une part majoritaire de son trafic, il serait psychologiquement contre-productif à de vrais partenariats -nécessitant abandons et contributions financières- que cet aéroport soit sur la périphérie immédiate de l'agglomération Nantaise ce qui serait inéluctable si NDDL est choisi. Ceci est particulièrement valable pour RENNES (voir 10 bis).
13	CPDP : M. CORMERAIS	Evidence géographique Rivalité des régions
17	ALTRO: M. CANIAUX	Oui, s'il possède des dessertes terrestres performantes que seul le rail peut offrir en allant chercher les clients jusqu'à Poitiers, La Rochelle, Caen, Brest, voire Tours
20	ACIPA: M. DURAND	Parce qu'il serait l'aéroport de NANTES avant tout, et que sa zone de chalandise ne pourrait concerner tout l'ouest, sans pénaliser les autres aéroports.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M.VIVET	- Situation géographique idéale. - Proximité de NANTES.
44	ACIPA: M. HUET	1) Nantes Atlantique est et restera un aéroport de proximité ! 2) Notre Dame des Landes est un "projet défunt" ! >> le complexe trois axes RAIL- AIR- ROUTE est et sera la seule et unique solution logique ! BRETAGNE GRAND OUEST Un aéroport de classe internationale / intercontinentale avec une vocation privilégiée vers les longs courriers transatlantiques !

ÉLUS/ PETITES  
COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	Dans la situation où se trouve Nantes et la région (Notre Dame des Landes) avec des liaisons terrestres améliorées, la vocation du centre aérien du grand ouest est indésirable.	Nombre 26
9	MAIRIE DE SAUTRON : M. BRETECHER	Pas de réponse.	
15	MAIRIE DE BOUGUENNAIS: MME VERCHERE	Problème non résolu des infrastructures ferroviaires notamment.	
19	MAIRIE DE BOUVRON: M. VERGIER	De par sa position géographique, si l'on considère le Grand Ouest avec la Bretagne, les Pays de la Loire et le Poitou Charente.	
21	CCEG: M. GARNIER	Affirmation du caractère métropolitain de Nantes.	
22	MUNICIPALITE DE GRANDCHAMP DES FONTAINES: M. DURAND	Pas assez central par rapport au bassin de chalandise et doit être sur un axe (ou à proximité) TGV. Il n'y a aucune cohérence d'aménagement du territoire et de développement durable.	
23	MAIRIE DE BLAIN: MME CHIGNAC	La métropole Nantes Saint-Nazaire est très attractive. Elle est un moteur pour tout l'ouest. Un grand développement peut donc constitué un atout supplémentaire au développement de l'ouest. Il doit rester dans la zone d'influence de la métropole, c'est à dire en Loire Atlantique.	

24	MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	Les habitants du Sud-Loire et Vendée auront la barrière de Nantes, ceux de Rennes iront plus facilement sur Paris. Il faut garder la tête "froide" et être raisonnable dans ses ambitions. Le développement à tout va nous montre ses limites...
25	MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	Il est géographiquement bien situé en terme de distance par rapport aux autres villes de l'ouest. Il est le plus proche de la ville la plus grosse.
26	MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	Pas de réponse.
27	MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	Le développement du territoire doit être déporté et non pas concentré.
28	MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	Beaucoup d'autres aéroports existent. Aucun aéroport ne peut revendiquer ce titre, ils ne peuvent qu'être complémentaires.
29	MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	Pas de réponse.
30	MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	Cet aéroport se trouve à peu près à égale distance des grandes villes de l'ouest.
32	MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	Aéroports de Nantes ou NDL ne peuvent pas avoir vocation à être aéroport du Grand Ouest car ils restent sur le site de Nantes qui ne peut être le centre du grand Ouest car de tout temps la rivalité Nantes Rennes n'a cessé d'exister, elle a d'ailleurs bien souvent été un frein au développement des deux régions. Il est temps de dépasser ce clivage et d'envisager l'avenir avec réalisme.
33	MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Trop près de Nantes. L'aéroport de NDL ne pourrait pas plus prétendre d'être l'aéroport du Grand-Ouest que Bordeaux ou Toulouse ne pourraient prétendre être l'aéroport du Grand-Ouest.
34	MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Bien situé.
35	MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Pas de réponse.
37	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Pas de réponse.
38	MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Pas de réponse.
42	MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Parce que les autres aéroports jouent la proximité d'utilisation dans leur zone de chalandise. Tous les déplacements pour rejoindre un équipement plus important font perdre du temps.
43	MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	Seule la métropole NANTES SAINT NAZAIRE offre la capacité passagers suffisante pour un tel aéroport. Avec l'apport du GRAND OUEST cet aéroport se justifie tout à fait et lui sera viable
46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	Cela est très lié aux stratégies des autres aéroports.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	Pas de réponse.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	Pas de réponse.
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	Pas de réponse.

