

Les « 10 vérités qui dérangent » mises en avant par l'Atelier Citoyen ne reposent sur aucune expertise technique ni aucune réalité financière

10 « CONTRE » VÉRITÉS QUI NE DÉRANGENT... QUE LEURS AUTEURS !

1 Nantes-Atlantique, l'aéroport international de Nantes, peut être conservé et amélioré sur son emprise actuelle pour accueillir davantage de passagers, pour un coût tout à fait raisonnable.

Aérogare, parkings, circulation autour de l'aéroport..., tout peut être restructuré pour réorganiser les circuits de façon optimale, tant pour le confort des passagers que pour l'activité des compagnies aériennes. L'agrandissement de l'aérogare est possible dès à présent, puis ultérieurement si nécessaire, en fonction de l'évolution du trafic.

Vue aérienne de l'aérogare et des parkings.



FAUX !

Bien entendu, ex-nihilo, une plate-forme aéroportuaire de 340ha avec une piste de 2900m de long, peut en théorie être conservée et améliorée pour accueillir plus que les 4,4 millions de passagers et les 49 250 mouvements commerciaux que Nantes-Atlantique a traités en 2015.

Mais l'exemple de Genève mis en avant par l'atelier citoyen, constitue une exception dans les grands aéroports européens ; les commentaires faits par un responsable de cet aéroport devant Des Ailes pour l'Ouest sur les contraintes logistiques, financières, techniques et environnementales d'une telle situation, amènent logiquement à sa conclusion, « si on avait une opportunité de transfert sur un site moins contraint, on la mettrait en œuvre au plus vite ».

La contre-vérité de l'assertion des opposants tient dans le « pour un coût très raisonnable » ; que ce soit en matière d'investissement de réaménagement, intégrant les coûts ou indemnités d'exploitation sous chantier, ou d'exploitation future de la plate-forme, les coûts seraient largement du niveau de ceux du transfert à NDDL. Et s'exonérer dans une telle affirmation, de l'environnement urbain de l'aéroport et de la question du survol de l'agglomération nantaise, notamment des bourgs situés en « bout de piste », constitue une contre-vérité par omission.



2. La piste unique de l'aéroport nécessite seulement des travaux de rénovation. Lors de la prochaine opération de resurfage, il sera possible de corriger les creux du profil actuel de la piste. D'autres travaux permettront d'améliorer son efficacité (ajout de bretelles de sorties rapides, rampe lumineuse côté nord) et de réaliser les mises en conformité nécessaires (élargissement du taxiway, prolongation de la piste de 60 m). Le coût de l'ensemble, 25 millions d'euros, est tout à fait cohérent avec diverses rénovations récentes de pistes, comme à Charles de Gaulle, Francfort ou Orly (respectivement 15, 19 et 30 millions d'euros).

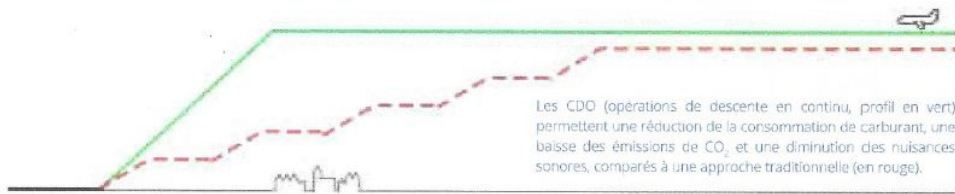
Rappel : la DGAC préconise inutilement une réfection totale de la piste, soit 355 millions d'euros de travaux dont 85 millions d'euros de perte d'exploitation (fermeture de 3 à 6 mois).

Vue aérienne de l'aéroport international Nantes-Atlantique.

FAUX !

Le « spécialiste ! » de l'atelier citoyen est certainement un bon technicien, mais il ignore visiblement les enjeux, coûts et contingences d'un chantier de réfection complète d'une piste d'aéroport sous exploitation, et les règlements internationaux dont le respect nécessite des niveaux de travaux conséquents. La structure de l'ensemble des chaussées aéronautiques n'est plus suffisante pour assurer un niveau de portance adapté à la croissance du trafic. Un simple surfacage n'est pas à même de restituer ce niveau de portance par essence même car c'est le résultat du travail sur la superposition des différentes couches en profondeur qui y contribuent. Corroboré par des exemples extérieurs de travaux de construction, rénovation ou entretien d'autres aéroports, le chiffrage présenté par la DGAC, sur le long terme et en trois phases, et intégrant les coûts ou indemnités d'exploitation sous chantier, est le seul qui puisse être pris en compte et tenir la comparaison avec d'autres travaux réalisés sur des plate-formes de même type, même si, bien évidemment comme dans toutes les estimations de ce niveau, elle nécessiterait des adaptations et précisions.

