LE DOSSIER NOIR DE LA



Les mille et un mensonges de la DGAC

révélés par l'ACNUSA, le CGEDD, un collège d'experts scientifiques, la commission du dialogue, le Conseil Scientifique du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité, COSYNERGIE, flightradar24, Nantes Métropole et Vinci.

Attention ceci un document explosif. Il montre que depuis 2002, la Direction Générale de l'Aviation Civile, service de l'État, a volontairement trompé les citoyens, trafiqué les chiffres et les données pour favoriser la construction du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

L'originalité du document est que la contradiction n'est pas donnée par les opposants à l'aéroport mais par les rapports officiels, les données indépendantes ou simplement par les contradictions internes à la DGAC. Il livre des données brutes et démonte de manière efficace les contre-vérités de la DGAC sur Notre-Dame-des-Landes.

La DGAC a été assez inventive pour justifier le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, et a probablement fabriqué de nouveaux mensonges pour justifier les mensonges précédents. Certaines de ces contrevérités sont encore présentes dans le document d'information publié récemment par la CNDP.

La DGAC est Maître d'Ouvrage du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, elle prévoit de manière très juste un accroissement important du nombre de passagers de l'aéroport de Nantes, mais cela ne suffit pas à justifier la construction d'un nouvel aéroport. Pour le débat public de 2003, la DGAC explique donc, que l'aéroport actuel sera saturé en 2010 et sera impossible à agrandir, qu'une seule piste limite le trafic, que 40 000 voire 80 000 Nantais seraient impactés par le bruit, qu'un accroissement de l'emport (nombre de passagers par avion) est irréaliste. En 2003, la DGAC élabore pour Nantes un plan d'exposition au bruit à horizon 2010 dont l'amplitude ne sera jamais atteinte et pour cause puisque le nombre de vols prévus est surévalué de moitié. Enfin elle décrit le site choisi de Notre-Dame-des-Landes comme n'ayant « aucun espace naturel, paysager et écologique remarquable».

En 15 ans l'emport a doublé. Selon Nantes Métropole 5 300 personnes, non 40 000, sont concernées par le bruit aérien. En 2016, la possibilité d'absorber la croissance du trafic par l'aéroport existant est confirmée dans le récent rapport du CGEDD. Ce dernier condamne par ailleurs la nécessité de 2 pistes pour le nouvel aéroport comme un « argument d'autorité » de la DGAC.

Des rapports scientifiques financés par l'État en 2013 et 2015, **notent les insuffisances de la DGAC** sur les questions environnementales, et souligne l'importance floristique et faunistique du site.

Certaines manipulations sont plus complexes à comprendre mais non moins intéressantes :

Ainsi la DGAC commandite une évaluation économique pour la déclaration d'utilité publique de 2007. Celle-ci appuie les bénéfices du projet sur le temps de trajet gagné par les passagers de NDDL, après une saturation de l'aéroport actuel annoncée pour 2019. L'analyse se base sur des moyens de transport « terrestre » (train, route...).

Dans le dossier de déclaration d'utilité publique,

le temps gagné en transport « aérien » n'est jamais mentionné. Les calculs analysés par les opposants au projet semblent particulièrement surévalués. Suite à une contre-expertise, la DGAC tente en 2012 de justifier ses calculs en introduisant du temps gagné par déplacement « aérien ». En 2013, elle dévoile de nouveaux tableaux indiquant que l'essentiel des bénéfices socio-économiques du projet est basé sur du temps passé en avion. Le détail de ce calcul n'a jamais été diffusé, il reste à ce jour invérifiable. Ce temps de déplacement en avion est édifiant, littéralement, c'est une fabrication récente qui n'apparaît qu'en 2012. Le dossier de déclaration d'utilité publique de 2007 ne parle que de transport « terrestre ».

Autre dossier farfelu, celui de l'aménagement de l'aéroport existant de Nantes Atlantique. La DGAC expliquait en 2002, qu'il était impossible d'agrandir l'aéroport actuel, que l' « extension maximale » se limiterait à 4 millions de passagers. Pourtant en 2013, il lui est demandé de fournir une évaluation du réaménagement de l'actuel aéroport. Elle y répond avec un projet allant jusqu'à 9 millions de passagers et montre qu'il est très largement possible d'agrandir les halls de départ et d'arrivée, les salles d'embarquement, les parkings avions, d'augmenter le nombre de comptoirs d'enregistrement, et de portiques de contrôle sureté, de réaménager la piste et même le chenil pour trois chiens. Le projet est sans commune mesure avec celui de Vinci pour Notre-Dame-des-Landes et mieux vaut ne pas le comparer car la DGAC a prévu dans son réaménagement de l'aérogare existante, des espaces souvent deux fois plus grands que le projet de Vinci. Les postes de stationnement des avions sont trois fois plus grands, et l'estimation des travaux s'en trouve largement surévaluée, à l'image de la démolition reconstruction du chenil que la DGAC évalue pour 602 000€ hors taxe. Les travaux prévus sont tels qu'il en devient difficile de les comparer avec des références connues, ainsi les travaux d'infrastructures gigantesques (piste, parking avions) sont évalués à 283 millions d'euros, alors qu'en 2007, le dossier d'évaluation de la même DGAC mentionnait une réfection de la piste existante pour 35 millions d'euros.

Dernière manipulation et non des moindres : le guidage des avions au-dessus de la ville de Nantes et les équipements de navigation aérienne. L'aéroport existant ne dispose pas d'équipements de surveillance et de guidage précis, il est sous-équipé (absence de radar, d'ILS sur la piste 21...)

La fluidité du trafic, la sécurité des vols et l'amélioration du guidage des avions nécessitent la mise en place d'équipements déjà présents sur les principaux aéroports régionaux, au trafic parfois inférieur à celui de Nantes Atlantique.

La DGAC a modifié les trajectoires en 2013. Selon l'ACNUSA, les nouvelles trajectoires impactent une population plus importante. L'ACNUSA demande en vain depuis 2014 une révision du plan de gêne sonore ouvrant le droit à des aides à l'insonorisation.

De plus, un "code de bonne conduite environnementale" signé en 2009 pour limiter le survol des zones urbanisées" n'est pas toujours appliqué par les contrôleurs aériens qui acceptent des atterrissages suivant une trajectoire survolant la ville (nord-sud) alors qu'en fonction du vent, une trajectoire survolant le lac de Grand-Lieu conviendrait parfaitement.

UNE PAGE BLANCHE?

