

# **LES 8 RAISONS ESSENTIELLES DU TRANSFERT DE L'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES**



**mars 2016**

# HISTORIQUE D'UN GRAND PROJET STRUCTURANT

L'anticipation du Conseil général de Loire-Atlantique qui a prévu de réserver des terrains, dès 1974 (création de la Zone d'Aménagement Différée), pour le cas où il faudrait un jour déplacer l'Aéroport Nantes Atlantique est une chose...la décision de transférer l'aéroport en est un autre...preuve par l'histoire !

**2000** : Jean-Claude Gayssot, Ministre des Transports, annonce la décision du Gouvernement de transférer l'aéroport Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes.

**2000-2003** : Réalisation des études en vue du Débat public.

**2003** : Débat public.

**2006-2007** : Enquête publique et avis favorable de

la Commission d'Enquête Publique.

**2008** : Publication du Décret d'Utilité Publique du projet.

**2008** : Protocole entre l'Etat et la Chambre d'Agriculture pour l'indemnisation ou la réinstallation de tous les exploitants agricoles de la Zone d'Aménagement Différée.

**2012** : Etudes pour la réalisation du Tram Train Nantes Aéroport. Etude de Clientèle. Etude économique.

**2014** : Validation définitive de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

**2014-2015** : Débat public pour les lignes ferroviaires nouvelles : Nantes - Rennes - Sud Bretagne via Notre-Dame-des-Landes.

**A SAVOIR** : Sur les grands dossiers d'infrastructure, 20 ans peuvent s'écouler entre le Débat public et la mise en service. Exemple : la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de Loire dont le Débat public a eu lieu en 1997. La mise en service est prévue en 2017.

**160**, c'est le nombre de recours invalidés par la justice et le Conseil d'Etat.

## ELLES, ILS ONT DIT (EXTRAITS)...

**Dominique VOYNET**, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (30 octobre 2000, Assemblée Nationale) : « Vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que nous avons un effort particulier à réaliser en faveur du rééquilibrage de la localisation des équipements vers l'Ouest de notre pays. C'est pourquoi il a semblé nécessaire, compte tenu des nuisances qui pesaient sur les habitants de Nantes, de déplacer l'aéroport actuel sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, à une douzaine de kilomètres au Nord de la ville. Ce site fait l'objet de réserves foncières depuis une vingtaine d'années.

**Gilles BONTEMPS**, Vice-président Transports, Infrastructures et Déplacement du Conseil régional des Pays de la Loire de 2004 à 2015 : « Le Schéma d'Accessibilité en Transport Public de l'Aéroport, adopté en juin 2013, va dans le sens des attentes des Communistes de la mise en service du Tram Train Nantes-Aéroport au plus près de son ouverture (horizon 2020) et d'en faire un véritable pôle d'échange multimodal avec la réalisation des lignes ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) à l'horizon 2035 ».

**Philippe GROVALET**, Président du Conseil général de Loire-Atlantique : « En accord avec les autres signataires, Jean-Marc Ayrault et Jacques Auxiette, j'ai décidé de rendre public l'accord du 4 mai 2012 qui formalise les engagements de François Hollande...Le 17 octobre 2013, le Conseil d'Etat a validé définitivement la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et rejeté tous les recours des

opposants. Suite à cette décision, le 16 juin 2015, la Cour de cassation a rejeté tous les pourvois contre les ordonnances d'expropriations...En conséquence, les engagements pris à l'époque par les élus signataires ont été scrupuleusement respectés.

**Johanna ROLLAND**, Maire de Nantes : « Je suis favorable depuis longtemps au transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. C'est une nécessité. Ce projet est l'un des éléments de notre stratégie pour renforcer l'attractivité économique du Grand Ouest. Maintenant que le référendum est annoncé, il faut faire campagne, se mobiliser pour convaincre la population que c'est un bon projet ».

**Bruno RETAILLEAU**, Président du Conseil régional des Pays de la Loire : « Notre-Dame-des-Landes, c'est le symbole des blocages français qui font progresser le chômage et la défiance dans la parole publique. C'est pourquoi je ne lâcherai rien sur ce dossier ».

**Bernard VIOLAIN**, Conseiller régional, Secrétaire du Comité régional du PCF en mai 2003 (intervention au CR) : « Les communistes ont « mouillé la chemise » pour expliquer pourquoi il fallait être de préférence favorable au transfert d'un tel aéroport...Tout cela, les Communistes l'ont mis en débat dans les cinq départements de la Région...Ce qui est en jeu, ce n'est pas de savoir s'il faut ou non déplacer l'aéroport actuel. Cette question est pour nous résolue : il faut le faire sans perdre de temps ».

