

## Fiche transfert Nantes -Atlantique incontournable

Pourquoi la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est nécessaire et indispensable

**Pour les habitants de l'agglomération nantaise, le lancement des travaux de réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes en vue d'une mise en service à l'horizon 2020 présente une urgence et une cohérence incontournables**

Les trafics de l'aéroport du grand ouest continuent à croître tant en nombre de passagers qu'en nombre de mouvements commerciaux :

. 2004 :	1.940.000 Passagers	32600 mouvements commerciaux
. 2010 :	3.050.000 Passagers	39800 mouvements commerciaux
. 2014 :	4.150.000 Passagers	48000 mouvements commerciaux
. 2015 :	4.400.000 Passagers	49300 mouvements commerciaux
. 2030 : estimation	6.000.000 Passagers	65400 mouvements commerciaux

Un maintien de l'exploitation aéroportuaire de la piste actuelle poserait des problèmes de nuisances sonores inacceptables pour les populations concernées :

- Les améliorations techniques au niveau de la motorisation des aéronefs se traduiront par une réduction des nuisances sonores au décollage, mais n'auront pas d'effets sur les bruits aérodynamiques des atterrissages.
- Les zones de bruit se réduiront sous les trajectoires de décollage, mais s'allongeront sous les trajectoires d'atterrissage.
- Les contraintes de sécurité rendront indispensable la mise en service d'un système de guidage à l'atterrissage (ILS), et donc l'alignement des trajectoires d'approche dans l'axe de la piste avec un survol plus important du centre de Nantes, et le rééquilibrage des atterrissages sud-ouest et nord-est. Les nuisances sonores augmenteraient ainsi sur de nouveaux secteurs.

Un maintien de l'exploitation aéroportuaire de la piste actuelle poserait des problèmes de nuisances sonores insolubles du point de vue réglementaire :

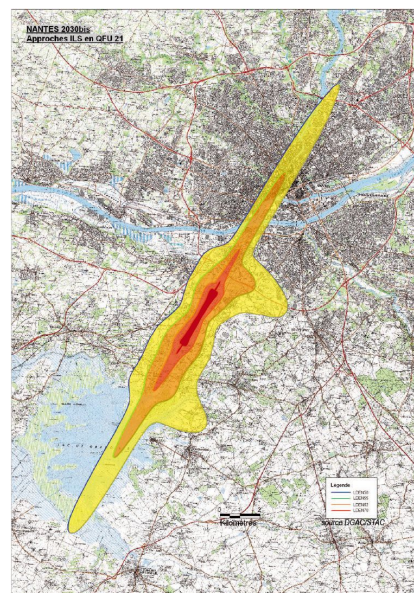
- Les zones de bruit d'un nouveau PEB réglementaire incluraient ainsi de nouveaux secteurs en zone B (centre de Saint-Aignan de Grand Lieu) ou en zone C (centre historique de Nantes).
- Le nombre d'habitants concernés évoluerait de façon importante : de 200 à 1300 en zone B, de 5900 à 18300 en zone C, de 45800 à 71100 en zone D (pour mémoire, les zones de bruit de NDDL avec 9.000.000 de passagers concerneraient 50 habitants en zone B, 600 en zone C et 2700 en zone D).
- S'agissant d'un territoire sur lequel le transfert de l'aéroport a été déclaré d'utilité publique, une enquête sur la modification du PEB ne pourrait aboutir qu'à un rejet, les habitants concernés ayant toute justification à contester l'extension des zones réglementées.

Un maintien de l'exploitation aéroportuaire de la piste actuelle poserait des problèmes d'urbanisme significatifs :

- Au moins 500ha, dont 350 à l'intérieur du périurbain, resteraient en zones B ou C du PEB.
- Un tel classement est incompatible avec la réalisation d'habitat collectif dans des secteurs de Bouguenais et Rezé pourtant proches du cœur de l'agglomération, des équipements métropolitains, des zones d'emploi et des services publics.
- Plus de 6000 logements, soit environ 15000 habitants, ne pourraient s'implanter dans des zones urbaines favorables et devraient se positionner dans le périurbain.
- L'intégration du bourg de Saint Aignan de Grand Lieu en zone B du PEB mettrait en cause le devenir de ce bourg.

**A C S A N**  
Association Contre le Survol  
de l'Agglomération Nantaise

Simulation DGAC des zonages d'une estimation du PEB 2030



La zone B (en orange) englobe le bourg de Saint Aignan de Grand Lieu

La zone C (en vert) s'allonge jusqu'au Cours des 50 Otages à Nantes