Pour la DGAC, le site de 1 400ha de Notre-Dame-des-Landes serait un espace vide



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002

En 2002, la DGAC considère le site de NDDL comme «un environnement naturel peu contraignant avec des enjeux écologiques limités, aucun espace naturel, paysager et écologique remarquable»

.... Des enieux écologiques et paysagers limités

Aucun espace naturel, paysager et écologique remarquable n'est recensé à ce jour sur la zone d'emprise du projet d'aéroport. Il s'agit toutefois d'une zone bocagère de qualité, dont le milieu biologique a été préservé. Les prospections récentes sur le site conduiraient à classer en ZNIEFF*, au titre de l'habitat des espèces, deux sites inclus dans l'emprise du projet: les landes de Rohanne



2.5.3.3. Une agriculture sous contrainte mais mal valorisée

La conception initiale de l'aéroport a largement considéré l'espace agricole comme un espace vide. Nous n'avons pas trouvé trace d'efforts tendant à encourager une valorisation de ce milieu bocager bien conservé comme image de marque de produits.

Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016

L'espace agricole comme «espace vide»



Sur son application à Notre-Dame-des-Landes :

- une caractérisation initiale insuffisante de la biodiversité;
- une analyse insuffisante du fonctionnement hydrologique quantitatif, avec une surestimation de la fonction soutien d'étiage et une sous-estimation de la fonction ralentissement des crues ;
- une analyse non pertinente de la qualité des eaux ;
- une insuffisance d'engagement formel des maîtres d'ouvrage quant à l'obligation de résultat ;
- une absence de méthode explicite de suivi à long terme des mesures de compensation ;
- une grande difficulté d'appréciation et de fortes incertitudes sur la faisabilité des mesures de génie écologique proposées.

apparaissent de nombreuses sources. Il s'agit d'habitats de cultures, prairies, forêts ou landes humides, et également de sources, ruisseaux et mares, qui abritent des cortèges floristiques et

Extrait du Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, avril 2013

En 2013, un collège d'experts scientifiques note les insuffisances de la DGAC sur les questions environnementales



En 2015, pour le CSPNB le site abrite «des cortèges floristiques et

faunistiques remarquables, présentant une grande valeur patrimoniale.

faunistiques remarquables, présentant une grande valeur patrimoniale»

du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité relatif à l'impact sur les zones humides du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, février 2015

SATURATION ARTIFICIELLE

La saturation de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique a longtemps été le principal argument de la DGAC



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002 En 2002, la DGAC prévoyait une saturation de l'actuel aéroport à l'horizon 2010-2015

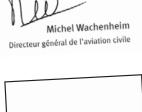


1 -2

2010 – 2015: Une capacité de développement limitée pour l'aéroport de Nantes Atlantique

Face aux perspectives de trafic et aux exigences d'exploitation et de services qui leur sont liées.

la configuration actuelle des infrastructures aéroportuaires de Nantes Atlantique ne pourra pas longtemps répondre aux enjeux qui se profilent: leur saturation technique devrait être constatée à l'horizon 2010-2015. Le trafic aura alors atteint un niveau où la qualité de service (respect des horaires, accueil des passagers...) que sera en mesure de garantir l'aéroport



Rapport de la commission du dialogue, présidée par Claude Chéreau, avril 2013.

se dégradera rapidement.

En 2013, la commission du dialogue démontre une saturation artificielle de l'aérogare

importants sur una seale pinte. Les correptes de Cairo-Ce, des Diegos et Cairo-Ce, des Diegos et Cairo-Ce, des Diegos et Cairo-Ce, de se Diegos et Cairo-Ce, de seale seale son la collection et de cairo-Ce comitée appoient l'agrice seale pint est à misse d'écouple le seale perimètre à respect et même seale long terms. Le douisit et de la comment de Cairo-Ce de cairo perimètre de la comment de cairo-Ce de des pintes précisitées à respect au prematée prince nu prematée prince nu prematée prince nu se collection de cairo-Ce comment de cairo-Ce

control of the contro

La saturation de l'aérogare

Nantes Atlantique qui couvre 28 000 m2. Ceci semble confirmer que la saturation de l'aérogare de Nantes Atlantique est épisodique et que cette surcharge passagère vient d'une organisation des circuits inadaptée, et du dédoublement de certaines surfaces de contrôles dus à des agrandissements successifs sans restructuration du bâtiment et très



Landes redimensionné à une seule piste, au lieu des deux prévues.

L'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic. Les questions de bruit resteraient très prégnantes.

Le projet de nouvel aéropor de Notre-Dame-des-Landes apparaît surdimensionné. Une redéfinition du projet avec une seule piste de 2 900 m de long et 45 m de large répondrait aux besoins au-delà de 9 millions de passagers, permettant de réduire les

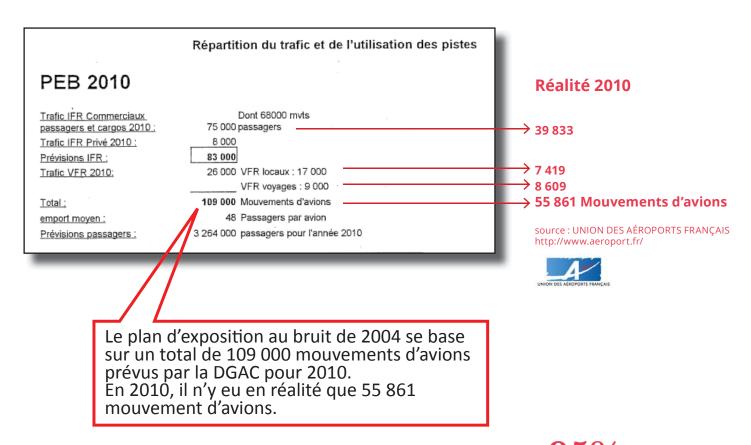
Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016 En 2016, le CGEDD confirme la possibilité de rénover et d'agrandir l'aéroport actuel

LE BRUIT EXAGÉRÉ

Plan d'exposition au bruit 2010 (réalisé en 2003, pour la période 2004-2010 (mis en application en 2004) et toujours en vigueur)



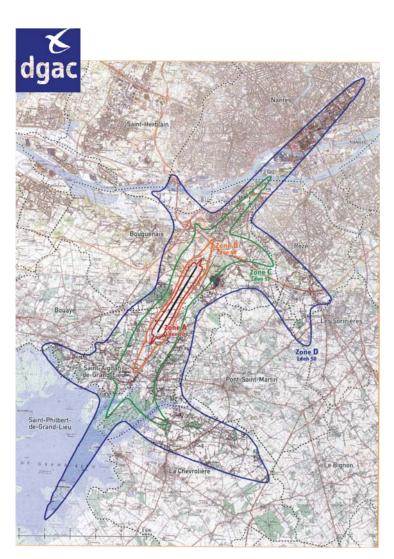
Extrait du plan d'exposition au bruit 2010, DGAC réalisé en 2003, pour la période 2004-2010 (mis en application en 2004)