# 1 UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



Au début des années 2000, **la solution d'un aéroport pour le Grand Ouest est préférée à un troisième aéroport parisien.** Dans l'opposition ou dans les majorités, les communistes ont construit un positionnement constant en faveur de ce nouvel équipement utile au désenclavement de l'Ouest et à son développement économique.

Il permettra d'améliorer la qualité de vie dans une agglomération dynamique aujourd'hui survolée par les avions, puisque **l'aéroport de Nantes, arrivant à saturation, sera transféré à Notre-Dame-des-Landes, au Nord de la Loire, d'où proviennent trois usagers sur quatre.**

Il s'agira de l'Aéroport International du Grand Ouest, l'un des 10 aéroports français d'intérêt national, permettant ainsi des déplacements plus faciles et une ouverture à l'international grâce à :

- Un accès rapide et quotidien au monde via les hubs européens.
- La possibilité d'allers-retours dans la journée vers les principaux pôles européens.

Il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire à l'échelle européenne. L'ambition affichée est de développer **une région tournée vers le monde grâce à son Grand Port Maritime et vers l'Europe, grâce à un aéroport capable d'accueillir 9 millions de passagers à l'horizon 2060.**

# 2 UN ENJEU ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

Si notre territoire et ses **450 kilomètres de façade maritime a une vocation touristique reconnue, la région des Pays de la Loire est aussi la deuxième région agricole et la troisième région industrielle de France.**

L'Aéroport Nantes Atlantique et le Grand Port Maritime comptent parmi les outils majeurs de ce développement économique fort avec la construction navale, l'aéronautique, l'automobile, l'agroalimentaire, la production énergétique et le tourisme.

Les métiers de l'innovation, de l'industrie du futur, des énergies de demain, ne sont pas en reste grâce aux investissements des collectivités locales en matière de formation, d'ingénierie, de recherche et développement. Ces territoires, très attractifs, vont connaître une croissance de population très

importante. Les études de l'INSEE confirment l'arrivée d'un **million d'habitants supplémentaires d'ici à 2040 en Pays de la Loire, 600.000 habitants en Bretagne.**

## LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI

**2000 emplois seront transférés** de l'aéroport actuel à Notre-Dame-des-Landes et **1000 emplois supplémentaires** seront créés à l'horizon 2025. **5000 emplois seront créés** sur les espaces libérés à Nantes Atlantique autour d'Airbus, du Technocampus et de l'extension de l'Institut de Recherche Technologique Jules Verne...

**5,4 millions d'heures de travail sur trois ans** seront nécessaires pour réaliser le nouvel aéroport, routes comprises.

**3/4** DES USAGERS DE L'ACTUEL  
AÉROPORT VIENNENT DU NORD DE LA LOIRE

**9** MILLIONS DE PASSAGERS SERONT  
ACCUEILLIS A L'HORIZON 2060

**1 000 000** D'HABITANTS SUPPLÉ-  
MENTAIRES D'ICI À 2040 EN PAYS DE LA LOIRE

**600.000** HABITANTS SUPPLÉMEN-  
TAIRES D'ICI À 2040 EN BRETAGNE

## 3 UNE POSITION EN PHASE AVEC LES ATTENTES

C'est à l'aune de cette réalité territoriale, des arguments factuels et concrets, au regard de l'expertise partagée de ses adhérents et élu-e-s, que **les communistes ont depuis toujours œuvré pour préserver, défendre et développer les atouts d'une région qui a de l'avenir.**

De ce point de vue, ils ont revendiqué et obtenu de siéger au Syndicat Mixte de l'aéroport dès sa constitution en 2002. De 2004 à 2015, deux Vice-présidents communistes y ont siégé. Il y a, de nouveau, un Vice-président Communiste au Syndicat Mixte de l'Aéroport depuis mars 2016.

Quelle que soit la couleur politique des diverses collectivités concernées, elles se sont toutes prononcées pour ce transfert. Aujourd'hui, dans un contexte particulièrement sensible, où les

pressions exercées et exacerbées sont considérables, **56% à 59% des habitants du territoire, selon les différents sondages, se prononcent pour la mise en chantier de ce grand projet d'avenir.**

Parmi eux, la plus forte approbation au projet s'exprime chez **électrices et électeurs Communistes-Front de Gauche, avec 70% d'avis favorables**, selon l'enquête réalisée par l'institut Louis Harris.