10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	C'est déjà le cas au vu du nombre de passagers de l'aéroport de Nantes Atlantique dont la zone de chalandise couvre un périmètre très large qui va de Brest – Le Mans – à La Rochelle. Ce périmètre devrait s'élargir avec l'implantation de cette nouvelle plateforme.	7
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	Parce que toutes les études de chalandise et celles menées auprès des compagnies aériennes donnent cette réponse.	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	L'unicité fait la qualité et la force.	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	La réponse est détaillée dans le dossier du maître d'ouvrage (pp. 30-34): besoin pour le Grand Ouest d'un aéroport international pour améliorer son accessibilité par rapport aux autres territoires européens, zone de chalandise couvrant la majeure partie du Grand Ouest ( près de 6 millions de personnes de 2h en 2015).	
39	PARLEMENT EUROPEEN (+ MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	Parce que la géographie le met au bon endroit et qu'on est toujours l'enfant de sa géographie.	
45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.ROUAULT (Député)	Desserte de Rennes et Nantes.	
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	La zone de chalandise est suffisamment vaste pour que l'aéroport atteigne une taille critique.	
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINA: M.BISSONNIER (Président)	Il se situe dans une zone de chalandise réaliste.	

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Nantes deviendra la Métropole du grand ouest et cet aéroport sera situé à moins d'une heure de la deuxième ville de l'ouest et à une heure environ de la troisième (Angers)	Nombre 1
---	--------------------	---	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	Pour des raisons de potentialité, et géographiques.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES: MM. BATARD / BENOIT	Oui, parce qu'il est l'aéroport de la métropole (Nantes – Saint-Nazaire) du Grand Ouest (Bretagne – Pays de la Loire – Poitou Charente). Oui, parce que Nantes Atlantique est déjà l'aéroport du Grand Ouest pour le segment " Charters " et qu'il le sera demain pour les vols " Europe ". La taille de ce marché ne permettant pas un éparpillement sur plusieurs plates-formes, il se concentrera sur la plate-forme majeure et intéressera une large clientèle de l'Ouest en alternative à Paris.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Il pourra jouer ce rôle pour des vols directs vers les capitales européennes où la faiblesse des flux de trafic oblige à regrouper les potentiels des différentes villes du grand ouest (Nantes et Rennes notamment)	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	Zone de chalandise primaire la plus importante; bien que reliée à l'ensemble des agglomérations sauf Brest.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDE'T	De par sa situation géographique et les bonnes conditions d'accès routières et ferrovières à ce site.	

**13. QUELLES SONT, SELON VOUS, LES PRINCIPALES CRITIQUES QU'ON PEUT FAIRE AUX ÉTUDES REALISÉES JUSQU'ICI SUR LE PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ?**

N°

Q

ASSOCIATIONS

Nombre

N°	ASSOCIATIONS	Nombre
1	ACIPA: M. KNOCKAERT	11
	<input type="checkbox"/> 1) Etudes de choix de sites du domaine de la "complaisance", portant toujours sur la base de l'avantage de l'acquis foncier. 2) La priorité n'est pas à l'environnement 3) Le projet en 35 ans n'a jamais été bien défini et ne l'est toujours pas dans les études annexes, ni le document officiel. 4) Pourquoi ne pas l'avoir concrétisé dès les années 70, puisque les premières études remontent à 67?  <input type="checkbox"/> 5) Toute communication sur le projet a été sujet "tabou", et les communes concernées par la ZAD, tenues "au courant de rien", selon les dires des différents maires. 6) Les études en annexes sont sujettes à caution: - Par exemple, concernant les pistes: On y découvre une vingtaine de projets qui, au final, ne correspondent pas aux trois présentés sur le document public du débat ! - L'impact environnemental (bruit et nuisances diverses) est une "parodie" d'étude hors norme. L'aspect étude d'impact sur la nature a été publié et terminé (en annexes) 6 mois après la sortie du document du débat public. Comment ont ils pu en tenir compte !?  <input type="checkbox"/> 7) Aucune approche des accès, routes, fers, ainsi que dans différentes zones industrielles atteintes. 8) Seul point positif: On apprend que Nantes Atlantique ne pourra fermer, compte tenu de l'activité de EADS ! Ce qui n'est pas dit dans le document de débat public, où lors des réunions, où il est question de fermeture du site.	