3 Les trajectoires d'arrivée et de départ de Nantes-Atlantique peuvent être revues de façon à contribuer à la réduction des nuisances sonores et à fluidifier le trafic. Cela a été fait à Marseille, Toulouse, Lyon... À Nantes, c'est tout à fait réalisable ; certains équipements, pour améliorer la sécurité, sont présents et disponibles sur le site, dans des cartons. Ils ne sont tout simplement pas mis en place.



FAUX !

L'atelier citoyen réinvente les règles et procédures et c'est rafraîchissant. Mais faire croire à l'aide d'un schéma trompeur qu'on pourrait plus que doubler l'altitude au-dessus de Nantes est proprement scandaleux.

Les trajectoires d'ores et déjà appliquées à Nantes-Atlantique se font en descente en continu avec une pente d'environ 3,1° (environ 5,4%), contrairement au schéma présenté par l'atelier citoyen ; la DGAC précise que les descentes en continu n'ont d'effet qu'au-delà de 10km de l'aéroport.

À ce jour, la trajectoire théorique fait passer les avions 400m au-dessus de la gare de Nantes, 200m au-dessus du secteur de Trentemoult et moins de 150m au-dessus du bourg de Saint-Aignan.

L'Atelier citoyen préconise également une augmentation de la pente de descente de référence.

Certes dans des cas très particuliers, comme à London-City-Airport, les avions pratiquent une pente plus importante (5,4 au lieu de 3,1), mais avec des appareils très spécifiques.

Dans le cas d'une telle procédure, les bruits aérodynamiques (prédominants sur ceux des moteurs en phase d'atterrissage) seraient plus importants du fait de la traînée complémentaire des avions volets sortis.

Des aéroports européens ont envisagé d'augmenter leurs pentes de descente, mais n'envisagent que des adaptations très mineures sans effet sur les altitudes de survol des secteurs proches des pistes ; les expérimentations en cours à Francfort et à Heathrow sont en fait limitées à 3,2° pour des raisons environnementales.



Tracé possible du prolongement de la ligne de tram et aménagements à prévoir.

4 La desserte de Nantes-Atlantique en transports en commun est facilement réalisable. Deux solutions existent, simples à mettre en œuvre. Le tramway peut être prolongé de 2 km depuis son terminus actuel de Neustrie, ligne qui peut en outre desservir la zone d'activité proche (plus de 8 000 salariés). Cette option coûterait de 40 à 50 millions d'euros, pour 30 mois de travaux. La liaison ferroviaire peut être réactivée par une rénovation de la voie existante qui arrive à l'aéroport. Grâce la connexion avec la gare de Nantes, à peu près 2 millions d'habitants seraient à moins d'une heure de train de l'aéroport. Coût : 25 à 35 millions d'euros.

FAUX !

Rappel : Le tram-train du projet de NDL coûterait au minimum 150 millions d'euros, avec un déficit annuel de 6 millions d'euros.

Le cahier de l'atelier citoyen, production de type "yakafouon", démontre l'absence en son sein, de toute réflexion d'économie des transports et s'exonère de toute justification financière, voire environnementale.

Dans un cas comme celui de Nantes-Atlantique, toute desserte ne peut fonctionner que dans une logique de navette cadencée à partir du centre ville et de la gare ferroviaire.

Une extension du réseau tramway, sur les 2km qui séparent le terminus de Neustrie de l'aérogare, représenterait un coût d'investissement élevé (15 à 25M€ /km), avec des difficultés techniques liées à un ouvrage de traversée du périphérique juste en dessous de lignes électriques haute tension (abaissées pour des raisons aéronautiques) et à la nécessité de traverser la zone humide du Chaffault en contact direct avec la zone Natura 2000 de la Loire.

