

Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), la capacité d'une plateforme aéroportuaire répond à cinq critères :

- 1) **Son espace aérien** : à Nantes, il n'y a aucune contrainte de type environnementale, relief, zone dangereuse ou interdite, etc.
- 2) **Son système de piste** : une seule piste de 2 900 mètres avec un taxiway parallèle sur toute sa longueur autorise selon mauvais temps/ beau temps jusqu'à 35 à 50 mouvements d'avions par heure (source DGAC & STAC Service Technique de l'Aviation Civile). On en est à 12 par heure. Prévoir deux pistes à Notre-Dame-des-Landes est une aberration... et les deux pistes de trajectoires sécantes ne seraient d'ailleurs jamais utilisables simultanément!
- 3) **Ses aires de stationnement avions** : tous les postes de stationnement (18 référencés sur le tarmac principal + 5 sur le hall 4) n'ont historiquement jamais été occupés simultanément, tout au plus 70 % de ces postes l'ont été environ 60 jours dans l'année. **Les parkings avions sont suffisamment dimensionnés...** pour preuve, on en détruit pour créer des parkings voitures.
- 4) **Son aérogare** : les quatre halls de Nantes-Atlantique répondent à une fréquentation annuelle de 4 millions de passagers, chiffre atteint en 2014. L'aérogare peut être agrandie.
- 5) **Les accès aux aérogares** : proximité du périphérique nantais, 7100 places de parkings voitures, une navette reliant les aérogares au centre ville de Nantes. Un seul petit parking est à étages, les autres s'étalent. Ils peuvent être mis en étages (parkings silos). Il y a de grandes possibilités d'amélioration : un réseau ferré existe, distant de 150 mètres, mais n'est utilisé que pour les marchandises et la dernière station du tramway nantais n'est distante que de 1 600 mètres.

En 2013, Nantes a compté 47 000 mouvements commerciaux et 21 000 non commerciaux. Parmi ces derniers, des **petits avions privés et aéroclubs généralement exclus des grandes plateformes, mais acceptés à Nantes, compte tenu de la modestie du trafic.** On y voit d'ailleurs régulièrement des appareils civils ou militaires en entraînement.

L'emport (nombre moyen de passagers par avion) à Nantes est en dessous de la moyenne des aéroports européens de même taille, il peut donc encore croître beaucoup, ce qui signifie transporter plus de passagers avec autant d'avions.

La plage horaire à Nantes est (malheureusement) étendue : les vols de nuit sont encore autorisés, ce n'est pas le cas à San Diego par exemple.

**Pierre Sparaco, journaliste aéronautique international** : « *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. [...] La plus belle des inepties consistant à dire et répéter que l'actuel aéroport nantais s'achemine à grand pas ...vers la saturation. L'argument est tout simplement risible.* »

**Jacques Bankir, ancien directeur chez Air France, ancien PDG de Régional CAE** : « *NDL est totalement inutile* »

**Nicolas Notebaert, directeur de Vinci Airports** : « *Ce transfert n'est pas une réponse à des problèmes aéronautiques, mais un choix politique de développement du territoire* »

**Position de pilotes sur l'inutilité d'un nouvel aéroport** « *A Londres-Gatwick, le dixième aéroport du monde, qui accueille 34 millions de voyageurs, il n'y a qu'une piste, comme à Nantes, où on n'en a que 2,7 millions [en 2009]. Et ne parlons pas de Genève, où l'on n'a qu'une piste et du relief autour* ».

[http://www.ouest-france.fr/region/paysdelaloire/detail-Des-pilotes-un-nouvel-aeroport-pour-quoi-faire-8620-1096326\\_actu.Htm](http://www.ouest-france.fr/region/paysdelaloire/detail-Des-pilotes-un-nouvel-aeroport-pour-quoi-faire-8620-1096326_actu.Htm)

