

L'optimisation de Nantes Atlantique est possible et réalisable à bien moindre coût que le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. L'Atelier citoyen l'a montré en détail à travers tous les aspects techniques du dossier, mettant à jour les nombreux mensonges de la DGAC. Au final, les travaux de l'Atelier citoyen démontrent ce que disent de nombreux professionnels de l'aérien depuis longtemps : le projet de Notre Dame des Landes n'a rien à voir avec une quelconque insuffisance de l'aéroport actuel !

Au lieu de transférer l'activité commerciale de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes, ne peut-on pas conserver et optimiser l'aéroport actuel ? La question est posée depuis le Débat public de 2002. A la demande de la commission du dialogue en 2013, la DGAC a mené des études sur le bruit prévisionnel et sur le coût de réaménagement. Celles-ci concluent que, certes, on pourrait maintenir cet aéroport (pour un coût légèrement inférieur à celui de NDL) mais que le bruit imposerait de plafonner le nombre de mouvements, en 2020 environ. Ces études partiales sont contestées par le Cédpa et l'Atelier citoyen. En 2016, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable reconnaît l'alternative « Nantes Atlantique optimisé » et demande une tierce expertise¹ sur ces deux mêmes sujets, le bruit et le coût !

[L'Atelier citoyen](#)² a travaillé aux solutions de maintien de l'aéroport actuel. Il a publié en 2015, sept cahiers sur l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun. A venir en 2016 : l'urbanisme.

Conclusion principale : **il est possible de garder et d'optimiser l'aéroport actuel pour un coût bien moindre que celui prévu pour Notre Dame des Landes**³.

Les contraintes liées au bruit ne vont pas augmenter. Les zones de nuisances sonores régressent autour de la quasi-totalité des aéroports et cette tendance va se poursuivre avec l'arrivée depuis 2014 d'une nouvelle génération d'appareils nettement moins bruyants (A320 Neo et B737 Max notamment). Le nombre de mouvements d'avions augmentera peu grâce à la progression continue du nombre de passagers par avion (l'emport) et à la diminution de l'aviation légère qui a disparu des autres aéroports régionaux français, sauf de Beauvais.

Des équipements de navigation peuvent être installés dès à présent (certains sont dans des cartons) pour améliorer les trajectoires des avions, ce qui contribuera à la réduction des nuisances sonores, à la fluidification du trafic et à la sécurité.

Des extensions de l'aérogare sont réalisables au sein même de l'emprise foncière existante pour les mêmes capacités que celles prévues à Notre-Dame-des-Landes (6 et 9 millions de passagers). Une rénovation et une réorganisation des bâtiments existants rendraient les circuits passagers efficaces autour d'un seul point de contrôle de sécurité.

Une rénovation thermique et un travail sur l'usage de l'énergie permettront de réduire de 40 % les consommations énergétiques actuelles et de diviser par trois les émissions de gaz à effet de serre.



Le réaménagement, le maintien et l'extension de l'aérogare existante, ainsi que la création de parkings en silos, constituent des économies non négligeables tant financières qu'écologiques.

Contrairement aux travaux préconisés par la DGAC pour le maintien à Nantes Atlantique, travaux qui consistaient à tout surdimensionner, à démolir beaucoup et à reconstruire beaucoup, les préconisations de l'Atelier citoyen ont été faites avec des préoccupations économiques et environnementales : améliorer l'existant, préserver les terrains naturels, arrêter les gaspillages, minimiser les déchets produits et les coûts. L'ensemble des travaux préconisés sont autofinancés par le concessionnaire, sans subventions. Certains de ces travaux devront d'ailleurs être faits même si NDL se construisait, pour la période intermédiaire.

¹ Nous demandons depuis des années une expertise vraiment indépendante, l'Etat la refuse

² <http://www.ateliercitoyen.org/>

³³ Le coût du dédit en cas d'abandon du projet NDL, estimé entre 150 et 250 M euros, est pris en compte

La piste actuelle ne nécessite que des travaux de rénovation (élargissement du taxiway et prolongation de la piste de 60 m). Au cours de son prochain resurfaçage, il sera possible de rendre le profil conforme aux dernières normes, notamment de corriger le creux existant, et de renforcer éventuellement certaines zones moins résistantes.

Un transport en commun performant peut desservir l'aéroport : le tramway peut-être prolongé de 2 km depuis son terminus de La Neustrie et desservir la zone industrielle d'Airbus ; alternativement, le train peut arriver à 40 m de l'aérogare, la voie ferrée existe, il suffirait de la remettre en état et d'aménager une gare.