<p>4 SOLIDARITÉS ÉCOLOGIE : M. MINIER</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>1) Ces études ont mal vieilli. Elles n'ont pas été remises à jour. Elles sont totalement inadaptées au site de NDDL qui a plus de 30 ans.</p> <p>2) Elles ne contiennent pas de propositions sérieuses pour les infrastructures de liaisons routières, ferroviaires entre les principales villes de l'ouest.</p> <p>3) Elles n'offrent aucune autre alternative qui tiendrait compte de la mise en valeur des aéroports de l'ouest, qui ne demandent qu'à se développer avec tout le tissu rural urbain attenant : Saint-Nazaire, Rennes, Angers, Brest, ...</p> <p>4) Les études semblent n'avoir été commandées que dans le but de valider une hypothèse préétablie.</p> <p>5) Ces études ne sont pas de nature à éclairer le citoyen puisque une seule solution est bonne à priori.</p> <p>6) L'entêtement de leurs promoteurs, la communication entravée conduisent à éloigner le public, les citoyens de la "chose publique": désintérêt, torpeur, repli sur soi, égoïsme. A quand une volonté de rendre les personnes responsables de leur choix ?</p> <p>7) Pour cela, 4 exemples : Ces études ne prennent en considération ce que cette implantation projetée apportera au nord de l'agglomération de Nantes; il s'agit là d'un aménagement du territoire : agriculture respectée, installation d'une mégalopole créant les effets connus.</p> <p>8) Elles ne conduisent qu'à un seul effet : "Pas dans mon jardin ..."</p>
<p>5 BVV : M. BORD</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>1) Pas de coordination entre les différentes études lancées au coup par coup depuis plusieurs décennies .</p> <p>2) Etudes classables en 3 catégories : Etudes sérieuses mais trop sommaires ( ex: étude du milieu ACEMAV ) . Etudes sérieuses mais sur des bases théoriques voire irréalistes ( ex: IATA ) . Etudes de complaisance ne visant qu'à justifier le site de NDDL ( exp DG conseil , SETEC , qq études de la DDE, en particulier sur le nb de personnes qui seraient gênées ou indemnisables ) .</p> <p>3) Présentation et valorisation d'un seul site: NDDL ( choix proposé entre NDDL et NDDL ) .</p> <p>4) Projections de trafic à 2010 et 2020 grossièrement surévaluées .</p> <p>5) Pas d'analyse de besoins .</p> <p>6) Projections de clientèle potentielle sur la base du temps d'accès ( en prenant 1 h pour les vols affaires plus favorable pour NDDL car intégrant Rennes / 45 mn donneraient un résultat différent. Prise en compte de la catégorie socio professionnelle par zone, inconnue ? )</p> <p>7) Ignorance des recommandations ACNUSA , zone de 60 km x 10 km ( 80 000 personnes )</p> <p>8) Justification sur la base d'infrastructure n'existant pas ( ex : lignes ferroviaires ) .</p> <p>9) Absence de vision nationale ( raisonnement à l'intérieur de la seule DAC Ouest ) .</p> <p>10) PEB approximatif, de l'aveu même du MO ne sachant pas quelles seront les trajectoires réelles , les impose rectilignes .</p> <p>11) Intermodalité clairement non envisagée, .....</p>
<p>7 ADECA : M. FRESNEAU</p>	<p>. Dossier pour le débat public très orienté</p> <p>. Les cartographies sont imprécises et à échelles différentes.</p> <p>. Les infrastructures routières et ferroviaires sont absentes.</p> <p>. Le chiffrage de prévisions de saturation est très optimiste.</p> <p>. Toutes les études agricoles ont été réalisées à partir de nos réflexions et limitées en quantité.</p> <p>. Les études paysagères sont incomplètes, erronées et ne reflètent pas la réalité du terrain.</p>
<p>8 ASSOCIATION BRETONNE: M. SALMON-LEGAGNEUR</p>	<p>Aucune vue à long terme.</p> <p>Privilègie les intérêts locaux (LA)(Voir notes jointes)</p>
<p>12 ACIPA : M. CAILLAUD</p>	<p>La principale critique, c'est que ce dossier est constitué sur un empilage d'études réalisées sur près de 30 ans par des commanditaires variés (services de l'Etat, C.C.I. gestionnaire de l'aéroport, Conseil Général, C.U.N. ....) ce qui a fait perdre de vue les finalités du projet et ses vraies urgences et, parfois, témoigne de la complaisance des rédacteurs.</p> <p>En prenant en compte les 1 850 000 passagers de N.A. en 2002, pour une capacité de pistes de 4,5 Millions de passagers (selon le dossier public), et d'accueil de plus de 3 M., mais aussi la complexité des trafics, l'analyse de l'ACIPA, et de plusieurs Associations, propose pour le transfert de N.A. une problématique qui diffère de celle du Maître d'Ouvrage:</p>