Mais les résultats d'exploitation d'un tel équipement ne deviendraient acceptables (cf évaluation socio-économique réglementaire pour ce type d'équipements) que bien au-delà des 2 000 voy/j actuels.

Et quand à l'aménagement du réseau ferroviaire, pour une telle navette cadencable à 20', cela nécessiterait le doublement et l'électrification de la ligne entre l'île de Nantes et l'aérogare, notamment dans la traversée du centre urbain de Rezé (qui compte six passages à niveau), pour une ligne déjà fortement occupée par les TER desservant le Pays de Retz.

Les coûts d'investissement et d'exploitation d'un tel système ne seraient justifiés qu'en cas de forte densification de l'ensemble du secteur. Par ailleurs, les trains inter-cités en provenance des villes de l'hinterland de l'aéroport ne desserviront que la gare de Nantes, et il est inimaginable, pour des raisons d'exploitation et d'équilibre économique, qu'elles aillent sur un terminus isolé avec des contraintes de capacité d'accès.

5. Pratiquement tous les acteurs seraient financièrement gagnants avec le maintien de Nantes-Atlantique, surtout les collectivités locales. Avec Notre-Dame-des-Landes où toutes les voies d'accès sont à créer, les collectivités locales dépenseraient énormément d'argent (920 millions d'euros au total sans compter un raccordement à l'hypothétique LGV Nantes/Rennes). A Nantes-Atlantique, elles financeraient seulement une desserte en tramway ou en train (40 à 50 millions d'euros). Seules les banques verraient fondre leurs gains et ce, de façon importante.

Si Nantes-Atlantique est conservé, AGO et l'Etat gagnent plus d'argent qu'en construisant NDL et les collectivités locales évitent de nombreuses dépenses. Les piles de pièces représentent les estimations basses de ces gains supplémentaires des uns, de ces dépenses évitées des autres, en millions d'euros constants 2016.



6. Au total, conserver et rénover Nantes-Atlantique coûtera huit à dix fois moins cher que de construire Notre-Dame-des-Landes. Les coûts comparés des deux projets intègrent tous les travaux de constructions, rénovations, agrandissements et dessertes, sur 55 ans, soit la durée de la concession pour AGO-Vinci. Ils intègrent aussi les coûts d'exploitation et, pour le maintien de Nantes-Atlantique, le coût de résiliation du projet. Jusqu'à présent, les coûts des dessertes pour Notre-Dame-des-Landes (tram-train et pont sur la Loire) n'avaient pas été intégrés à la présentation du coût global du projet. Ne sont pris en compte dans le coût total du projet NDL ni le coût de l'éventuelle ligne LGV et sa gare à l'aéroport, ni celui de la gestion de la piste restant à Bouguenais pour Airbus.

FAUX !

L'atelier citoyen, très attentif à la maîtrise des dérapages financiers (sauf pour les solutions qu'il préconise !) affecte à l'aéroport du Grand Ouest des opérations complémentaires dont le coût n'est pas, ou que très peu, lié à la fonction aéroportuaire :

- . la ligne Tram-train, dont seulement 20% du trafic est lié à l'aéroport (80% de périurbain) et seulement 30% des coûts d'investissement (la section terminale Treillières-aérogare) ; les charges d'exploitation de ce réseau seraient quasiment équilibrées du fait d'une tarification spécifique pour l'accès à l'aéroport.
- . la ligne ferroviaire Nantes-Rennes et son raccordement à l'aéroport, intégré au projet d'aménagement du territoire interrégional des Liaisons Nouvelles Bretagne – Pays de la Loire (un peu plus de 3 milliards d'euros, dont 1 Milliard pour la branche Nantes-Redon), alors que les trafics liés à l'aéroport en amélioreraient fortement les résultats d'exploitation.
- . un nouveau franchissement de Loire (476M€ affichés pour un projet inexistant !), sujet sans aucun rapport avec l'aéroport puisque plus de 75% du trafic lié à l'aéroport concerne le nord Loire et que son transfert se traduira par une réduction arithmétique des franchissements de Loire

L'atelier prend en compte dans ses calculs une hypothèse de dépassement des coûts de construction de NDDL de 45%, ce qui est irréaliste puisque le contrat de concession met ces éventuels surcoûts aux risques et périls du concessionnaire, et que celui-ci a eu tout intérêt à maîtriser ces dépenses dans son offre. Il affiche un engagement financier des Collectivités sur le projet de 868M€, alors que cet engagement est contractuellement limité à 115,5M€.