**56 À 59%** DES HABITANTS DU TERRITOIRE SE PRONONCENT POUR LA MISE EN CHANTIER DE CE PROJET

## 4 LE DÉFI DE LA PROGRESSION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE VOLS

Le trafic aérien mondial double tous les 15 ans. A Nantes Atlantique, le trafic a doublé en seulement 10 ans. Aujourd'hui, il y a 50 000 mouvements d'avions par an à Nantes Atlantique (25 000 au décollage, 25 000 à l'atterrissage) qui impactent particulièrement Nantes, Rezé et Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. Demain, ce seront 65 000 mouvements par an, **200 avions par jour à survoler le cœur de Nantes, soit un avion toutes les 3 minutes en heure de pointe à basse altitude.**

Le trafic aérien n'a cessé de croître à l'aéroport Nantes Atlantique, au point que la progression de l'année 2014 fut à nouveau de 5,7%, celle de 2015 de 5,5%. **C'est la plus forte progression de France depuis 2009.**

L'augmentation du nombre de passagers est constante pour atteindre **4,398 millions dès décembre 2015, alors que la Déclaration d'Utilité Publique prévoit 4,4 millions de passagers en 2020.** Un trafic qui a progressé d'1 millions de passagers en 3 ans et doublé en moins de 10 ans.

Les prévisions hautes d'estimation du trafic réalisées pour le dossier d'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), sont donc atteintes avec près de **cinq ans d'avance** et l'étude récente menée par la Direction Générale de l'Aviation Civile prévoit un trafic de 6 millions de passagers pour 2030. *En clair, le retard pris sur l'ouverture et l'évolution constante du nombre de*

*passagers posent déjà la question de l'extension du nouvel aéroport.*

Ce trafic représente actuellement **12 500 avions qui survolent annuellement l'hyper centre de Nantes, à moins de 500 mètres d'altitude.** Si l'emport augmente avec une moyenne de 76 passagers par vol (références 2012), le nombre de vols progresse également de 2,5% avec plus de 50.000 vols en 2015.

Les conséquences des nuisances sonores pour les **45.000 habitants** répertoriés dans le plan d'exposition au bruit sont importantes, d'autant que **280 vols ont été déplacés la nuit** en 2015 pour cause de saturation de l'actuel aéroport. Il y a eu **70 jours de saturation en 2014, 135 jours en 2015...**

**135** JOURS DE SATURATION EN 2015

**4,398** MILLIONS DE PASSAGERS EN DÉCEMBRE 2015

**12 500** AVIONS PAR AN SURVOLENT L'HYPER CENTRE DE NANTES, À MOINS DE 500 MÈTRES D'ALTITUDE

# 5 UN FINANCEMENT EXEMPLAIRE



Le coût de l'aéroport, aux conditions de sa mise en œuvre à 4 millions de passagers, s'élève à **561 millions d'€**.

**L'Etat finance les investissements régaliens, ainsi que la moitié du coût de la voirie, pour un total de 131 millions d'€.**

**Les collectivités apportent, voirie comprise, 115 millions d'€ sous forme d'avances forfaitaires, remboursables, non révisibles et valorisables.**

**La participation de Vinci au financement, aux conditions actuelles, est de 315 millions d'€.** Les extensions nécessaires à l'accueil de 6 millions, puis 9 millions de passagers seront financées en totalité par Vinci.

En respect du contrat de concession, **un Comité de Suivi Stratégique de la Concession a été mis en place depuis janvier 2011**. Il est présidé par les collectivités qui contribuent au financement. Elles se sont dotées d'un cabinet d'expertise comptable et juridique qui examine chaque année les comptes de Vinci Airports.

Ce Comité de Suivi est composé de l'Etat (Préfet de Région et Direction Générale de l'Aviation Civile), de Vinci, des collectivités qui participent au financement. Celles-ci seront remboursées par Vinci avec un dispositif de participation aux excédents d'exploitation à chaque fois qu'ils seront supérieurs aux prévisions du plan d'affaires.

**Ce financement original est fondé sur le contrôle de fonds privés...de Vinci...**

Au terme du remboursement de la part des collectivités (115 millions d'€), celles-ci toucheront annuellement 5% des résultats de l'Aéroport, jusqu'à la fin de la concession en 2065.