Seule cette desserte en transport en commun sera à la charge des collectivités locales, ce qui représente un budget beaucoup plus faible que celui prévu pour la plateforme à Notre Dame des Landes et celui, non inscrit aux budgets, de sa desserte en tram-train.

Coût d'investissement initial pour les collectivités

(en millions d'euros 2016)

| Optimiser Nantes Atlantique | | Construire un aéroport à Notre Dame des Landes |
|---|-------------|--|
| Choix tramway | Choix train | |
| 40 à 50 | 25 à 35 | Participation construction : 124,5 Tram-train pour NDL : 114* |
| TOTAL : 25 à 50 selon l'option retenue | | TOTAL : 238,5 |

Ce tableau n'intègre pas les frais de fonctionnement, ni, dans la solution NDL, ceux de gestion de la piste pour Airbus et la construction d'un éventuel pont sur la Loire.

*estimation basse, cela peut être facilement le double

Les conséquences du maintien de Nantes Atlantique sur l'économie et l'emploi ont été analysées par l'Atelier citoyen. Elles sont positives :

- Consolidation du principal pôle économique du sud de Nantes (8000 emplois dont 2000 liés à l'aéroport) ;
- Pas de licenciements sur l'aéroport (moins de personnel à NDL, bien plus automatisé) et pas de déménagements ;
- Atout supplémentaire pour l'institut de Recherche Technologique Jules Verne, à proximité ;
- Meilleure desserte de ce pôle économique par l'arrivée des transports en commun ;
- Satisfaction pour la pérennité de l'entreprise Airbus et ses sous-traitants (2900 salariés) ;
- Pas d'aggravation du déséquilibre d'emplois entre nord et sud de l'agglomération (2/3 au nord, 1/3 au sud)⁴ ;
- Pas d'aggravation des embouteillages sur le périphérique nantais⁵.

Les analyses détaillées de l'Atelier citoyen confortent nettement les propos de plusieurs professionnels : **le projet de Notre Dame des Landes n'a rien à voir avec une quelconque insuffisance de l'aéroport actuel !**

- **Nicolas Notebaert, patron de Vinci Airport** : « *Ce transfert n'est pas une réponse à des problèmes aéronautiques mais un choix politique de développement du territoire.* »⁶
- **Jacques Bankir, ancien président de Regional Airlines** : « *L'intérêt de Nantes c'est d'avoir les meilleures liaisons possibles vers l'Europe des affaires. Ces trafics d'agglomération à agglomération sont favorisés par un aéroport proche, commode et bien géré [...] Avec Notre Dame des Landes, Nantes se tire une belle dans le pied.* »⁷
- **Yves Crozet, directeur du laboratoire économique des Transports** : « *Cet équipement est essentiellement une opération urbaine, pas une opération aéroportuaire.* »⁸
- **Pierre Sparacco, journaliste aéronautique** : « *L'affaire NDDL est d'autant plus scandaleuse et inadmissible que les uns et les autres ont oublié une fois pour toutes qu'il s'agit au départ de transport aérien, et de rien d'autre. [...] Si NDDL se fait, le réveil budgétaire sera à coup sûr pénible. Et, quoi qu'il en soit, nous l'avons déjà suggéré, il conviendrait tout d'abord de dépolitiser le dossier, de le professionnaliser. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Entre-temps, toutes les parties impliquées peuvent se préparer à payer le prix fort pour un enjeu qui n'en vaut pas la peine.* »⁹

⁴ Recensement de la population 2011 : 205 000 emplois nord Loire et 105 000 emplois sud Loire (dont Ile Beaulieu)

⁵ En 2011, les déplacements quotidiens du sud Loire vers le nord Loire pour le travail concernent 64 600 actifs. Dans le sens inverse, 35 000 actifs habitent nord Loire et travaillent sud Loire (source : Recensement de la population).

⁶ L'Express, 25 juillet 2012 <http://acipa.presse.free.fr/Articles/LExpress20120725.pdf>

⁷ Ouest France, 14 novembre 2013 <http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/aeroport-nantes-se-tire-balle-dans-pied-selon-jacques-bankir-14-11-2013-117726>

⁸ L'Express, 16 novembre 2012 http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/aeroport-notre-dame-des-landes-une-operation-urbaine-pas-aeroportuaire_1436693.html

⁹ <http://reporterre.net/Selon-des-experts-aeronautiques>