Par ailleurs, il sous-évalue totalement les coûts de rénovation de Nantes Atlantique (175M€), en les limitant aux extensions, sans prendre en compte la rénovation lourde de l'existant (objectifs d'économie d'énergie volontaristes), aussi onéreuse qu'une construction neuve, et les coûts logistiques d'un chantier sous exploitation.

Enfin, l'évocation des « gains des banques » semble purement dogmatique et oublie que toute opération nécessitant des emprunts s'avère onéreuse si on cumule les intérêts sur du long terme ; en l'occurrence ce terme est de 55ans pour NDDL et serait du même ordre s'il fallait financer dans le long terme des évolutions de Nantes-Atlantique !

L'ensemble de ces assertions démontrent clairement que l'atelier citoyen cherche d'une part à sous-évaluer systématiquement les coûts d'une hypothétique évolution de Nantes-Atlantique, et d'autre part à intégrer au financement de l'aéroport de NDDL des opérations qui ne relèvent pas de son économie.

Financement public du transfert aéroport

Subvention d'investissement à la construction de NDDL

. Etat 55M€
 . Collectivités 75M€
 Total 130M€

Voirie de desserte Etat
 . Etat 40,5M€
 . Collectivités 40,5M€
 Total 81M€ HT

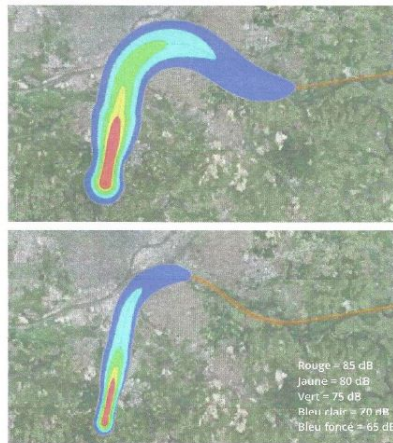
Equipements aéronautiques (tour de contrôle, ...) : Etat 34M€

Il a de plus beaucoup de difficultés à comprendre le cadre économique d'un dossier de concession signé aux risques et périls de l'exploitant, excluant tout financement public d'équilibre à l'exploitation de la concession, ce qui l'a amené à faire des évaluations « prudentes » de ses recettes. L'atelier citoyen oublie par ailleurs que les financeurs publics ont assorti leur subvention d'investissement de 130M€ d'une clause de retour à meilleure fortune qui les fera bénéficier d'un reversement d'une partie des plus que probables excédents d'exploitation (40% la 6^{ème} année, 50% la 11^{ème} et 60% à partir de la 16^{ème}). Le financement public de ce projet est maîtrisé et bien inférieur à celui des plus récentes lignes TGV (pour la LGV Bretagne - Pays de la Loire, d'un coût supérieur à 3 millions d'euros, plus d'un milliard d'euros pour les collectivités, et là, sans espérance de retour à meilleure fortune !)

7 Nantes-Atlantique maintenu ne signifiera pas plus de personnes soumises aux nuisances sonores, au contraire. La réduction des zones de bruit s'observe sur la quasi-totalité des aéroports dans le monde et va se poursuivre avec l'arrivée, en cours, d'une nouvelle génération d'appareils nettement moins bruyants. Le nombre moyen de passagers par avion continue d'augmenter. Pour ces raisons, l'État français a renoncé en 2013 à son projet de transfert de l'aéroport de Toulouse où les logements concernés par le bruit aérien sont pourtant onze fois plus nombreux qu'à Nantes, selon le Plan de Gêne Sonore (PGS).

Pour justifier le transfert d'aéroport en Loire-Atlantique, la DGAC annonce une augmentation importante du nombre de personnes soumises au bruit aérien à l'avenir, sur la base d'hypothèses qui prennent le contre-pied des évolutions actuelles.

Simulation bruit sur des départs Nord à Nantes-Atlantique à trajectoire identique ; Motorisation ancienne génération (en haut) et nouvelle génération (en bas). (Source constructeur, droits réservés)



FAUX !

