

NANTES-ATLANTIQUE

10 VÉRITÉS QUI DÉRANGENT

PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ATELIER CITOYEN



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.

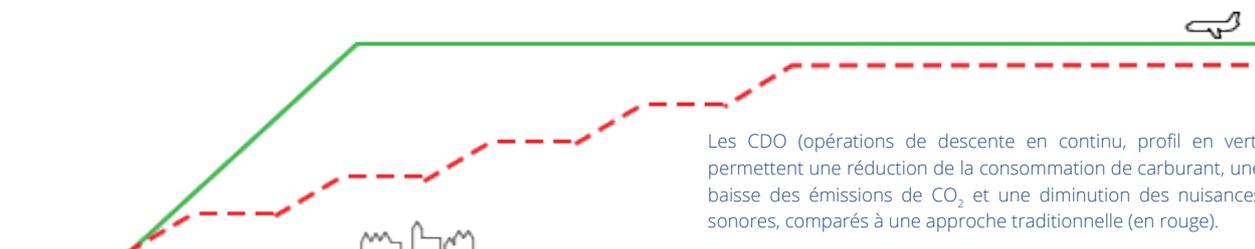


2 La piste unique de l'aéroport nécessite seulement des travaux de rénovation. Lors de la prochaine opération de resurfaçage, il sera possible de corriger les creux du profil actuel de la piste. D'autres travaux permettront d'améliorer son efficacité (ajout de bretelles de sorties rapides, rampe lumineuse 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).

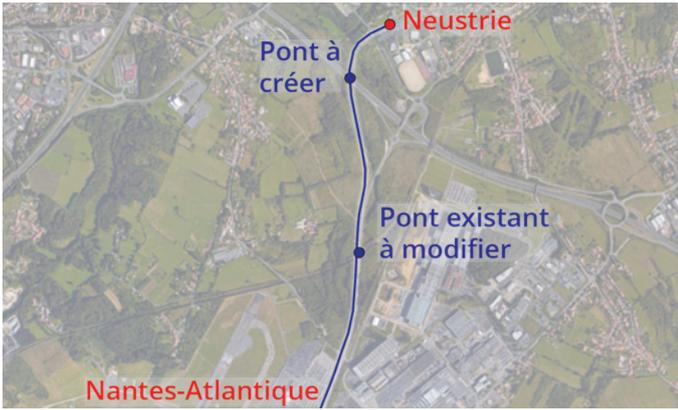
Rappel : la DGAC préconise inutilement une réfection totale de la piste, soit 355 millions d'euros de travaux dont 85 millions d'euros de perte d'exploitation (fermeture de 3 à 6 mois).

Vue aérienne de l'aéroport international Nantes-Atlantique.

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.



Les CDO (opérations de descente en continu, profil en vert) permettent une réduction de la consommation de carburant, une baisse des émissions de CO₂ et une diminution des nuisances sonores, comparés à une approche traditionnelle (en rouge).



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.

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

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.