	<input type="checkbox"/>	- Marchandage patant et improductif entre les régions impactées Pour résumer : un fort sentiment de manipulation
17	ALTRO: M. CANIAUX	La remise à plus tard de la desserte ferroviaire est très fâcheuse et affaiblit la vocation Grand Ouest de cet aéroport. Cet aéroport doit être intégré dans le réseau intercités en cours de constitution dont le réseau Armorique pourrait être l'aboutissement en étant combiné avec la réalisation de la TAA (Transversal ferroviaire, fret et voyageurs, Alpes-Atlantique)
	<input type="checkbox"/>	D'autant plus que cette desserte peut se concevoir dans le cadre de la ligne nouvelle Nantes-Rennes. Contradiction entre les ambitions d'en faire l' aéroport du grand Ouest et l'absence de desserte ferroviaire.
20	ACIPA: M. DURAND	Les études n'ont été faites que pour justifier un choix déjà fait par les porteurs du projet annoncé aéroport du grand OUEST, mais qui reste malgré tout un projet nantais. La question environnementale est sous-estimée. La place de l'agriculture n'est pas reconnue à sa juste valeur, c'est l'activité économique la plus importante sur la commune de ND des Landes. L'emploi qui gravite autour des exploitations agricoles n'est pas prise en compte (agroalimentaire). Absence de l'impact réel des infrastructures d'accès au site ( route, réseau ferré ).
	<input type="checkbox"/>	Plan et carte volontairement tronqués. Absence d'échelle et fond de carte gommé. Manque d'objectivité dans la présentation de la population concernée par ce projet ( village de l'Epine, population sous la zone de nuisance sonore). Montage financier sommaire et origine du financement non communiquée. Pas de raisonnement financier sur les répercussions économiques dans les résultats financiers pour les autres aéroports de l'ouest.
40	ASSOCIATION "BIEN VIVRE AU CHAMP DE FOIRE": M. VIVET	Elles ont peut-être minimisé la zone d'exposition au bruit.
44	ACIPA: M. HUET	Diligenté est soutenu pas les appareils du Pays de Loire et de la Loire Atlantique, l'exercice, du Commanditaire allié au Décisionnaire, est le plus souvent dans un équilibre instable et le soupçon d'une orientation préconçue peut-être justifié. Le projet NDDL des années 70, au départ se voulait être une prospective futuriste, et préventive en face d'un besoin estimé à l'échéance de 30 / 50 années. Pourquoi pas ! En continuité d'une prospection sourde et aveugle, le projet NDDL déjà trentenaire devient une solution égoïste, >> implanté dans un environnement, à l'origine essentiellement rural, 1) aujourd'hui dans une urbanisation croissante de 80 000 citoyens concernés, 2) Demain en 2015 / 2020 sans doute plus de 100 000, 3) en 2050, une situation à l'identique de Chateau-Bougon en 2003. Est-ce nécessaire ? >>Le dos à la mer, une implantation locale pour une exploitation de continuité (il faut le savoir; il faut le dire !) >> A l'écart des grands axes routiers, >> Ne peut prétendre à la complémentarité du TGV, 1) Ni envisagé la pénétration d'une ligne en Grande Vitesse, Seul un réseau de navettes TER semble possible ! >> Une orientation des pistes au 240 en droite ligne de trajectoire vers le survol au décollage du complexe pétro-chimique de DONGES, ne peut-être jugé acceptable ! Est- ce responsable ?

## ÉLUS/ PETITES COLLECTIVITÉS

3	CCEG : M. MÉNAGER	1) Etudes réalisées il y a trop longtemps 2) Manque de clarté dans les conclusions sur le choix des différents sites. 3) Manque de précisions sur le but recherché dans la création du nouvel aéroport (vocation, capacité, ...) 4) Absence totale de renseignements sur les liaisons routières et ferrées. 5) Absence de précisions sur l'implantation des pistes dans les différents terrains. 6) Manque de relations avec la population et les élus de base dans le travail d'étude et de rapport de résultat.
---	----------------------	--