L'atelier citoyen affirme « Nantes Atlantique maintenu ne signifiera pas plus de personnes soumises aux nuisances sonores, au contraire » ; c'est totalement faux, et insupportable pour les habitants concernés. Il affirme que la DGAC ne prend en compte les avions en cours de développement qu'après 2037.

Il s'agit là d'une affirmation fallacieuse, le rapport DGAC de septembre 2013 affirmant qu'à l'horizon 7M de passagers, tous les avions seraient de nouvelle génération, mais que, dès 2030, il est tenu compte d'une évolution progressive de la flotte. Il affirme par ailleurs que les prévisions de la DGAC en matière de trafic, passagers et mouvements d'avion, sont surévaluées. Les opposants au projet ont toujours minimisé la réalité des évolutions, alors que les trafics 2015 (4.400.000 passagers) sont bien supérieurs aux prévisions les plus optimistes.

Les mouvements commerciaux, passés de moins de 40.000 à plus de 49.000 depuis 2010, continueront à augmenter et la prévision DGAC de 65400 mouvements commerciaux à l'horizon 2030 constitue une hypothèse de travail réaliste, compatible avec un objectif de précaution qui doit servir de logique aux réglementations de protection contre les nuisances sonores.

L'atelier citoyen semble considérer que la modernisation des avions et l'évolution des trajectoires impliqueront uniformément la réduction des zones impactées par les nuisances sonores. Cela vaut pour les trajectoires de décollage, le bruit étant alors directement fonction des moteurs. Mais cela ne vaut en aucune façon pour les trajectoires d'atterrissage pour lesquelles ce sont les bruits aérodynamiques qui prédominent.

Les zones de nuisances sonores se réduiront donc en épaisseur, mais s'allongeront sous les alignements d'atterrissage, ce qui, avec la mise en place inéluctable d'un dispositif d'ILS côté nord-est et le rééquilibrage des mouvements entre les deux côtés de la piste, mettrait le cœur de la métropole nantaise (survol de la Tour Bretagne) en zone C du PEB. Cette problématique est spécifique à Nantes, dont le centre ville est à moins de 7km de l'entrée de piste, et non comparable à celles de Londres dont le centre est à plus de 20km des pistes d'Heathrow, ou à celles de Genève, Toulouse ou Bordeaux, dont les centres villes ne sont pas sous les trajectoires.

De l'autre côté, le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu se retrouverait en grande partie en zone B du PEB, zone dans laquelle aucune nouvelle habitation, ni réhabilitation, ne serait autorisée ! (que dire aux habitants déjà présents !). A noter que le sentiment d'insécurité des populations va de pair avec l'augmentation des survols à basse altitude de notre agglomération.

La maîtrise des nuisances sonores constitue un enjeu essentiel pour les habitants :

- ⇒ les zones de bruit d'un nouveau PEB réglementaire (simulation DGAC ci-jointe) 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 : 200 => 1.300 en zone B, 5.900 => 18.300 en zone C, 45.800 => 71.100 en zone D (pour mémoire, les zones de bruit de NDDL avec 9MPax concerneraient 50 habitants en zone B, 600 en zone C et 2.700 en zone D)

Il est indécent de se moquer ainsi du « devenir durable » des habitants de l'agglomération impactés aujourd'hui, ou à plus long terme, par le bruit et l'insécurité de l'aéroport, alors même qu'ils attendent la réalisation d'un transfert protecteur des habitants proches et déclaré d'utilité publique depuis



8 Le maintien de Nantes-Atlantique consoliderait le pôle économique le plus important du sud de Nantes, en particulier Airbus. Le sud Loire, moins pourvu d'emplois que le nord Loire, conserverait les 1 800 emplois menacés de transfert. En outre, l'arrivée d'une desserte en transports en commun de la plate-forme bénéficierait à un vaste tissu industriel et de recherche.



FAUX !

On dénombre 8 300 emplois sur la zone d'activité dont fait partie l'aéroport.

L'atelier citoyen met en exergue la « perte » pour le sud Loire de l'agglomération nantaise des 1.850 à 2.000 emplois liés au transfert de l'aéroport, et souligne le déficit en emploi de ce secteur de l'agglomération.