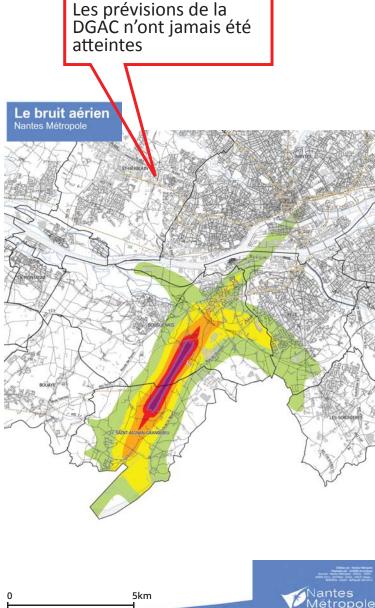


Une surestimation du nombre d'avions de +95%

LES ZONES DE BRUIT

Plan d'exposition au bruit 2010 (réalisé en 2003, pour la période 2004-2010 (mis en application en 2004) et toujours en vigueur)





Plan d'exposition au bruit 2010 (réalisé en 2003 et toujours en vigueur)

Extrait du plan d'exposition au bruit 2010, DGAC réalisé en 2003, pour la période 2004-2010 (mis en application en 2004)

Mesures de bruit 2015 (réalisées par Nantes Métropole)

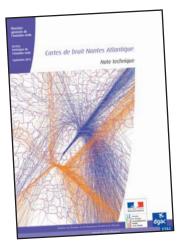
Extrait de l'étude d'exposition au bruit de Nantes Métropole, 2015

En 2015, Nantes Métropole a publié sur son site des cartes de bruit à jour. Toutes les cartes de bruit (routes, trains..) de la métropole ont été actualisées sauf la carte du bruit aérien 2015, qui est strictement identique à celle de 2008. Les cartes de bruit aérien datées juin 2015 sont-elles celles de 2008 ? Ou bien le bruit aurait-t-il diminué depuis 2008 ? quoi qu'il en soit les zones de bruit en 2015 sont officiellement bien inferieures à celles prévues par la DGAC il y a 12 ans.

MATRAQUAGE

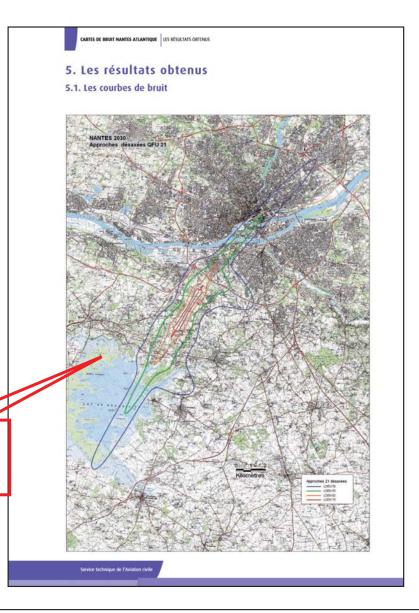
En 2013, la DGAC réalise de nouvelles études de bruit à trois horizons :

6, 7 et 9 millions de passagers.



Extrait Cartes de bruit Nantes Atlantique, DGAC, septembre 2013

DGAC double la surface des zones concernées par le bruit





Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016

En septembre 2013, la DGAC avait réactualisé ses prévisions de trafic sur la base des données disponibles à l'époque et avait envisagé un décrochage des tendances à la hausse du trafic. En fait, les taux de croissance enregistrés en 2014 et 2015 sont restés au voisinage de 5,7 % par an. Compte tenu des perspectives de croissance du PIB envisagées actuellement pour le Grand Ouest, il paraît réaliste de prévoir un ralentissement plus progressif de la croissance des trafics, conduisant à un scénario n°4 plus élevé que les scénarios précédents.

Les travaux qui ont été conduits par la DGAC en 2013 en réponse à la commission du dialogue devront être repris, et la prise en compte des remarques de la mission devrait conduire à un léger resserrement en largeur du périmètre, à une moindre extension en longueur, mais pour un résultat sensiblement au-dessus du zonage proposé par ADECS. Il serait souhaitable qu'une nouvelle modélisation soit rapidement réalisée.

En 2016, le CGEDD invalide l'étude de la DGAC de 2013 et en demande une nouvelle

EMPORT

En 2002, la DGAC ne prévoyait pas d'augmentation de l'emport*



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002

Michel Wachenheim

L'emport a plus que doublé, ce que la DGAC disait "irréaliste" en 2002.

En 15 ans, on est passé de 44 à 89 passagers en moyenne par avion.

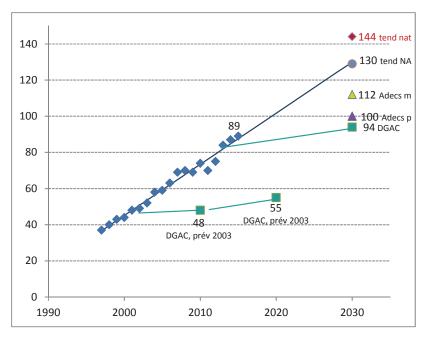
--- Augmenter l'emport

Augmenter l'emport et réduire le nombre de mouvements semble a priori une solution séduisante, mais qui ne résiste pas à la réalité économique.

L'augmentation de l'emport ne peut être imposée aux compagnies aériennes dont l'objectif est de capter de nouvelles clientèles: en règle générale, dans un objectif de gain de parts de marché, les compagnies aériennes privilégient actuellement davantage la diversification des réseaux et l'augmentation des fréquences plutôt que celle de la taille des avions. C'est pourquoi la tendance sur les grands aéroports de province s'exprime plutôt en faveur de vols européens réalisés sur des petits avions de 50 places, plus faciles à remplir et donc plus rentables.

L'emport moyen actuel sur les aéroports de Nice (9 millions de passagers) et Lyon (6 millions), identique à celui de Nantes (2 millions de passagers), démontre ainsi qu'un accroissement du nombre de passagers n'entraîne pas une augmentation de l'emport moyen.

* L'emport est le nombre moyen de passagers transporté par avion. Aujourd'hui il y a plus de passagers mais les avions sont mieux remplis, et donc le nombre d'avions augmente peu. Ce ne sont pas les passagers qui font du bruit mais les avions...



Evolution de l'emport à NA depuis 1997. Données réelles (carrés bleus) et prévisions (autres couleurs). Sources officielles.

40 000 PERSONNES?

concernées par le bruit en 2010



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002

> Selon la DGAC, 40 000 personnes seraient concernées par le bruit aérien en 2010

Michel Wachenheim
Directeur général de l'aviation civile

Pour définir 40 000 personnes, la DGAC se base sur 75 000 mouvements d'avions commerciaux par an, actuellement le nombre de mouvements est de 49 250 et progresse peu.

De plus, le nombre d'habitants en question correspond à la zone D du PEB, c'est-à-dire là où l'exposition au bruit est réduite (comprise en moyenne entre 50 et 55 dB). Ailleurs, on ne parle jamais de cette zone D, et pour cause, l'exposition au bruit est considérée comme faible (selon les termes officiels, voir schéma ci-dessous). L'impact est réel à partir de la zone C (supérieur à 55dB) qui est généralement communiquée pour les autres aéroports.

une zone à protéger six fois plus étendue

Le PEB actuel recouvre un peu plus de 1000 ha sur trois communes: Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, La Chevrolière.