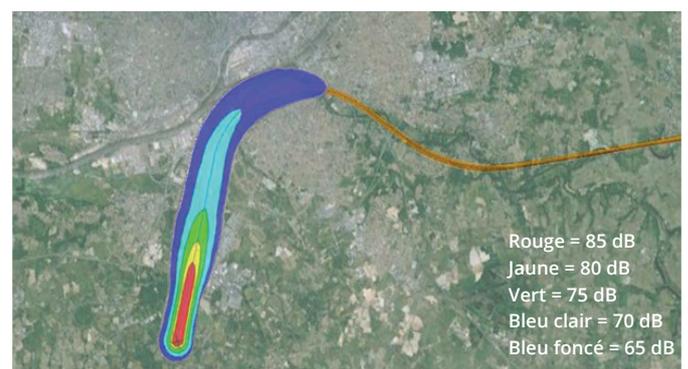
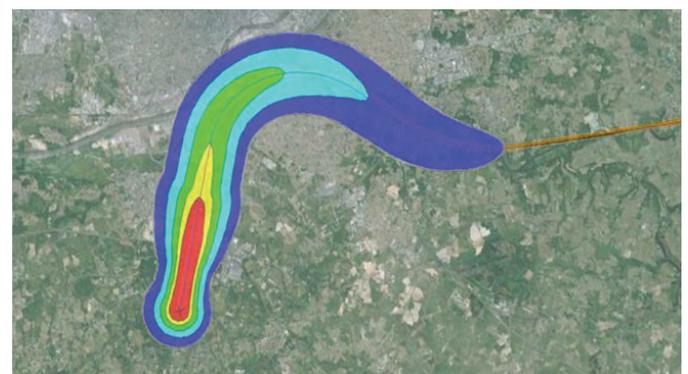
Si Nantes-Atlantique est conservé, AGO et l'État gagnent plus d'argent qu'en construisant NDL et les collectivités locales évitent de nombreuses dépenses. Les piles de pièces représentent les estimations basses de ces gains supplémentaires des uns, de ces dépenses évitées des autres, en millions d'euros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



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)



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.

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



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 NDL équivaldrait d'un point de vue environnemental à plus de 100 ans de rejet de CO₂ de ses bâtiments.

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.



150 à 250 millions €

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.
- **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.
- **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.
- **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 ».

L'ATELIER CITOYEN EN BREF

Association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes.

Lancé en décembre 2014 et ouvert à tous, l'Atelier Citoyen travaille sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il publie en 2015 un grand nombre de ses travaux sur les thèmes suivants : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme.

Les recherches de l'Atelier Citoyen ont permis de découvrir de nombreuses « vérités qui dérangent » car Nantes-Atlantique avait jusqu'à présent été très peu et très mal étudié.

Chacun des domaines étudiés fait l'objet d'un rapport détaillé et d'un résumé. Ces rapports seront disponibles fin septembre 2015 sur le site www.ateliercitoyen.org

Lieu de dialogue et de recherche de solutions alternatives pour sortir pacifiquement du dossier problématique de Notre-Dame-des-Landes, l'Atelier Citoyen fait appel aux connaissances et au bon sens de chacun. Il est une expérience formidable de travail en commun et d'intelligence collective entre experts et citoyens soucieux de faire avancer ce sujet : utilisateurs, techniciens, pilotes, ingénieurs, architectes, économistes, sociologues, patrons, syndicalistes, riverains, etc.

Au-delà de la question de l'aéroport nantais, les participants expérimentent une forme d'économie collaborative, maillon d'une société plus responsable, où chacun apporte ses compétences et son savoir-faire de manière complémentaire, en recherchant l'intérêt général.

Le travail de l'Atelier Citoyen n'est pas terminé, mais d'ores et déjà, son bilan est à la fois enthousiasmant et désespérant.

Bilan désespérant, car les recherches menées ont montré les nombreuses manipulations qui tentent de programmer l'obsolescence de cet aéroport. Alors que la France vient d'adopter une loi contre le « délit d'obsolescence programmée », la stratégie des porteurs du projet de Notre-Dame-des-Landes consiste visiblement à laisser l'aéroport existant se congestionner, devenir inadapté, pour imposer à des Nantais manipulés la pseudo-nécessité d'un nouvel équipement.

Bilan aussi enthousiasmant car les travaux débouchent sur de nombreuses solutions qui montrent que l'aéroport de Nantes-Atlantique peut être maintenu et amélioré !



Participation au financement des publications :
<http://fr.ulule.com/nantes-aeroport/>

Ce document a été réalisé avec le soutien de l'ACIPA et du Cédpa.



septembre 2015

CONTACT ATELIER CITOYEN

Site web : www.ateliercitoyen.org

Contact : at.citoyen@gmail.com

Twitter : @At_Citoyen

Facebook : www.facebook.com/AtelierCitoyen