Nombre  
26



□	<p>5) Le document ne fait absolument pas cas des enjeux en termes d'aménagement du territoire et de politique général des transports, ni dans les développements, ni même dans son introduction.</p> <p>Un équipement de cette importance doit être décidé dans une approche générale, et non en s'appuyant seulement sur deux points, comme c'est le cas dans le dossier public (1- Pourquoi faut-il quitter Nantes Atlantique? 2- Comment aménager NDL?)</p> <p>6) Les infrastructures ferroviaires ne sont pas précisées, la liaison TGV entre Nantes et Rennes est abandonnée.</p>
24 MAIRIE DE TREILLIERES: MME HENRY	<p>Les études sont trop anciennes pour être crédibles. L'urbanisation non maîtrisée de la zone NDL est trop importante. La situation économique est trop fragile actuellement, pour envisager un tel investissement sur le plan écologique, une telle implantation détruirait une faune et une flore de façon irrémédiable.</p> <p>Les habitants de cette région sont en majorité opposés à ce projet.</p> <p>Il serait préférable de s'occuper de ce que souhaitent vraiment les habitants, de réaliser les travaux qui améliorent leurs conditions de vies quotidiennes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° Réaliser les travaux d'assainissement dans les communes</li> <li>° Entretien des zones vertes, les marais, les chemins</li> <li>° Sécuriser les voies d'accès routières, les départementales, qui sont dans un état effroyable sur de nombreuses communes, tant elles sont mal entretenues, faute de moyens.</li> <li>° Créer un réseau TGV qui mette Nantes à moins de 2 heures de Paris</li> <li>° Entretien et busser les bords de routes, les voies cyclables, pour que les jeunes scolaires, les promeneurs puissent cheminer ou attendre le car en toute sécurité.</li> </ul>
25 MAIRIE DE REZE: M. RETIERE	<p>Le dossier présenté par l'État, maître d'ouvrage,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ne démontre pas comment l'aéroport actuel sera saturé</li> <li>2) ne fait pas l'inventaire des sites potentiels et n'apprécie pas les avantages et les inconvénients de chaque site.</li> <li>3) déclare la fermeture de l'aéroport actuel ce qui n'est ni réaliste, ni envisageable</li> </ol>
26 MAIRIE DE ST AIGNAN DU GRAND LIEU: M. ?	<p>Elles arrivent trop tard.</p> <p>Les débats publics sont focalisés par des opposants locaux au site. Il suffit de lire la presse !</p> <p>Il suffit de lire ou d'entendre les medias: il n'y en a que pour les opposants !</p> <p>Pas une personne autour de l'aéroport de Nantes Atlantique ne peut s'exprimer, et cela tourne à des conversations écologiques. On peut se demander si ce n'est pas fait exprès pour remettre en cause ce projet par le Ministre ?</p> <p><u>Nota:</u> le Maire de St Aignan de Grand Lieu a demandé plusieurs fois à s'exprimer sur les risques et les nuisances de l'aéroport et d'expliquer la nécessité d'avoir un autre aéroport. Il n'y a pas de réponse, ni d'écho à cela ! Il a demandé à plusieurs reprises l'aide des écologistes par rapport au non-respect par les pilotes des trajectoires de décollage ou bien aux retombées de kérosène sur St Aignan. Eh bien sur tout cela, pas un mot !!</p> <p>Ce débat n'est pas très objectif et on peut se demander si on ne prépare pas un jeu de "fausse démocratie" pour remettre en cause ce projet ! Saint Aignan deviendra-t-elle sinistrée ? Pensez aux petits.</p>
27 MAIRIE DE TREILLIERES: M. ETRILLARD	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) pas de prise en compte de l'aspect global du transport (fer, route, aérien, maritime, fluvial) et ce en amont du projet.</li> <li>2) trop orientées pour valider le choix préconçu des commanditaires.</li> </ol>
28 MAIRIE DE TREILLIERES: MME GROUSSON	<p>Les études ont mal vieilli, elles n'ont pas été remises à jour. Elles sont totalement inadaptées au site qui a plus de 30 ans.</p> <p>Elles ne contenaient pas des propositions sérieuses pour les infrastructures routières ferroviaires.</p> <p>Elles n'offrent aucune autre alternative qui tiendrait compte de la mise en valeur des aéroports de l'ouest qui ne demandent qu'à se développer avec tant le tissu urbain rural, urbain, alternant.</p> <p>Les études semblent n'avoir été commandées que dans le but de valider un choix préalable. Elles ne sont pas de nature à éclairer le citoyen puisqu'une seule solution est bonne à prévoir.</p>
29 MAIRIE DE TREILLIERES: M. SAVARY	<p>L'aérodrome est posé sur notre territoire, mais l'impact sur notre environnement est très peu étudié.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Que deviendra l'agriculture? La viabilité des exploitations ne sera t'elle pas mise en cause: diminution des surfaces, circulation et coopération entre exploitations (plus difficiles).</li> <li>2) La ligne ferroviaire Nantes-Rennes n'est pas étudiée alors qu'un jour elle risque d'être rattachée à ce projet.</li> <li>3) La liaison train, Nantes, Aéroport par l'ancienne voie ferrée qui traverse Treillières est évoquée mais non étudiée.</li> <li>4) Les choix concernant les zones d'activités (les emplacements) ne sont pas évoqués alors qu'ils auront un effet important sur nos localités.</li> </ol> <p>La dimension aménagement et dynamique des territoires touchés est absente.</p>

30 MAIRIE DE TREILLIERES: M. LE FLOCH	1) Les élus qui doivent porter le projet ne sont pas assez impliqués dans le débat. Est-ce volontaire ? 2) Dans le dossier, il manque les liaisons ferroviaires qui desserviraient l'aéroport et les tracés des différentes routes voir autoroutes qui pourraient reliées l'aéroport aux grandes villes de l'ouest. 3) Le tracé du plan d'exposition du bruit (PEB) me semble assez concentré autour de l'aéroport, n'est-il pas sous estimé? 4) L'orientation des pistes doit prendre en compte les habitations proches et les communes ne doivent plus laisser construire des pavillons dans l'axe des pistes.
32 MAIRIE DE GRANDCHAMP/OPPOSITION: M. ROBIN	En premier lieu: le dossier présente une première partie qui démontre la nécessité du déplacement de Nantes Atlantique. Pour cette démonstration, les cartes sont bien répertoriées à l'échelle, P.E.B. et P.G.D. sont assez explicites. Par contre la deuxième partie ne dispose pas du même traitement: est-ce volontaire? on peut s'interroger... D'autre part on nous propose de choisir entre NDL et NDL, des pistes y sont proposées on peut lire entre les lignes que la Z.A.D. est insuffisante et que finalement le village de l'Epine, en bout de piste, est sérieusement menacé. A noter aussi que l'infrastructure routière pour desservir le futur aéroport n'existe pas et que les cartes présentées ne sont pas à l'échelle: il est difficile de s'y retrouver. Comment pouvons-nous informer la population avec de telles propositions? On accuse aussi les élus locaux d'être en accord avec les propositions alors que depuis la création de la ZAD les mêmes interrogations sont posées. Quelles infrastructures et quel visage auront nos communes après la réalisation du projet. Ces demandes avaient déjà été formulées par les conseils municipaux dès 1973 et 1974.
33 MAIRIE DE NDDL: CONSEIL MUNICIPAL	Le site de Notre Dame des Landes a été choisi dès l'origine par les CCI de Nantes et St-Nazaire pour satisfaire les désirs des industriels de l'époque. Les études ont toutes été orientées pour valider le choix de NDL: ° étude DG conseil en 1992 ° étude SETEC en 2002. Les études ne prennent pas en compte les évolutions socio-démographiques du territoire concerné. De plus, elles sont incomplètes sur plusieurs points: 1) impact sur le marché agricole 2) impact sur l'environnement 3) impact sur le développement de la couronne nantaise. Aucune étude n'a porté sur les infrastructures routières et ferroviaires. Absence d'études économiques sérieuses de l'impact du déménagement de Nantes Atlantique.
34 MAIRIE DE PLESSE: M. DANIEL	Trop de temps entre l'acquisition des terrains et la réalisation.
35 MAIRIE DE LA CHEVALLERAS: M. BOISTUAUD	Le conseil général s'est assuré de la maîtrise foncière et on en déduit que c'est là le site le plus pertinent. C'est un vrai problème de démocratie.
37 MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: M. ANIZAN	Projet existant depuis 35 ans. Évolution de l'urbanisme n'a pas été prise en compte.
38 MAIRIE TEMPLE DE BRETAGNE: MME PERY	Les études ont été faites il y a une trentaine d'années et ne tiennent pas compte aujourd'hui de l'évolution de l'urbanisme.
42 MAIRIE DE VIGNEUX: M. GAUTIER	Les projections faites dans le temps ne se sont pas réalisées. L'environnement urbanistique est analysé d'un revers de main. On néglige la notion d'aménagement durable car on fait supporter à un seul lieu des nuisances non maîtrisées (1 ou 2 pistes, routes coupées, voies ferroviaires à localisation variable). Les élus des collectivités ne sont pas écoutés sinon entendus et les explications sont des silences polis embarrassés d'où une méfiance accrue envers le projet.
43 MAIRIE DE LE TEMPLE DE BRETAGNE: M. PEZERON	° Manque d'éléments sur le réseau routier ° Manque d'éléments sur l'implantation définitive des pistes ° Trop de flou, plus de clarté et d'honnêteté seraient souhaitables ° Chacun des débats publics a été marqué par un débordement du camp des NON. Leur manque d'objectivité et de politesse a marqué les esprits ° Il serait souhaitable, lors de ces débats de pouvoir écouter tous les avis, de laisser les gens s'exprimer et s'expliquer. ° Le dossier de l'Etat devrait être mieux étoffé, lors des débats certains d'entre eux ( les représentants ) n'ont pas été convaincants et ne semblaient pas avoir une parfaite connaissance du dossier.