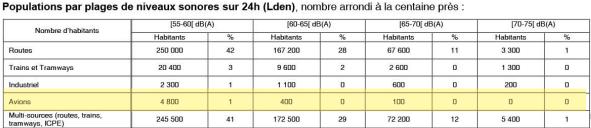
Le PEB à l'étude couvre une zone six fois plus large, soit plus de 6600 ha sur cinq communes supplémentaires: Rezé, Pont-Saint-Martin, Bouaye, Nantes et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

L'extension de la zone protégée accroît d'autant la population concernée, qui passerait à 40 000 personnes.

Les espaces correspondants sont aussi bien des zones rurales que des centres urbains extrêmement denses, des villages péri-urbains que des zones tertiaires de dimension métropolitaine.

Selon Nantes Métropole 5 300 personnes sont concernées par le bruit aérien en 2015

Exposition au bruit des bâtiments sensibles Nantes Métropole



Nantes Mētropole

50% - 13% 0% 0% 0% 0% 0% 0% 0% calme bruyant très bruyant

Plan d'exposition au bruit (PEB): c'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Extrait de l'étude d'exposition au bruit de Nantes Métropole, 2015

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- Zone A: Exposition au bruit très forte
- Zone B: Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible



Plan d'exposition au bruit (PEB) source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

INSONORISATION

Certains logements concernés par le bruit ne bénéficient pas des aides à l'insonorisation.

En 2013, la DGAC modifie les trajectoires. Celles-ci impactent une population plus importante





Extrait du rapport d'activité 2014 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)

Nantes – Atlantique

Relèvement de 2 000 à 3 000 pieds des arrivées en piste 03 face au nord

En application de ce qui semble être un plan national de standardisation visant à assurer une meilleure sécurité des vols, la DGAC a étudié le relèvement de 2 000 à 3 000 pieds des altitudes d'interception pour les approches en piste 03 (le trafic moyen journalier est de

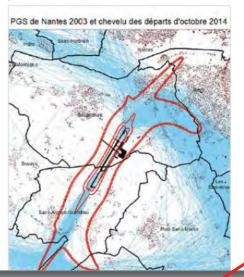
L'étude NA 65/25 montre que ce relèvement entraîne un accroissement de la population touchée par les nuisances sonores des aéronefs. Pour autant, s'agissant d'une mesure de sécurité, la DGAC souhaite le maintenir.

Toutefois, deux communes – La Marne et Paulx – qui sont dans l'axe de la piste seront donc particulièrement concernées par cette modification. Cette augmentation de l'impact environnemental n'impose pas légalement une procédure d'enquête publique.

Révision du PGS (plan de gêne sonore)

Ainsi qu'il est expressément précisé à l'article L. 571-15 du code de l'environnement, un plan de gêne sonore (PGS) doit être institué, pour chaque aérodrome mentionné au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts, pour définir les locaux éligibles à l'aide à l'insonorisation. Ce même article précise que le plan « constate la gêne réelle subie autour de ces aérodromes ».

Qu'en est-il à Nantes – Atlantique ?
Un examen, même rapide et superficiel, de la trajectographie sur l'aéroport – le « chevelu » – montre au premier coup d'œil que le PGS protège assez largement des zones d'habitation qui ne sont pas concernées par une densité de survol justifiant l'insonorisation des bâtiments d'habitation, mais, en revanche d'autres communes supportent l'essentiel des départs – particulièrement bruyants – tout en étant hors du périmètre du PGS. Tel est le cas de Saint-Philibert-de-Grand-Lieu et de La Chevrolière au sud et de Bouguenais au nord de la plateforme. Leurs habitants sont lourdement touchés sans pouvoir prétendre à l'aide à l'insonorisation à laquelle, pourtant, ils devraient avoir droit.



Cette situation est très préoccupante et l'ACNUSA, en tant qu'Autorité indépendante, a l'obligation de relever que l'explication donnée - à savoir que des habitations qui sont actuellement à l'intérieur du PGS en sortiraient par l'effet de la révision - n'est pas recevable. D'une part, la plupart des immeubles devant être insonorisés l'ont été, et d'autre part, et en tout état de cause, on ne voit pas très bien ce qui justifierait que des personnes dont les immeubles ne sont pas ou plus soumis à des niveaux de bruit égaux ou supérieurs à Lden 55 bénéficient d'une aide à l'insonorisation. Enfin, la situation doit s'apprécier en fonction de l'état du droit actuel et non de ce qu'il pourrait devenir ultérieurement. C'est actuellement que les nuisances sont subies et l'hypothétique mise en service de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne justifie pas le maintien d'une telle pression sonore sans en atténuer les effets.

Aussi bien la situation constatée que la « justification » de l'immobilisme témoignent d'un mépris tant des personnes concernées que de la volonté du législateur.

L'article L. 6361-7 du code des transports dispose que, « dans le domaine des nuisances sonores, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : (...) 5° Est consultée sur les projets de plan de gêne sonore visé à l'article L. 571-16 du code de l'environnement et d'exposition au bruit et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire ».

La révision du PGS de Nantes – Atlantique est plus que nécessaire et c'est donc sur le fondement des dispositions ci-dessus que l'Autorité entend se placer pour former sa recommandation.



L'ACNUSA recommande à l'Autorité préfectorale compétente de mettre en réunion le plan de gêne sonore de l'aéroport de <u>Nantes</u> – Atlantique dans les délais les plus brefs.

En 2014, l'ACNUSA demande à l'Autorité préfectorale de revoir le plan de gêne sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans les délais les plus brefs. La demande est réitérée en 2015. Cela n'a jamais été fait.

Agrandir l'aérogare existant?



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002

> Michel Wachenheim Directeur général de l'aviation civile

Une aérogare au plafond de ses possibilités d'extension

La surface actuelle de l'aérogare, compte tenu de sa récente extension, est de 28000 m^2 .

Selon le ratio habituellement employé (10 000 m² pour 1 million de passagers), la capacité de l'aérogare est de 2,8 millions de passagers. Moyennant une qualité de service légèrement dégradée, la capacité de l'aérogare actuelle peut être portée à 3 millions de p a s s a g e r s par an. Ce trafic est envisagé à l'horizon 2010, bien avant que l'aire de mouvements ne soit elle-même saturée.

Des solutions de portée insuffisante pour pallier la saturation

Une réflexion globale s'est engagée sur les solutions possibles pour pallier cette saturation. Avant même d'envisager le transfert de l'équipement, différentes solutions alternatives ont été analysées.