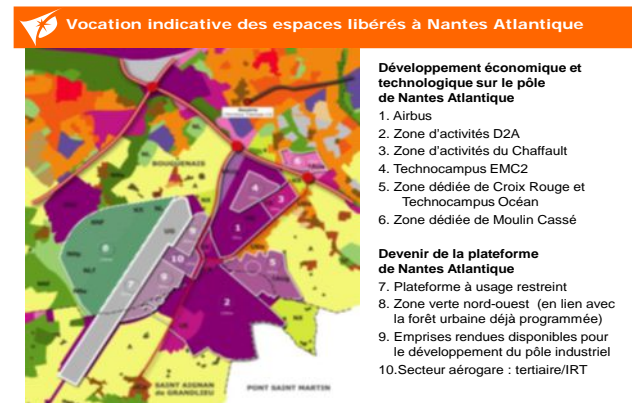
Il sous-entend aussi que le transfert de l'aéroport pourrait impliquer la suppression à terme de l'usine Airbus qui serait fragilisée en soulignant la question cruciale pour Airbus du maintien de la piste, pour l'accueil des Beluga (nota : futurs Beluga XL à l'horizon 2019, aptes à transporter des tronçons de A350).

Mais en fait l'activité d'Airbus n'a aucun lien avec l'activité de l'aéroport commercial, seulement avec la piste, et serait la première à bénéficier de la libération d'espaces autour de ses implantations actuelles.

Le maintien de la piste, et d'une exploitation répondant aux attentes économiques du pôle industriel proche, est prévu dans l'opération de transfert et dans le contrat de concession.

L'atelier citoyen évoque, mais ne reprend pas dans ses conclusions, les informations données par Nantes Métropole et la Région sur le développement de l'IRT Jules Verne et le réaménagement du secteur bénéficiant des espaces libérés par le transfert de l'aéroport commercial, qui permettra d'accueillir 5.000 nouveaux emplois dont 1.000 chercheurs.

Schéma d'étude Nantes Métropole sur le devenir du secteur de Nantes Atlantique après transfert de l'aéroport



Par ailleurs, il n'aborde pas le problème de l'emploi dans la CCEG qui est nettement plus en déficit que le sud Loire de l'agglomération nantaise et pour laquelle l'arrivée des emplois de l'aéroport constituerait un rééquilibrage appréciable.

En matière d'emploi, les effets du transfert de l'aéroport ne se traduiront pas par la perte sèche de 2000 emplois pour le sud Loire, mais se résument à une soustraction :

2.000 emplois transférés pour l'aéroport et 5.000 emplois créés dans le cadre de l'IRT

=> 2.000 emplois de plus pour la CCEG

=> 3.000 emplois de plus pour le sud Loire de l'agglomération nantaise



9 L'aérogare de Nantes-Atlantique peut réduire de 40 % ses consommations énergétiques et diviser par trois ses émissions de gaz à effet de serre. Une rénovation thermique et un travail approfondi sur l'usage de l'énergie permettrait d'arriver à de telles améliorations. Même si le projet de Notre-Dame-des-Landes est celui d'un aéroport économe en énergie, les ressources nécessaires à sa construction équivalraient à 50 ans de sa consommation énergétique et à 110 ans de ses émissions de gaz à effet de serre...

La construction du projet de NDLD équivaldrait d'un point de vue environnemental à plus de 100 ans de rejet de CO₂, de ses bâtiments.

FAUX !

Les architectes « très spécialisés en réfection de grands bâtiments publics » de l'atelier citoyen semblent ignorer qu'une rénovation énergétique et thermique d'un équipement de la taille d'une aérogare, réalisée sous exploitation, coûtera quasiment aussi cher que la construction d'une aérogare neuve hors exploitation.

Et que le bilan carbone d'un tel chantier serait strictement équivalent !

10 Les frais de résiliation que l'État devrait payer à AGO-Vinci aujourd'hui en cas d'arrêt du projet de Notre-Dame-des-Landes seraient de 150 à 250 millions d'euros. Un montant nettement plus supportable que les sommes astronomiques qui ont été avancées. En outre, étant donné que la gestion de Nantes-Atlantique apporte à AGO-Vinci des bénéfices substantiels sans que ce consortium ait rien déboursé au départ, ces frais de résiliation devraient pouvoir être largement réduits.

FAUX !

Pourquoi pas 1€ symbolique ou 1 milliard d'Euros !!!