Conformément au contrat de concession, les actionnaires de Vinci Airports ne perçoivent aucun

dividende tant que le nouvel aéroport n'est pas en service.

En aucun cas, les collectivités locales ne financent le fonctionnement de l'aéroport, ni les compagnies aériennes.

Par ailleurs, l'Etat reversera aux collectivités qui participent au financement 47% de la vente des terrains de l'actuel aéroport, dans la limite de 50 millions d'€.

Contrairement aux affirmations répandues, il ne s'agit pas d'un Partenariat Public Privé qui est un contrat de «location avec option d'achat à charge de construction».

Il s'agit d'une **délégation de service public** tout à fait conventionnelle. Le propriétaire de l'Aéroport est, et restera l'Etat. A titre d'exemple comparatif, le coût du transfert (561 millions d'€), qui intègre la tour de contrôle et les accès routiers, équivaut à 30 km d'une ligne LGV.

Pour mémoire, le coût total de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, un autre projet d'infrastructure structurant pour le Grand Ouest, a un coût de 3,4 milliards d'€, financés pour 1 milliard par les collectivités et 1,2 milliard par l'Etat et SNCF réseau...en *Partenariat Public Privé*, et donc à fonds perdus pour les collectivités.

Et, que dire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), dont le coût de 7 milliards d'€ est totalement financé en Partenariat Public Privé ?

**561** MILLIONS D'EUROS : COÛT DU NOUVEL AÉROPORT.

**1,8** MILLIARDS D'EUROS PAR AN, C'EST CE QU'APPORTE L'AÉROPORT À L'ÉCONOMIE DE NOTRE DÉPARTEMENT.

**3,4** MILLIARDS D'EUROS, COÛT TOTAL DE LA LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE, FINANCÉS POUR 1 MILLIARD PAR LES COLLECTIVITÉS ET 1,2 MILLIARD PAR L'ÉTAT...EN PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ.

# 6 LES DESSERTES TERRESTRES

## LA DESSERTE ROUTIÈRE :

**La création d'un barreau routier d'accès à la plateforme depuis les RN 165 (Nantes - Saint-Nazaire/Vannes) et 137 (Nantes - Rennes):**

Cette voie, qui sera intégrée au réseau routier national en tant que route express 2x2 voies, s'inscrit pleinement dans la démarche globale de développement durable liée à l'aéroport. Cette desserte sera de type « apaisée » avec notamment des aménagements qui incitent au respect de la vitesse limitée à 90 km/h.

## LES PROJETS DE DESSERTES EN TRANSPORTS COLLECTIFS :

**Une desserte en tram-train par l'Est :**

Un tram-train électrique à partir de la gare de Nantes, empruntant pour partie (sur 12 km) la ligne Nantes-Châteaubriant mise en service en février 2014, est envisagé, pour desservir l'aéroport.

Cette ligne aura une double vocation de desserte périurbaine (Vigneux-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Treillières, l'ouest de La Chapelle-sur-Erdre) et de desserte de l'aéroport.

**Une liaison ferroviaire rapide Nantes-Rennes/Bretagne Sud, via l'aéroport, par l'Ouest :**

A l'horizon 2035, les études d'opportunité simplifiées ont montré l'intérêt d'une desserte permettant de relier Rennes à Nantes, via l'Aéroport, en moins d'une heure, ainsi que le Sud Bretagne à l'aéroport dans de très bonnes conditions de temps et de fréquence.

Comme l'arrêt Tram Train, la gare sera positionnée au droit de l'entrée de l'aérogare afin de faire jouer pleinement l'intermodalité.

**Cette ligne est inscrite dans le Schéma National des Infrastructures de Transport de juillet 2010.**

# 7 UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ



La consommation d'espaces agricoles pour le transfert de l'Aéroport sera faible au regard des enjeux liés à la périurbanisation.

**L'aéroport va conduire à terme à l'artificialisation de 736 hectares, alors que 2000 hectares de terres sont consommées chaque année en Loire-Atlantique pour le développement des activités humaines.**

**La préservation de 17 300 hectares d'espaces agricoles et naturels** est actée avec la mise en œuvre d'un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PEAN), le plus grand de France. Il permettra de protéger durable-

ment d'immenses espaces à vocation agricole et naturelle entre le Nord de l'agglomération et l'Aéroport. A l'intérieur du périmètre de la concession, 700 ha seront laissés à l'état naturel ou agricole à l'ouverture de l'aéroport.