46	MAIRIE d'HERIC: M. RUBIN	- Prévion de trafic va augmenter - Pas de préparation des infrastructures ( routes et trains ) - Pas de réflexion sur les besoins de déplacement - Pas de réflexion sur les conséquences sur l'aménagement du territoire.
47	MAIRIE d'HERIC: MME NAULLEAU MME THOMAS	<u>MME NAULLEAU:</u> Nous sommes conscients que nous avons un rôle d'élu, mais nous n'avons pas les données pour pouvoir exprimer et donner un avis. En conséquence, il est très difficile de pouvoir répondre étant donné que nous avons eu très peu de d'éléments de réponses aux questions qui ont été posées lors des diverses réunions ( enquête publique, information, etc...). <u>MME THOMAS:</u> J'ai choisi de ne pas répondre aux questions précédentes car: D'une part, la réponse était induite dans certaines interrogations D'autre part, je n'avais pas en ma possession tous les éléments de réponse. En effet, depuis le début du Débat Public, il est demandé que la vocation du projet soit précisée et que les documents relatifs aux prévisions en matière de dessertes routières et ferroviaires soient divulgués. Ces demandes n'ont malheureusement pas été suivies d'effet.
48	MAIRIE d'HERIC: MME GERARD	A l'issue de toutes les réunions, nous sommes obligés de constater que la CDDP n'a apporté aucune réponse aux demandes des élus. - Utilité d'un nouvel aéroport? - Choix du site ( on en parle depuis 35 ans !) peut-il être encore pertinent? - Quelles seront les infrastructures routières et ferroviaires? - Impact environnemental sur l'agriculture, la qualité de vie ( nuisances), les paysages etc... Espérons que cette étude complémentaire apportera réponse à toutes ces questions !
49	MAIRIE d'HERIC: MME ALLAIS	* Etudes orientées non objectives. On nous parle de saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantique alors que son trafic est bien inférieur à celui d'autres aéroports européens. Le vrai problème n'est pas la saturation mais le survol de la ville de Nantes. On nous prend pour des gens incapables de faire notre propre analyse et facilement manipulables. * Visiblement, il n'y a pas eu d'études, ou pire encore on ne nous les communique pas, sur les autres nuisances que les nuisances sonores, je veux parler de l'aménagement du territoire, des dessertes ferroviaires et voies terrestres. Quels sont les tracés prévus? Y-aura-t-il concertation avec la population locale pour faire en sorte de réduire au maximum les nuisances?