Reconfigurer l'actuelle aérogare

L'extension maximale de l'aérogare actuelle consiste en la réalisation d'une "jetée" perpendiculaire à l'aérogare actuelle côté parking avions. Côté piste, l'extension est limitée par les servitudes des équipements de radionavigation, et de l'autre côté le parking silo à voiture interdit tout agrandissement. La réalisation de l'extension maximale aurait permis de porter la capacité de l'aérogare à environ 4 millions de passagers par an. Son coût avait été chiffré en 1992 à 400 millions de francs. Ce coût élevé, pour augmenter la capacité de seulement 1,5 million de passagers/an sachant qu'après la saturation serait atteinte, a conduit l'État et la CCI à ne pas retenir cette solution.

Agrandir l'aérogare?

- > impossible en 2002
- > possible en 2013



AEROPORT DU GRAND OUEST – RECOMMANDATION DE LA COMMISSION DU DIALOGUE EVALUATION DU REAMENAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE DANS LE SCENARIO D'UN MAINTIEN D'ACTIVITE

Dès l'étape 5MPax, il serait nécessaire d'offrir plus d'espace en aérogare pour le traitement des flux. Ceci ne pourrait se faire que par un réaménagement de l'aérogare actuelle impliquant le déménagement pour 15 à 20 ans de locaux administratifs dans des bâtiments à créer.

Aux étapes 7 et 9MPax, le besoin impliquerait la création d'un nouveau terminal, aménagé au fur et à mesure de l'évolution du trafic, et ayant un impact sur le plan de composition générale de l'aéroport.



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013

"Les travaux d'aménagement de l'actuel aéroport sont presque aussi chers qu'un aéroport neuf, un peu moins chers quand même que Notre-Dame-des-Landes..."

Paul Schwach, directeur du transport aérien à la DGAC, conférence de presse du 06/11/2013 (source AFP)

Les prescriptions de la DGAC surdimensionnent l'aérogare existant de Nantes Atlantique



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013 Un hall de départ/arrivée deux fois plus grand que pour le projet de NDDL

Préconisations DGAC:

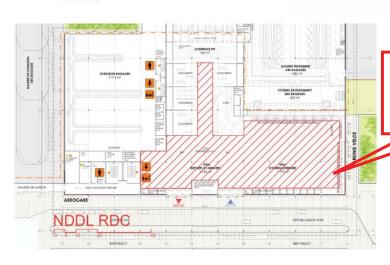
§3.4.5 p.42 : Une surface totale de **5 132m²** est prévue par la DGAC pour Nantes-Atlantique pour les halls de départ, d'enregistrement et d'arrivée.





La surface existante pour les halls de départ, d'enregistrement et d'arrivée est de 4 210m²





Vinci fait plus petit : **2670m²** pour les halls de départ, d'enregistrement et d'arrivée

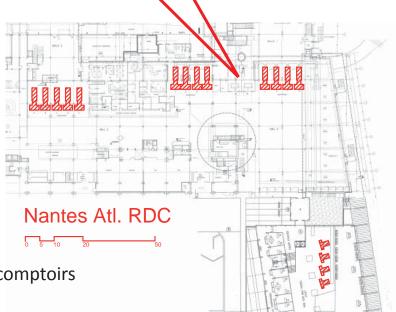
Les prescriptions de la DGAC surdimensionnent l'aérogare existant de Nantes Atlantique



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013 Deux fois plus de comptoirs d'enregistrement que pour le projet de NDDL

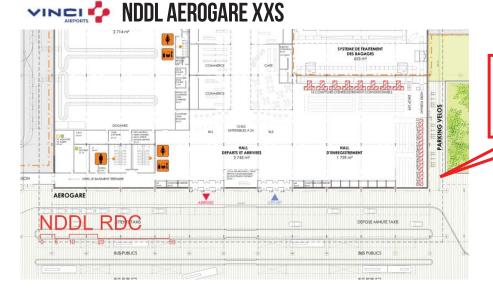
Préconisations DGAC:

§3.4.5 p.42 : **40 comptoirs** sont prévus par la DGAC pour Nantes-Atlantique pour l'enregistrement des bagages.





L'aérogare existante dispose de 34 comptoirs



Vinci fait plus petit : 16 comptoirs d'enregistrement des bagages

Des portiques de contrôle de sûreté surdimensionnés pour l'aéroport existant



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013 Page 39

3.4.4.2. <u>Dimensionnement des postes d'inspection filtrage (PIF) des passagers</u> éma ci-après récapitule les surfaces nécessaires à dégager pour l'installation de 2 lignes la ses en miroir (surface totale de 2 lignes de PIF en miroir : 330 m²). Au total la surface de de le PIF en miroir à échéance du projet est de 267,4m², si on exclut les surfaces d'attente.

Page 39, la DGAC dessine des postes de contrôle de 165m² (330m² pour 2 postes)

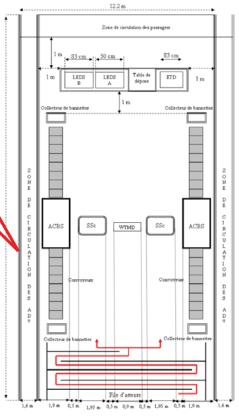


Figure 14 – Configuration finale – 2 lignes de Pif passager en miroi

39 / 108

La DGAC prévoit 16 postes de contrôle sur une surface de 2 940m² (§3.4.45 p.40)

	Surface utile (hors PIF)	Surface PIF	Surface utile totale
Aujourd'hui	11805	668	12473
5MPax	13635	2940	16575
9MPax	22370	3960	26330

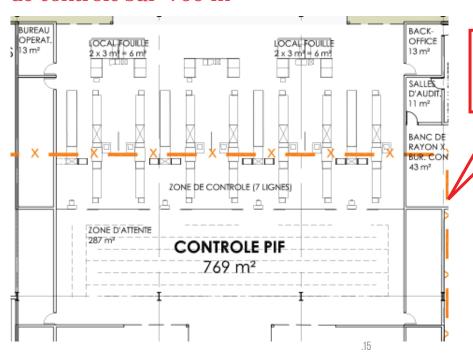
Figure 19 – Tableau synthétique des surfaces



A NDDL, il est prévu 7 postes de contrôle sur 769 m²



Vinci fait plus petit : 110m² par poste de contrôle



2013

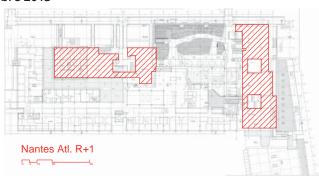
Les prescriptions de la DGAC surdimensionnent l'aérogare existant de Nantes Atlantique



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013 Des salles d'embarquement deux fois plus grandes que pour le projet de NDDL

Préconisations DGAC:

§3.4.5 p.42 : Une surface totale de **4 446m²** est prévue par la DGAC pour Nantes-Atlantique pour les salles d'embarquement.