**Le transfert permettra de protéger le lac de Grand Lieu (réserve naturelle classée et zone Natura 2000)** et de limiter la périurbanisation nantaise. Les collectivités locales, comme l'Etat, veillent à ce que ce projet Haute Qualité Environnementale soit construit dans le strict respect des règles de compensation environnementale et dans le respect de la loi sur l'eau.

Le transfert permettra la **construction de logement pour 15.000 habitants supplémentaires à l'intérieur du périphérique**, économisant ainsi, en étalement urbain, deux fois la surface de l'aéroport.

L'ensemble des recommandations complémentaires retenues dans le rapport de la Commission du dialogue de 2013 ont été intégrées au projet.

**17 300** HA D'ESPACES AGRICOLES ET NATURELS PRÉSERVÉS AVEC UN PÉRIMÈTRE DE PROTECTION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS PÉRIURBAINS (PEAN), LE PLUS GRAND DE FRANCE

**15.000** HABITANTS SUPPLÉMENTAIRES À L'INTÉRIEUR DU PÉRIPHÉRIQUE, ÉCONOMISANT AINSI, EN ÉTALEMENT URBAIN, DEUX FOIS LA SURFACE DE L'AÉROPORT

# 8 DES CONSÉQUENCES DU MAINTIEN DE NANTES ATLANTIQUE



Vue de l'aéroport Nantes Atlantique

Selon la Direction Générale de l'Aviation Civile, la rénovation complète de la piste et son extension ainsi que l'extension de l'aérogare, qui ne répondra plus à partir de 2023 aux normes internationales de sécurité, représentent un investissement quasi comparable à celui de l'Aéroport du Grand Ouest.

**En cas de maintien de l'aéroport sur son site actuel, les trois dérogations européennes obtenues en raison du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, seraient supprimées.**

## LA PREMIÈRE CONCERNE LE DROIT D'ATERRISSAGE DANS UN ANGLE DE 13° DE L'AXE DE LA PISTE.

Cette suppression, tout comme la mise en place d'un système de guidage obligatoire à l'atterrissage des avions (I.L.S.), conduira à un survol amplifié du centre ville pour s'aligner face à l'axe de la piste. Il faut passer le plan d'exposition au bruit de 45.000 à 64.000 habitants et, avec la croissance prévue, à 80.000 habitants.

## LA DEUXIÈME CONDUIT À FAIRE UNE PISTE CONFORME AUX RÈGLES INTERNATIONALES.

L'actuelle piste doit être déconstruite, reconstruite, épaissie, élargie et allongée. Cette opération conduit à la fermeture totale de l'Aéroport pour 6 mois minimum.

## LA TROISIÈME SUPPRESSION DE DÉROGATION RÉINSTATE L'OBLIGATION D'UNE ZONE TAMPON DE 240 MÈTRES ENTRE LA FIN DE LA PISTE ET LES PREMIÈRES HABITATIONS.

Située dans l'axe de la piste, la commune de Saint-Aignan-de-Grandlieu verrait une partie de ses habitations du bourg détruites jusqu'à l'église pour répondre à cette exigence.

Pour palier cette situation, les opposants proposent la création d'une nouvelle piste réorientée à Nantes-Atlantique.

Elle obligerait à des atterrissages et décollages vent de travers, ce qui est irréaliste. De plus, avec cette hypothèse, il faudrait acquérir 260 hectares, dont 210 hectares de zones agricoles, dont 25 hectares en AOC et plus de 30 hectares de zones d'activités.

Les études réalisées par la DGAC concernant cette hypothèse ont démontré la non pertinence de cette solution.

**Il faudrait aussi déplacer ou enterrer une partie de la ligne ferroviaire Nantes/Pornic, trois routes départementales, reconfigurer l'aérogare et la tour de contrôle, ce qui explique le coût élevé du maintien.**

**Le plan d'exposition au bruit, catégorie B et C, concernerait 10 000 personnes, un établissement de santé, deux lycées, trois collèges, une école et vingt-neuf villages urbanisés se situant à moins d'un kilomètre.**

**A comparer avec les 900 habitants concernés par le plan d'exposition au bruit à Notre-Dame-des-Landes, 2700 à terme...**

**6** MOIS MINIMUM DE FERMETURE TOTALE DE L'AÉROPORT POUR QUE L'ACTUELLE PISTE SOIT DÉCONSTRuite, RECONSTRuite, ÉPAISSIE, ÉLARGIE ET ALLONGÉE.