ÉLUS/ GRANDES  
COLLECTIVITÉS

		Nombre
10	COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES-MAIRIE DE NANTES: MM. RIMBERT/AYRAULT	7
	Les principales critiques des études antérieures reposent notamment sur leur statut : il s'agissait d'une analyse comparative des sites, datant de 1970 et dont l'actualisation générale de 1992, commanditée par la CCI a pu sembler lointaine et partielle comme ont pu l'indiquer certains opposants au projet lors des réunions du débat public. Ces études sont certes cohérentes à l'échelle d'un Débat Public préalable mais restent néanmoins trop peu explicites pour satisfaire aux interrogations des populations concernées. Toutefois, si ces études ont permis une analyse comparative pertinente pour le choix du site, le manque d'anticipation des études antérieures sur les mesures de précaution à prendre pour l'urbanisation à proximité de la Zone Différée d'Aménagement est à déplorer. En outre l'absence d'éléments précis et concrets sur les projets de desserte terrestre de cette plateforme est également préjudiciable à la qualité du débat. L'expertise complémentaire doit permettre de répondre à l'ensemble de ces critiques.	
11	SYNDICAT MIXTE : M. BARATON	
	N'avoir tenu aucun compte de la problématique acquisitions foncières / expropriations	
18	DEPUTE/CONSEILLER REGIONAL: M. LANDRAIN	
	L'augmentation de la densité de population	
31	CONSEIL RÉGIONAL LOIRE ATLANTIQUE: M. TRILLARD	
	Aucune étude n'a analysé la problématique des acquisitions foncières. Il aurait été intéressant de comparer les dommages pour les propriétaires et occupants, pour chacun des sites ( étude cadastrale).	
39	PARLEMENT EUROPEEN ( + MAIRIE DE QUIMPER): M. POIGNANT	
	La liaison ferroviaire avec le nouvel aéroport est insuffisante surtout pour les populations venant de l'ouest.	

45	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.ROUAULT (Député)	Pas de réponse.
50	QUIMPER COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION: M. JOURDRAIN	Pas de réponse.
51	CONSEIL GÉNÉRAL ILLE ET VILLAINÉ: M.BISSONNIER (Président)	Pas de réponse.

## ADMINISTRATION

2	DDE: M. PEETSON	Notre argumentaire n'est pas assez développé --> sur "l'actualité" du site de NDDL--> sur le fait que ce transport n'est pas lié qu'à la situation de Nantes Atlantique, mais à la combinaison de 3 "facteurs": <ul style="list-style-type: none"> <li>. La saturation</li> <li>. Les nuisances sur l'agglo</li> <li>. Le délai de réalisation d'un aéroport ( 10 à 15 ans)</li> </ul>	Nombre 1
---	--------------------	---	-------------

## MONDE ECONOMIQUE

6	MARMARA : M. TIGREAT	En premier lieu, l'opacité jusqu'à ces dernières semaines du projet ; opacité qui a généré une politique d'urbanisme dans le secteur de Notre Dame des Landes peu compatible avec ce projet. Les problèmes de dessertes, notamment ferroviaires, n'ont pas à ce jour été étudiés sérieusement. Le défaut d'information du grand public, dû notamment à l'absence de prise de position des élus, et ce jusqu'à récemment.	Nombre 5
14	CCI / AÉROPORT NANTES: MM. BATARD / BENOIT	On ne peut pas faire de critique sur le choix du site : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1970/1971 : Recherche du site par le STBA</li> <li>- 1989/1992 : Etude du Conseil Général et présentation du scénario de transfert</li> <li>- 02 janvier 1996 : Mission Douffiagues, rappel par le Préfet des éléments de justification du choix de Notre Dame des Landes.</li> <li>- 06 octobre 2000 : Confirmation du site dans l'examen des schémas de services collectifs</li> <li>- 15 novembre 2001 : Réunion interministérielle décidant d'un plan de soutien au développement des dix plus grands aéroports et notamment Lyon et Nantes Notre Dame des Landes</li> </ul> Il y a donc eu Anticipation – Planification et Confirmation. Les seules critiques à apporter portent sur les dessertes du site et les mesures de préservation qui n'ont pas été prises, malgré les éléments cités ci-dessus.	
16	AIR FRANCE: M. PETIOT	Les études sont argumentées et crédibles. Il manque seulement un volet plus précis sur les dessertes routières.	
36	AÉROPORT D'ANGERS: M. DARRIAU	2 critiques fondamentales: 1) Le site retenu était le meilleur jusqu'à il y a environ 10 à 15 ans. Mais les promoteurs du site auraient dû à l'époque (1980-1990) étendre la zone à protéger contre l'urbanisation. Les normes techniques ne correspondent plus à l'impact réel d'un aéroport tel que celui prévu. A mon sens c'est un rectangle de 30 km x 8 km minimum qu'il faut verrouiller. 2) La présentation du dossier frise le ridicule lorsqu'on déclare que 7 à 8000 personnes sont gênées par Nantes Atlantique et que 300 seulement le seraient à Notre Dame des Landes. Les chiffres sont largement supérieurs dans les 2 cas. Mais politiquement et médiatiquement, il serait apparu plus correct d'amorcer 50 000 et 10 000. L'enjeu du débat public est tel qu'il aurait vraiment fallu éviter ce type de bourde.	
41	NOUVELLES FRONTIÈRES: M. BIDET	Un projet réfléchi, prévu et communiqué aux populations de longue date, une écoute satisfaisante des partisans et détracteurs du projet et me semble-t-il un respect des procédures. Dossier à suivre.	