Nantes Atl. RDC



La surface existante des salles d'embarquement est de 3775m²



Vinci fait plus petit : 2845m² pour les salles d'embarquement



AEROPORT XXL

Des parkings avions surdimensionnés pour l'aéroport existant de Nantes Atlantique

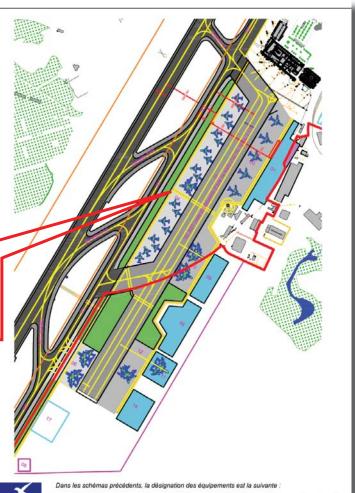


Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013 Page 64

Page 64, la DGAC dessine des postes de stationnement de 16 400m² par avion

A terme, l'étude de la DGAC prévoit une aire de stationnement aéronefs de 36 postes sur 59HA (16 400m²/ poste)

La taille des postes de stationnement des avions est multipliée par trois



dgac

de trafic; 03 – Aire de stationnement des aéronefs au contact; 04 – Aire de stationnement des aéronefs en égivrage; 06 – Emprise pour bloc technique, locaux DGAC et GTA; 07 – Météo France; 08 – Parc météo; lime de stationnement Fret; 17 – Hangar de maintenance; 12 – Aire de stationnement maintenance; 13 – St IA; 14 – BEMA; 15 – Aire d'utilisation du radio altimètre; 16 – Chenii; 17 – Dépôt carburant

VINGRED PORT XXS



Vinci fait plus petit : Il est prévu **5 000m²** en moyenne par avion

A l'ouverture, il est prévu une aire de stationnement de 20 aéronefs sur 10,2 HA (c'est moins que l'aéroport existant qui dispose actuellement de 23 postes sur 12,2 HA (5300m²/poste)) Le plan de Vinci à terme, n'est pas connu.

COÛT D'UN CHENIL?

Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013, page 76

La déconstruction/reconstruction du chenil (de 3 chiens) de l'aéroport existant est estimée par la DGAC à 602 000€ hors taxe



AEROPORT DU GRAND OUEST - RECOMMANDATION DE LA COMMISSION DU DIALOGUE EVALUATION DU REAMENAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE DANS LE SCENARIO D'UN MAINTIEN D'ACTIVITE

		Pis	te 03/21				
Etape	Bloc fonctionnel	SU (m²)	Action	Total €	5MPax (€)	7MPax (€)	9MPax (€
	Bâtiment entretien m	aintenance ap	paraux et Hang	ar maintena	nce aéronefi	3	
5MPax	Bâtiment existant	3695	Conserver	0€	0€	0€	0€
7MPax	Bâtiment existant	3695	Déconstruction	2 956 000 €	0€	2 956 000 €	0€
7MPax	Hangar apparaux	3350	Construction	5 896 000 €	0€	5 896 000 €	0€
7MPax	Locaux personnels apparaux	850	Construction	2 040 000 €	0€	2 040 000 €	0€
7MPax	Hangar maintenance	5000	Construction	8 800 000 €	0€	8 800 000 €	0€
7MPax	Locaux personnel maintenance	600	Construction	1 440 000 €	0€	1 440 000 €	0.€
9MPax	Hangar futur	6552	Construction	11 531 520 €	0€	0€	11 531 520
		Dépô	t carburant				-
5MPax	Emprise foncière actuelle	5850	Adaptation	500 000 €	500 000 €	0€	0 €
7MPax	Dépôt carburant	5850	Déconstruction	4 680 000 €	0€	4 680 000 €	0€
7MPax	Dépôt carburant	5850	Construction	7 488 000 €	0€	7 488 000 €	0€
7MPax	Cuves supplémentaires		Installation	850 000 €	0€	850 000 €	0€
9MPax	Extension zone stockage	820	Construction	1 443 200 €	0€	0€	1 443 200 €
9MPax	Extension parc camion	830	Construction	664 000 €	0€	0€	664 000 €
		-6	Vigie		23		
5MPax	Existant		Conserver	0 €	0€	0€	0€
		Bloc techniqu	e et tertiaire DS	NA	-		
5MPax	Bâtiments existants	1440	Conserver	0 €	0€	0€	0€
5MPax	Extension BT	1800	Construction	5 328 000 €	5 328 000 €	0€	0€
5MPax	Equipements		Installation	5 000 000 €	5 000 000 €	0.6	0€
7MPax	Extension finale BT	2965	Construction	8 776 400 €	0€	8 776 400 €	0€
7MPax	Equipements		Installation	5 000 000 €	0.6	5 000 000 €	0€
		100	SSLIA				
7MPax	Bâtiment actuel	10000	Déconstruction	0 €	0€	0€	0€
7MPax	Nouveau bâtiment	1200	& construction	3 000 000 €	0.6	3 000 000 €	0.6
		Bâtiment mé	téo et parc asso				
7MPax	Bâtiment actuel	400	Déconstruction	320 000 €	0.€	320 000 €	0€
7MPax	Enclos actuel	330	Déconstruction	132 000 €	0€	132 000 €	0€
7MPax	Bâtiment futur	400	Construction	960 000 €	0€	960 000 €	0€
7MPax	Enclos futur	330	Construction	264 000 €	0€	264 000 €	0€
/ HIII WA	Enclos latar		Chenil	204 000 €		2010000	
7MPax	Bâtiment actuel	70	Déconstruction	56 000 €	0 €	56 000 €	0 €
7MPax	Enclos actuel	140	Déconstruction	56 000 €	0€	56 000 €	0€
7MPax	Bâtiment futur	70	Construction	168 000 €	0€	168 000 €	0€
7MPax	Enclos futur	140	Construction	322 000 €	0€	322 000 €	0€
/ IIII ux	Elicios latai	140	Fret	322 000 €	0.6	322 000 €	106
7MPax	Hangar actuel	8400	Déconstruction	10 080 000 €	0€	10 080 000 €	0.€
7MPax	Bureaux actuels	1200	Déconstruction	960 000 €	0€	960 000 €	0€
7MPax	Bureaux futurs	1200	Construction	2 880 000 €	0€	2 880 000 €	0€
rint ax	Hangar futur	12012	Construction	21 141 120 €	0€	21 141 120 €	0€

Chenil									
7MPax	Bâtiment actuel	70	Déconstruction	56 000 €	0 €	56 000 €	0€		
7MPax	Enclos actuel	140	Déconstruction	56 000 €	0€	56 000 €	0€		
7MPax	Bâtiment futur	70	Construction	168 000 €	0€	168 000 €	0€		
7MPax	Enclos futur	140	Construction	322 000 €	0€	322 000 €	0€		

fourreautés en tour de piste et le réaménagement des postes de transformation actuels vétustes. Un nouveau poste général d'alimentation des équipements de balisage devrait également être construit à proximité de la piste en dehors de la bande de piste pour accueillir les nouveaux équipements

UNE OU DEUX PISTES?

