

**Nantes Atlantique ? Notre Dame des Landes ? La comparaison des deux solutions selon de nombreux critères est à l'avantage de Nantes Atlantique. A la veille de la consultation du 26 juin 2016, des questions importantes relatives au projet lui-même et à ses conséquences ne sont pas tranchées.**

	<b>« Conserver Nantes Atlantique »</b>	<b>« Construire Notre Dame des Landes »</b>
Capacité de l'aérogare	Actuellement conçue pour 4 M passagers, l'aérogare peut être agrandie, progressivement en fonction de l'évolution du trafic. Elle peut évoluer sans problèmes jusqu'à 9 M passagers.	Prévu au départ pour 4,5 M passagers, le projet doit être revu. Il pourra évoluer jusqu'à 9 M passagers. L'aérogare prévue pour 4,5 M de passagers offre des surfaces de service aux passagers plus petites et moins d'équipements que l'aéroport actuel (4 M), seules les zones commerciales sont agrandies.
Capacité de la piste	Le trafic actuel est modeste, 49 000 mouvements commerciaux. Sur une piste équivalente, Genève compte 189 000 mouvements en 2015 (15,8 M passagers). Sur la plupart des aéroports régionaux de cette taille, l'aviation légère n'est pas autorisée alors qu'elle l'est toujours à NA.	Une seule piste (de 2900 m comme à NA) suffit. Le projet devrait être revu : piste + taxiway au lieu des deux pistes prévues.
Bruit	Le plan de gêne sonore actuel concerne 5000 habitants. A Toulouse c'est 56 000 et l'Etat a renoncé à transférer l'aéroport. Avec les nouveaux appareils et des changements de procédures, les zones impactées par le bruit aérien diminuent. A Nantes, l'Etat refuse d'actualiser le PGS et les cartes de bruit aérien du site de Nantes métropole, pour cacher cette réduction. Il refuse d'actualiser les procédures et d'installer des équipements nécessaires.	Le plan de gêne sonore du nouvel aéroport ne concernerait qu'une centaine d'habitants. Le nombre d'habitants qui seraient soumis à un nouveau bruit routier du fait de la création du barreau routier et des aménagements des voiries n'a pas été chiffré.
Sécurité	Pas de problème particulier. Nantes Atlantique est classé dans la catégorie A, aucune particularité, par la Direction Générale de l'Aviation Civile, contrairement à d'autres aéroports comme ceux de Strasbourg et de Marseille (B, particularité de relief ou risque inhabituel) où il y a aussi survol de la ville.	Pas de problème particulier à NDL, mis à part les brouillards fréquents. Certaines des trajectoires prévues survolent les sites Seveso de Saint-Nazaire.
Facilité d'accès	NA est proche du périphérique nantais et relié au centre de Nantes par une navette (25 minutes). Un transport collectif sera créé en cas de maintien (tramway à 1,5 km, voie ferrée devant l'aérogare). Il y a de nombreuses alternatives low cost aux parkings plus ou moins coûteux de l'aéroport.	En moyenne, NDL s'éloigne de sa clientèle régulière et se rapproche de sa clientèle loisirs. Il devait y avoir dès l'ouverture un transport collectif performant mais, compte tenu de l'état des finances publiques, ce ne sera pas le cas, seul un service de car (50 minutes) est prévu. 7 500 places de parkings coûteuses sont prévues.
Coût pour la collectivité	La rénovation de la plateforme est à la charge du concessionnaire. Les collectivités locales supporteraient le coût de la prolongation du tramway (47 M euros) ou de la rénovation de la ligne ferroviaire (35 M maximum + fonctionnement).	Sur les 571 M euros (HT actualisation 2016) d'investissement initial, 280 sont de l'argent public (Etat et collectivités). Les collectivités locales pourraient voir leur participation s'envoler : gestion de piste à NA, tram-train, voire un pont sur la Loire. Le coût du projet est largement sous-estimé. L'aéroport de Ciudad Real (une piste), construit en Espagne en 2006 a coûté 1 milliard d'euros.
Ouverture au monde	L'aéroport de Nantes Atlantique est déjà un aéroport international : plus d'une vingtaine de pays desservis depuis Nantes et près de 90 destinations, essentiellement à l'international. La clientèle régulière (déplacements professionnels), habite dans l'ensemble plus près de NA que de NDL.	NDL ne proposera pas plus de destinations. Si les tarifs aéroportuaires sont plus élevés (pour rembourser l'endettement), des compagnies low cost risquent de s'installer ailleurs.
Développement économique	Les régions Pays de la Loire et Bretagne sont plus dynamiques que la moyenne avec les infrastructures existantes. Les améliorations à apporter portent sur plus de transport ferroviaire pour les déplacements quotidiens, un désengorgement des voies embouteillées comme le périphérique nantais.	La construction de NDL apportera de l'activité au BTP mais une destruction d'activité agricole et le reste de l'économie ne sera pas gagnant : plus d'embouteillages avec le transfert de 2000 salariés du sud au nord de Nantes, aggravation du déficit d'emplois au sud Loire, trajets plus longs pour

