

Le projet d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes est **inutile, coûteux, destructeur et incohérent**.

Nantes et l'Ouest n'ont pas besoin d'un nouvel aéroport

Nantes a déjà un excellent aéroport international, Nantes-Atlantique, qui peut parfaitement être optimisé. Depuis 50 ans, cet aéroport n'a pas connu toutes les améliorations nécessaires étant donné qu'il était susceptible d'être remplacé par un autre à Notre Dame des Landes.

- la DGAC reconnaît que cet aéroport peut être optimisé mais elle annonce des travaux et des coûts démesurés ;
- **le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) a très peu augmenté** depuis les années 2000 car les avions sont plus gros et mieux remplis ; ce nombre est très inférieur aux performances d'autres aéroports à une seule piste, il ne peut donc pas être question de saturation de la piste ;
- la superficie actuelle **permet d'agrandir l'aérogare et de faire des parkings silos** et 60 m de plus à la piste ;
- **de véritables transports collectifs** peuvent être mis en place (tramway à 2 km, voie ferrée devant l'aérogare) ;
- **les nouvelles procédures d'approche peuvent réduire l'impact sonore** pour les populations survolées ;
- **son maintien permet de ne pas fragiliser l'usine Airbus** qui a besoin de la piste et de ne pas transférer les 1 850 à 2000 emplois liés à l'aéroport et occupés très majoritairement par des habitants du Sud-Loire ;
- **Nantes-Atlantique n'est pas classé dangereux** par la Direction Générale de l'Aviation Civile et ses services (SNA).

Le projet de NDL est coûteux

- contrairement à ce qui a été dit pour la déclaration d'utilité publique, ce projet **représente un coût et non un gain pour la collectivité** ; ce coût est chiffré entre 100 et 600 millions d'euros selon que l'on prend une hypothèse optimiste ou prudente (étude CE Delft de 2011) ;
- **les collectivités locales vont « prêter »¹ de l'argent (131 millions d'euros 2016 HT) à un groupe qui n'en a nul besoin** et qui prévoit de rémunérer ses actionnaires à 12 % chaque année ;
- le projet est également **coûteux en terres et en emplois agricoles** à une époque où l'on tente de freiner le gaspillage des terres pour l'agriculture de demain.

Le projet est destructeur et contraire à la loi sur l'eau

Le site de NDL, formidable réservoir de biodiversité et véritable château d'eau (tête de deux bassins versants), a été choisi il y a plus de 50 ans à un moment où l'on remblayait sans état d'âme les zones humides. Depuis, les directives européennes et la loi française sur l'eau **interdisent de détruire ce type de zone ou, en cas d'absence d'alternative avérée**, soumettent le projet à des règles très sévères de compensation. La commission d'experts scientifiques nommée en 2012 a invalidé la méthode de compensation proposée. D'autres conseils scientifiques nationaux aussi. Ce site, gardé par commodité parce qu'on y avait constitué une réserve foncière, est le plus impropre qui soit à la réalisation d'un équipement aéroportuaire.

Quand bien même il faudrait un nouvel aéroport, il ne doit pas être localisé à cet endroit !

Le projet est incohérent, voire mensonger

- le service aux passagers serait inférieur à celui d'aujourd'hui : surfaces plus petites, moins de comptoirs d'enregistrement, moins de passerelles... seules les surfaces commerciales seraient plus importantes ; depuis le rapport d'avril 2016², on ne sait pas s'il y aurait une ou deux pistes (de la taille de l'actuelle) ;
- il n'y aurait pas plus de destinations depuis Notre Dame des Landes, ni des avions plus gros ;
- il n'est plus question de transport collectif performant à l'ouverture ; rien n'est inscrit au budget des collectivités. **Seul un service de car est prévu...** mais il y aura plus de 7 400 places de parkings, c'est ce qui rapporte le plus (30 % des recettes de Nantes Atlantique) ;
- compte tenu des finances publiques, une nouvelle ligne à grande vitesse Rennes-NDL-Nantes restera un rêve ;
- **le projet n'a pris en compte ni la nouvelle LGV Rennes-Paris**, ni la création du barreau de LGV au sud de Paris, ni l'optimisation de la plate-forme d'Orly ; il fait aussi l'impasse sur le devenir des autres aéroports de l'Ouest.

En réalité, ce projet est d'un autre temps et contraire aux engagements de la France pour le climat. Les crises en cours devraient pourtant nous inciter à faire des choix différents de ceux du siècle dernier. Ce projet anachronique et inutile sert néanmoins des intérêts financiers réels, ceux du BTP et de l'immobilier.

¹ Le contrat est tel que très probablement ce « prêt » ne sera jamais remboursé ; Vinci parle de « subventions »

² Rapport du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pour la ministre de l'Environnement