Le montant potentiel de frais de résiliation annoncé par l'atelier citoyen est une pure invention, s'agissant d'éléments qui ne pourraient relever que d'une négociation entre l'Etat et le concessionnaire.

Le raisonnement de l'atelier citoyen, qui a cherché à maximiser outrageusement les charges liées au transfert de l'aéroport tout en minimisant honteusement les supposées charges d'un maintien hypothétique de Nantes-Atlantique, montre là sa totale incompétence pour juger de l'économie à long terme d'un tel projet.

Le recours à un concessionnaire privé dans le cadre d'une exploitation à ses risques et périls, et la maîtrise des financements publics apportés à sa réalisation initiale, constituent la démarche logique pour la réalisation d'un tel projet.

Le transfert à NDDL constitue une opération d'aménagement de long terme profitable à l'ensemble du grand ouest, qui justifie largement les engagements financiers publics qui l'accompagnent.

Quant au maintien de Nantes-Atlantique, il est exclu non pour des raisons financières, mais bien pour des raisons de saturation, de nuisances aux habitants et de réglementation environnementale.

AUTRES VÉRITÉS QUI DÉRANGENT ...

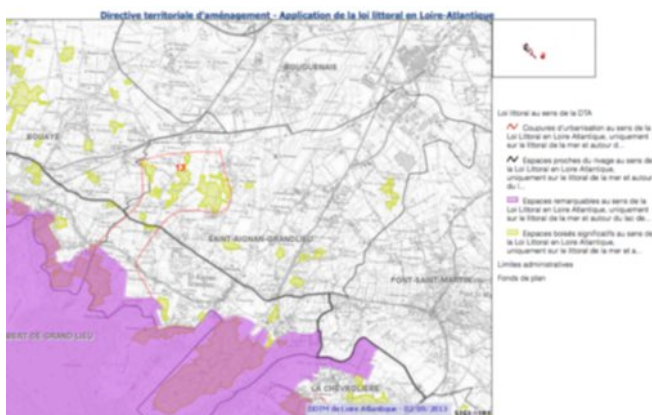
- **Le maintien de Nantes-Atlantique protège le lac de Grand-Lieu.** Loïc Marion, directeur de la réserve naturelle du lac pendant plus de 20 ans, jusqu'en 2007, est catégorique : « Les avions ne gênent nullement la faune de la réserve naturelle [...] Le déménagement de l'aéroport représenterait une menace environnementale considérable pour tous les terrains entre la piste et le lac qui bénéficient actuellement d'une interdiction ou limitation drastique des constructions ». En effet, le départ de l'aéroport livrerait les abords du lac à une urbanisation intense, la loi littoral étant de plus en plus fragile.

C'est totalement faux.

Avec les survols à basse altitude pour tous les mouvements côté St Aignan de Grand Lieu, les avions agressent le Lac de Grand-Lieu, et ont des effets sur la faune protégée de cette zone Natura 2000. De plus, la présence de nombreux oiseaux dans les zones d'approche ou de décollage des avions aggrave le risque aviaire, de nature à provoquer des incidents sinon des accidents de vol ; l'étude de sécurité réalisée sur le survol du Lac de Grand Lieu fait état d'un risque accru.

La situation de 2007 à laquelle il est fait référence est totalement dépassée. Et il est quasi-certain qu'en cas d'enquête sur le maintien de l'aéroport avec augmentation de ses trafics, un tel projet se trouverait dans une impasse juridique de ce seul fait.

Ce qui protège le lac, c'est la Loi Littoral qui s'applique qu'il y ait ou non l'aéroport, et elle est traduite dans la DTA de l'estuaire, dans le SCOT de la métropole et dans les PLU de Nantes Métropole.



- **Nantes-Atlantique est un excellent aéroport, il a été élu meilleur aéroport européen par les compagnies aériennes régionales en 2011 !** Plus belle croissance des aéroports de province depuis 15 ans, star de la rentabilité, zéro subvention, compétitif... Les distinctions ne manquent pas pour Nantes-Atlantique.

Certes Nantes Atlantique a été un excellent aéroport ... en 2011 ; à l'époque ses performances étaient adaptées à son niveau de trafic, avec 3.250.000 passagers ; le seuil de saturation de l'aérogare à 14.000 passagers/jour n'avait alors été dépassé que sur 6 journées.