	La principale zone économique du sud Loire, D2A, bénéficie de la proximité de l'aéroport. L'IRT Jules Verne peut se développer, la proximité de l'aéroport est un atout.	rejoindre l'aéroport pour la majorité de la clientèle régulière, parkings plus chers...taxes d'aéroport plus coûteuses Yves Crozet, directeur du laboratoire d'économie des transports : « <i>les infrastructures de transport n'apportent pas en général de surcroît d'activité économique</i> ».
Emplois	Maintien des emplois de NA. Croissance de l'emploi de NA si croissance du trafic. Maintien des emplois agricoles et liés de NDL. Des emplois de rénovation pendant 2 ans (entreprises locales).	Transfert et réduction des emplois de NA vers NDL plus optimisé (environ 350 emplois de moins). Croissance de l'emploi de NDL si croissance du trafic. Destruction des emplois agricoles et liés de NDL. Des emplois de chantier pendant 4 ans (surtout travailleurs déplacés des pays à faibles salaires). Des risques pour Airbus. Des risques pour les autres aéroports de l'Ouest.
Agriculture	Maintien de l'agriculture à NDL	Destruction d'un des principaux bassins laitiers, près de 1000 ha de terres agricoles détruits (le double si LGV), au minimum 200 emplois détruits. mitage urbain prévisible lié à l'implantation des nouveaux habitants La Loire Atlantique doit, plus que d'autres départements, freiner l'artificialisation de ses terres.
Impact sur l'environnement	Conserver NA permet à la fois de continuer à protéger le lac de Grand-Lieu de l'urbanisation et de conserver au nord de Nantes une zone humide très importante, en tête de deux bassins versants, réservoir de biodiversité hébergeant de nombreuses espèces protégées. Même s'il fallait prolonger la piste de 60m au sud, il n'y aurait pas d'impact environnemental sur le lac de Grand-Lieu et ses abords. Du point de vue des enjeux du climat, la rénovation de l'aérogare la rendra plus économe en énergie et réduira ses émissions de gaz à effet de serre.	Destruction d'une zone humide très importante, en tête de deux bassins versants, réservoir de biodiversité, et de nombreuses espèces protégées. Risque d'inondations. La méthode de compensation proposée a été invalidée par les experts nommés par le gouvernement. Au sud, menace pour le lac de Grand-Lieu : les terrains devraient rester non constructibles (contraire aux vœux de la municipalité). Du point de vue des enjeux du climat, la construction de la plateforme représente 110 années d'émissions de GES en phase d'exploitation ; davantage de CO2 émis par les voitures (trajets plus longs).

### **Questions non résolues - Conserver et rénover Nantes Atlantique :**

**La question du bruit aérien :** les nuisances sonores affecteront-elles à l'avenir d'avantage de population ? Le nombre de mouvements d'avions devra-t-il être plafonné à 56 000 afin de ne pas entraîner de contraintes urbanistiques sur l'île de Nantes ?

**La question du coût de réaménagement :** la piste doit-elle être totalement démolie puis reconstruite (version DGAC 2013) ou bien un resurfaçage associé à des mises en conformité suffit-il (version DGAC 2006 et Atelier citoyen) ? Le coût de réaménagement en dépend, même si ce coût est dans les deux cas inférieur au coût de construction de NDL.

**Ces deux questions techniques devraient être éclairées par une expertise vraiment indépendante ;** la mission CGEDD d'avril 2016 demande d'ailleurs une « tierce expertise » sur ces deux points.

### **Questions non résolues - Construire Notre Dame des Landes :**

**Combien de pistes ?** L'aéroport était prévu avec deux pistes, il est maintenant recommandé avec une seule piste.

**Que deviendra la piste actuelle de Nantes Atlantique ?**

- Si elle est conservée comme Airbus l'a demandé :
  - o qui paye pour son fonctionnement ? Jusqu'à présent seul le CD 44 a dit qu'il participerait (mais c'est désormais hors de son champ de compétences) ;
  - o l'aviation légère restera-t-elle sur cette piste ? (souvent pénible pour les riverains)
  - o quels autres vols y accèderaient ? les avions détournés de NDL à cause du brouillard ?
- Si elle n'est pas conservée :
  - o le coût de sa démolition est-il intégré au budget de NDL ?
  - o quelles garanties seront données aux salariés d'Airbus et de ses sous-traitants quant à la pérennité de l'établissement à Bouguenais ?
  - o où relocaliser les 16000 mouvements de l'aviation légère ? A NDL ?
- **Que deviendront les autres aéroports de l'Ouest ?** à cette question récurrente, toujours pas de réponse.