La nécessité d'avoir 2 pistes pour l'aéroport de Notre-Dame-des Landes



Extrait du Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002

Michel Wachenheim
Directeur général de l'aviation civile

En 2002, la DGAC estime la saturation de la piste nantaise à 80 000 mouvements et prescrit d'emblée 2 pistes La capacité annuelle de cette piste - autrement dit sa saturation technique - est estimée, selon les règles de calcul ren vigueur, entre 75 000 et 80 000 mouvements commerciaux environ (l'aviation non commerciale n'intervient pas dans ce calcul).

Ce plafond est envisagé à l'horizon 2020: compte tenu des prévisions sur l'emport moyen, la capacité de la piste serait alors comprise entre 4,5 et 5 millions de passagers.

La présence d'une piste unique est, à terme, un frein à la compétitivité de la plate-forme et à la qualité du service. Tous les aéroports français traitant plus de 4 millions de passagers disposent de deux pistes.

e) Conclusion sur la capacité de la piste :

On peut donc conclure à une <u>capacité annuelle de 90 000 à 110 000 mouvements commerciaux de la piste de N.A.</u>, selon les hypothèses d'évolution de la structure du trafic et les mesures qui pourraient être prises. Si on raisonne en nombre de <u>vols IFR</u>, et non uniquement sur les vols commerciaux, la capacité de la piste serait de 100 000 à 120 000 vols IFR par an.

Dans son document de synthèse, le maître d'ouvrage évoque une capacité maximale de 75.000 à 80.000 mouvements, ce qui nous paraît sous-évalué.

En 2003, une expertise indépendante conteste ce chiffre



Extrait de l'Expertise complémentaire du projet d'aéroport de Notre-Damedes-Landes, par COSYNERGIE, pour la Commission Particulière du Débat Public, Mai 2003

De plus, beaucoup d'aéroports à travers le monde traitant plus de 4 millions de passagers ne disposent que d'une piste comme Stansted, San Diego, Beauvais, Genève, London City, Naples, Larnaca, Ibiza, Lanzarote...



"Un argument d'autorité"

2.3.2. Le débat public a été fondé sur un projet à deux pistes et centré sur le site de Notre-Dame-des-Landes

À l'occasion du débat public en 2003, la question posée porte sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et les grandes options pour sa réalisation. Le dossier ne détaille guère les autres solutions envisageables, à commencer par une modernisation de Nantes-Chateau-Bougon (Atlantique), écartée d'office²². Le dossier du maître d'ouvrage affiche d'autorité la nécessité de deux pistes, comme pour « tous les autres aéroports français de plus de 4 M. de passagers ». Ce postulat, qui n'est pas remis en cause, écarte la réflexion sur les avantages et inconvénients de l'aéroport existant.

Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016 En 2016, le CGEDD condamne le postulat de 2 pistes comme un argument d'autorité

PISTE XX

Les prescriptions de la DGAC pour rénover la piste de Nantes Atlantique sont beaucoup plus importantes que celles prévues par Vinci à NDDL



Extrait de l'évaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité 7 novembre 2013

Préconisations DGAC: §3.2.1.4 p.31 : Les épaisseurs équivalentes requises pour la rénovation de la piste vont de 119 à 145 cm

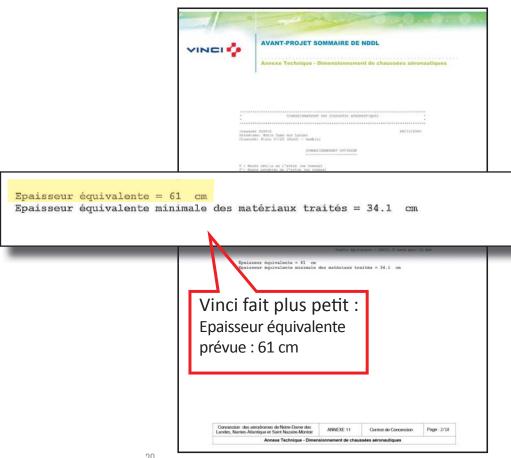
<u>Piste 03/21</u>				
	Section de l'ouvrage	CBR du sol support	Epaisseur équivalente de la structure (cm)	Epaisseur equivalente equise (cm)
	PM 0 - PM 600	4	123 cm	145 cm
	PM 600 - PM 740	4	104 cm	119 cm
	PM 740 - PM 840	4	117 cm	119 cm
	PM 840 - PM 970	4	107 cm	119 cm
	PM 970 - PM 1900	4	98 cm	119 cm
	PM 1900 - PM 1980	4	135 cm	119 cm
	PM 1980 - PM 2360	4	110 cm	119 cm
	PM 2360 - PM 2630	4	106 cm	145 cm
	PM 2630 - PM 2900	4	100 cm	145 cm
Taxiway naralla	èle .			

L'épaisseur requise pour rénover la piste existante est le double du dimensionnement prévu à NDDL





Extrait du Dossier APS, Annexe 11 du contrat de concession, Annexe Technique Dimensionnement des chaussées aéronautiques, decembre 2010



LE PRIX DES PISTES

Combien coûte la réfection d'une piste pour la DGAC?



Extrait de l'évaluation des

coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes

Extrait de la pièce F - Evaluation socioéconomique et financière du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aéroport du Grand Ouest,

VINCI 👣

F.7.2 LES COUTS DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION DU

Afin de comparer le projet à une situation de référence où Nantes-Atlantique est maintenue, les investissements nécessaires au maintien de cet aéroport ont été considérés comme des investissements éludés. Il s'agit de la piste dont le coût de réfection est évalué à 35 millions d'euros et de l'aérogare dont les capacités aujourd'hui limitées à l'accueil de 3 millions de passagers devront être augmentées.

Le montant des travaux sur la piste existante sont multipliés par 8 entre 2007 et 2013



En 2007 la réfection de la piste existante est évaluée à 35 millions





BILAN ECONOMIQUE BIAISÉ

Dans l'analyse coûts/bénéfices de la DGAC, les avantages du projet d'aéroport s'appuient pour l'essentiel (80 %) sur le temps de déplacement gagné par les passagers.



Ce seuil se situe à un niveau de 56 000 mouvements commerciaux, mouvements les plus significatifs en termes de gêne sonore. Compte tenu de l'augmentation prévisible de l'emport moyen, ce niveau correspond june fréquentation de l'ordre de 3,8 millions de passagers.

Le calcul se base sur une saturation à 56 000 mouvements commerciaux en 2019. Ce chiffre est infondé et il est très différent de celui du PEB qui prévoyait 75 000 mouvements pour 2010. Le nombre de mouvements en 2015 était de 49 000 et le CGEDD préconise une "une tierce expertise" sur ce sujet

Extrait de la pièce F - Evaluation socioéconomique et financière du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aéroport du Grand Ouest, 2007



En 2007, il est indiqué qu'à partir de cette date de saturation, des passagers se reporteraient sur d'autres aéroports. Le temps de trajet gagné par les passagers de NDDL est présenté selon des transports terrestres (train, route...). Le temps gagné en transport aérien n'est jamais mentionné.