**900** HABITANTS CONCERNÉS PAR LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT À NOTRE-DAME-DES-LANDES, 2700 À TERME...

**64 000** HABITANTS CONCERNÉS PAR LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT À NANTES, 80 000 HABITANTS À TERME...

## **A SAVOIR :**

**Après le transfert de l'aéroport, une piste exclusivement réservée à Airbus sera conservée à Nantes Atlantique pour les avions Beluga.**

# EN CONCLUSION...



La Bretagne et les Pays de la Loire méritent un développement harmonieux de leurs territoires, méritent d'entrer dans ce siècle en réunissant les conditions d'occu-

per toute leur place au plan européen et mondial. Cet aéroport contribuera à tourner résolument le Grand Ouest vers l'avenir, vers son avenir.

**Il permettra de répondre au défi de la croissance aéronautique, à une plus grande attractivité pour son développement industriel et à l'emploi.**

De ce point de vue, **le retard du démarrage des travaux à Notre-Dame-des-Landes bloque aujourd'hui, sur une partie du site de Nantes Atlantique, l'installation d'entreprises, PME** notamment, liées à l'industrie aéronautique, la navale, les Energies Marines Renouvelables...au développement de l'Institut de Recherche Technologique Jules Vernes et autres activités de recherche.

**Ce sont environ 5000 emplois qui sont ainsi « gelés » dans l'attente du déplacement de Nantes Atlantique**, hormis, bien sûr, les 3500 em-

ploi prévus à la construction du nouvel aéroport et les emplois pérennes consécutifs à sa réalisation.

Cet avis, forgé à l'aune d'arguments étayés, a toujours été celui de l'ensemble des élu-e-s Communistes régionaux que l'on peut vérifier par la totalité des votes, celui de nombreux Communistes de la Région des Pays de la Loire, de très nombreux Communistes de Loire Atlantique et de ses élu-e-s qui ont, eux aussi, voté dans leurs collectivités respectives pour le transfert.

**Après des années de débats, de recours dont aucun n'a abouti, il n'y a plus aujourd'hui aucun recours qui concerne l'Aéroport lui-même.**

Rien ne s'oppose à ce qu'il entre dans sa phase de réalisation. C'est ce qu'attendent 56 à 59% des habitants des Pays de la Loire selon deux enquêtes. **Parmi eux, la plus forte approbation au projet s'exprime chez électrices et électeurs Communistes-Front de Gauche, avec 70% d'avis favorables**, selon l'enquête réalisée par l'institut Louis Harris.

La récente intervention de Ségolène Royal qui, sous prétexte de solution alternative de dernière heure, demande d'étudier une répartition sur plusieurs aéroports est irrecevable.

Elle a été examinée, considérée comme non pertinente et rejetée par la Commission du dialogue et figure aux pages 13, 23, 24, 27 du rapport de cette

## VOTE DES ÉLU-E-S COMMUNISTES RÉGIONAUX DE 1998 À 2010

**Décembre 2000** : POUR à l'unanimité. Soutien du projet de nouvel aéroport avec dessertes ferroviaires.

**Décembre 2001** : POUR à l'unanimité. Expression sur l'urgence d'engager le projet devant la saturation du trafic prévue.

**Janvier 2003** : POUR à l'unanimité.

- Accord pour le projet autour d'un vrai débat et d'une prise en compte des préoccupations des populations riveraines.

- Demande de la mise en action du Syndicat Mixte d'Études de l'aéroport.

**Mai 2003** : 2 POUR, 4 ABSTENTIONS. Contribution du Conseil régional au Débat public.

**Décembre 2003** : POUR à l'unanimité.

- Participation au financement du fonctionnement

du Syndicat Mixte d'Études.

- Dans le cadre du CPER, études préliminaires.

**Janvier 2005** : POUR à l'unanimité. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.

**Janvier 2006** : POUR à l'unanimité. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.

**Janvier 2007** : POUR à l'unanimité. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.

**Janvier 2008** : POUR à l'unanimité. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.

**Juin 2008** : POUR à l'unanimité. Rappel des engagements de la Région.

**Janvier 2009** : POUR à l'unanimité. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.

**Janvier 2010** : 5 POUR, 3 abstentions. Participation au financement du Syndicat Mixte d'Études.