économiques.	MONDE ECONOMIQUE	*****	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. POSSIBILITE D'ACQUERIR LES TERRAINS NECESSAIRES (sans trop de difficulté, à coût raisonnable ...)	ASSOCIATIONS	O	OO	OOOOOOO	O	O
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVVVV	VVVV	VVVVVVVVVVV	VV	VVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	ZZZZZ	ZZ	Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION	X	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>	***	*	<input type="checkbox"/>	*
6. BONNE ADAPTATION TECHNIQUE (terrain plat, espace aérien pas trop encombré, orientation des pistes par rapport aux vents dominants, conditions climatiques...)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	OOOOOOO	OOOO	<input type="checkbox"/>	O
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVVV	VVVVVVVVVVVVV	VVVV	<input type="checkbox"/>	VVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	ZZZZZ	ZZ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Z
	ADMINISTRATION	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	**	**	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	*
7. ACCEPTABILITÉ PAR LES RIVERAINS	ASSOCIATIONS	OOOOOOO	OOO	<input type="checkbox"/>	O	O
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVVVVVVVV	VVVVVVVVV	V	<input type="checkbox"/>	VVVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	ZZ	ZZZZ	Z	<input type="checkbox"/>	Z
	ADMINISTRATION	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	**	*	*	*	*
8. COÛTS ABORDABLES (topographie du terrain, nature du sol, routes et voies ferrées déjà existantes ou programmées alentours ...).	ASSOCIATIONS	O	OOOOOOO	OO	O	OO
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVVVV	VVVVVVVVVVVVV	VVV	<input type="checkbox"/>	VVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	ZZZZ	ZZZ	Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	**	*	*	<input type="checkbox"/>	*
9. BASSIN D'EMPLOIS (possibilité de trouver du personnel, ...)	ASSOCIATIONS	O	OOOO	OOOO	OO	O
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVV	VVVVVVVVVVV	VVVVVV	V	VVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	Z	ZZZZZZ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Z
	ADMINISTRATION	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	*	*	**	<input type="checkbox"/>	*
10. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (besoins en emplois de la zone, intérêt du site pour aménager le territoire...).	ASSOCIATIONS	OOOOO	OOOOOO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	O
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	VVVVVVVVVVV	VVVVVVVVV	V	<input type="checkbox"/>	VVV
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	ZZZZZ	Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Z
	ADMINISTRATION	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	**	*	*	<input type="checkbox"/>	*
11. EFFETS INCIDENTS SUR LA ZONE (disposer d'un aéroport national pour le grand ouest)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
12. LONGÉVITÉ DE L'ÉQUIPEMENT	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
13. SITE NOUVEAU DOIT PRIVILÉGIER LES ANCIENS SITES et les friches industrielles au bénéfice des terres agricoles et d'espaces nature	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				

14. LES RACCORDEMENTS EXISTANTS Routiers, ferrés, et voies fluviales	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
15. PRIVILÉGIER LES EXISTANTS ET NON UTILISÉS (aéroports) Plutôt que de créer de nouveaux sites	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
16. INTERRÉGIONALITÉ EFFECTIVE	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
17. INTÉGRATION DANS UN SCHÉMA NATIONAL ET EUROPÉEN	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
18. TEMPS DE LIAISONS PORTE À PORTE	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
19. POSSIBILITÉS D'ORGANISER UN HUB ET ACCROÎTRE LE TONNAGE FRET	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
20. DISPONIBILITÉS FONCIÈRES	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
21. ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE POUR LES APPORTS EXTERNES. (Écoles, habitats, proximité d'une ville accueillante, services,...)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
22. PROBLÈMES HYDRAULOGIQUES (Ressources en eaux, ruissellement et évacuation des eaux de pluie ...)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
23. DEVELOPPER LES AEROPORTS DE L'OUEST	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
24. NE PAS GASPILLER L'ESPACE AGRICOLE	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				

	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
25. AMENAGER LE SITE DE SAINT NAZAIRE	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
26. EVOLUTION DU SITE ET SA PROXIMITE AU MOINS POUR LE XXI ème SIECLE (possibilité d'évolution eu égard aux populations installées et à la sécurité)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
27. POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS (équilibre aérien, ferroviaire, routier)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
28. PRIVILÉGIER LES ANCIENS SITES AUX FRICHES INDUSTRIELLES (au bénéfice de terres agricoles et d'espaces naturels)	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
29. NECESSITE DE DEPASSER LE CADRE DU DEPARTEMENT- TRAVAILLER EN RESEAU	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
30. TENIR COMPTE DES POPULATIONS QUI SUBIRONT LES MEFAITS D'IMPLANTATION	ASSOCIATIONS	O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ADMINISTRATION		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
31. EMLACEMENT CENTRAL POUR LE GRAND OUEST	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				
32. COHERENCE AVEC LES AUTRES SITES	ASSOCIATIONS	<input type="checkbox"/>				
	ELUS/PETITES COLLECTIVITES	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ELUS/GRANDES COLLECTIVITES	<input type="checkbox"/>				
	ADMINISTRATION	<input type="checkbox"/>				
	MONDE ECONOMIQUE	<input type="checkbox"/>				