Ce n'est plus le cas aujourd'hui et ça le sera de moins en moins à l'avenir.

Avec aujourd'hui 4.400.000 passagers (+35% en 4 ans), ses performances dans l'accueil des voyageurs se sont fortement dégradées : le seuil de saturation de l'aérogare à 14.000 passagers/jour a été dépassé en 2015 sur 135 journées.

- **Le transfert de Nantes-Atlantique n'a aucune justification économique.** Tous les calculs de l'analyse économique de la déclaration d'utilité publique du projet NDL sont fondés sur le fait que Nantes-Atlantique ne pourra jamais accueillir plus de 56 000 mouvements par an, or cette contrainte n'existe pas.

FAUX !

L'analyse économique d'un tel projet est basée sur le gain global qu'apportera une nouvelle plate-forme aéroportuaire, plus performante en exploitation, mieux positionnée par rapport à sa zone de chalandise et présentant un bilan environnemental amélioré.

- **Nantes-Atlantique n'est pas saturé.** Des aéroports à une seule piste connaissent un nombre annuel de mouvements cinq à dix fois plus important (Genève, Gatwick, San Diego). À Nantes, l'organisation du trafic n'est pas optimisée, ni pour les vols ni pour la gestion des flux de passagers. En 2014, 206 vols (sur 48 000, soit 0,4 %) ont été reportés sur un autre horaire. Cette même année, les passagers ont connu ponctuellement des délais d'attente supérieurs à ceux prévus pour cette catégorie d'aéroport. Les gestionnaires de l'aéroport traduisent cette situation, qui relève en fait de leur responsabilité, par « 100 jours de saturation ».

Il est toujours possible techniquement d'augmenter la capacité d'une plate-forme aéroportuaire. Mais comme le montrent les exemples cités, cela a un coût et l'hypothèse d'un transfert peut s'avérer plus efficace.

Et d'ailleurs, l'immense majorité des grands aéroports européens disposent, lorsque c'est possible, de deux pistes pour les raisons même qui ont conduit à en prévoir 2 à NDDL (cf Le Monde 01/03/2014).

Dans le cas de Nantes, la réglementation concernant les nuisances aux populations constitue l'élément limitant, du fait de l'évolution inéluctable des survols et tout particulièrement des atterrissages au-dessus du bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu, de Bouguenais, de Rezé et du cœur de la Ville de Nantes.

Et une vérité qui dérange... les opposants,

au point qu'ils évitent soigneusement de l'évoquer

Le transfert de l'aéroport libère des espaces permettant d'accueillir 15 000 habitants en milieu urbain

Le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique s'accompagnera de la disparition des règles du Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs, le maintien du trafic industriel (Airbus, ...) à raison de quelques avions par semaine n'étant pas de nature à nécessiter une réglementation équivalente.

Les espaces les plus proches de la plate-forme pourront être utilisées pour le développement des activités industrielles et de recherche liées à l'IRT Jules Verne.

Le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu, libéré des contraintes réglementaires du PEB et des nuisances constantes subies par les habitants, pourra s'organiser dans le respect des dispositions de la Loi Littoral, et donc sans grande capacité d'accueil de nouveaux logements mais avec une qualité de vie retrouvée.

Mais à l'intérieur du périurbain nantais, ce sont 350ha de zones urbaines qui ne seront plus contraintes par la réglementation de la zone C du PEB qui exclut actuellement toute création d'habitat collectif.

Ces zones sont actuellement soit en attente d'urbanisation, soit urbanisées avec une très faible densité alors qu'elles disposent, avec une ligne de tramway, des équipements collectifs importants et la proximité des zones d'emploi de l'agglomération, d'une capacité à évoluer sur le long terme comme les autres quartiers comparables de l'intra-périurbain.

Ce sont à terme 6.000 nouveaux logements, soit environ 15.000 habitants, qui pourraient ainsi être accueillis dans des conditions optimales conformément aux orientations de développement durable de la métropole.

A défaut de transfert, ces habitants qui seront quoi qu'il arrive à accueillir de fait de la dynamique de la métropole devraient s'implanter en milieu périurbain éloigné, avec des enjeux de consommation d'espaces naturels et de déplacements quotidiens défavorables, que le projet de la métropole s'efforce de limiter.