Les hypothèses prises pour l'évaluation des temps de parcours et des coûts des déplacements

Outre la localisation des aéroports, les modes utilisés pour les déplacements terrestres influent sur la monétarisation de l'évolution des comportements des usagers.

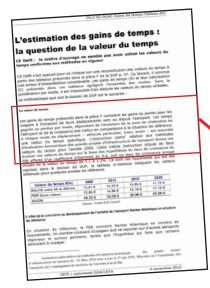
Dans les calculs, le taux d'utilisation des transports en commun (TC) a été testé à 11 %, à partir de la mise en service projetée du nouvel aéroport sur la base de la réalisation d'un système « lourd » de type tramway vers Nantes-Atlantique (situation Référence) ou tram-train vers Notre-Dame-des-Landes (situation projet).

A partir de 2025 ce taux est estimé à 26 % du fait d'une offre ferroviaire élargie entre Nantes et Rennes pour la desserte de Notre-Dame-des-Landes.

Au-delà de ce niveau d'utilisation des transports en commun, pour les déplacements régionaux, l'utilisation des véhicules particuliers est prépondérante.

Par contre, en cohérence avec les études menées dans le cadre du projet LGV Bretagne, les déplacements vers Paris se répartissent à égalité entre le mode routier et le mode ferroviaire.

L'analyse socio-économique, dans le bilan des usagers, prend en compte l'ensemble des valeurs liées à l'utilisation des véhicules et des autres modes de transport : entretien et dépréciation des véhicules, péages, valeur du carburant, taxes, coût du train...



Extrait note DGAC L'estimation des gains de temps : la question de la valeur du temps, 4 novembre 2012

La valeur du temps

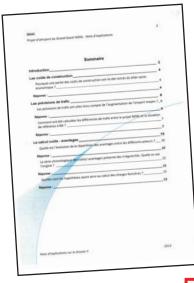
Les gains de temps présentés dans la pièce F cumulent les gains ou pertes pour les usagers à l'occasion de leurs déplacements vers ou depuis l'aéroport. Les temps gagnés ou perdus par mode, dépendent de l'évolution de la zone de chalandise de l'aéroport et de la croissance des trafics en comparaison à la situation de référence. A chaque mode de déplacement — véhicule particulier, train, avion — est associée une valeur du temps spécifique. L'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport donne ces

En 2012, la DGAC tente de justifier ses calculs et introduit les déplacements aériens.

BILAN ECONOMIQUE BIAISÉ

(suite) A partir de 2012, la DGAC s'emmêle dans les explications sur son bilan

économique de 2006.



Extraits note DGAC Explications sur le Dossier F, 2013

1. gains de temps (en valeur) route	0.7	0.1	-0.5		-10,1	-10.0	-230,2
2. gains de temps (en valeur) fer	0,0	0.0	0,0		13,3	13,1	219,5
3a, gains de temps (en valeur) air	0,0	0,0	0,0		16,6	46,1	699,5
3b. surplus de désinduction	0,0	0,0	0,0		1,3	1,5	14,2
4a, carburant des véhicules	-1,2	-1,5	-1,8	, ä	3,6	3,6	-9,7
4b, les frais de fonctionnement des véhicules	-1,0	-1,3	-1,6	-1	1,2	3,2	-8,3
- 5a. les péages	1,1	1,1	1,1	.1	,5	1,5	35,9
- 5b. couts usage TGV	0,0	0,0	0,0	0,	5	12,5	190,4
Total 1 à 5 : bilan usagers	-0,5	-1,6	-2,8	4.1	,	71,5	911,2
- 6. sécurité routière	-0,1	-0,1	-0,1	-0.2	1	0,2	-1,1
- 7. pollution routière	-0,1	-0.1	-0,2	-0.2		0,3	-1,1
- 8, pollution aérienne	0,0	0,0	0,0	0,0		-0,5	-9,5
- 9. bruit aérien	0,9	8,0	8,0	0,8		0,4	19,9
- 10. excédent brut d'exploitation de l'aéroport	8,0	0,8	0,8	8,0		1,2	44,8
- 11, interactions entre projets	-0,9	-0,9	-0,9	-0.9		-6,7	-120,6
- 12. puissance publique	-278,0	-2,5	-2,1	-1,7		-2,6	-329,6
- 13. variation des charges foncières (pour le TRI2)	4,0	3,9	3,8	3,8		2,0	92,8
- 14. variation de mobilité (pour le TRI3)	0,6	1,2	1,7	2,2		6,3	177,7
Total TRI 2 (1 à 14)	-273,9	0,2	-0.7	-1,6		5,9	8,809
Total TRI 3 (1 à 13 + 15)	-277,3	-2,5	-2,8	-3,1		1,2	691,6

Au fil des explications de la DGAC, il apparait que la valeur du temps passé en avion est de loin la plus importante (699,5 millions d'euros soit 77%) et fonde à elle seule le bénéfice socio-économique du projet.

DGAC

Projet d'aéroport du Grand Ouest-NDDL - Note d'explications

Le tableau suivant extrait des hypothèses de trafic ayant servi aux évaluations montre l'évolution constante des emports et de la fréquentation sur Nantes Atlantique, malgré la limitation du nombre de mouvements.

2019 est la première année pour laquelle intervient une limitation du nombre de vols sur Nantes Atlantique

REFERENCE : NANTES ATLANTIQUE

Année	2001	2006	2011	2012	2016	2019	2031	2041
Freq REGUL	1 142 831	1 454 241	2 082 683	2 157 166	2 473 678	2 644 315	2 856 312	3 083 560
contraints						74 486	924 669	1 617 421
Fr CHARTER	637 502	735 708	866 752	898 177	1 027 101	1 084 178	1 091 213	1 142 251
contraints						30 540	353 256	599 146
Mouvements	36 000	36 984	45 057	46 521	52 649	3 728 494	55 657	55 857
EMPORT	49	59	65	66	66	67	71	76
FREQ TOT	1 780 333	2 189 950	2 949 435	3 055 343	3 500 779	3 728 494	3 947 525	4 225 811

Le tableau suivant illustre la balance des coûts et avantages pour l'année 2012 :

	Régulier	Charter	Somme
véhicules	-1 269 257 €	+234 385 €	-1 034 872 €
péages	+582 539 €	+484 854 €	+1 067 394 €
carburant	- 1 429 071 €	+263 809 €	- 1 165 262 €
TGV Paris		- €	- €
gain de temps	-843 353 €	+1 493 956 €	+650 603 €
TOTAL	+2 959 141 €	2 477 005 €	+482 137 €

Pour les voyageurs empruntant des vols réguliers, le temps de trajet vers NDDL est plus long que vers NA. Il s'accompagne de plus de dépenses kilométriques mais moins de péages.

Pour les voyageurs des vols charters, au contraire, le déplacement de l'aéroport vers NDDL est bénéfique en temps, en dépenses kilométriques et en péages.

Lé bilan global es positif, mais comme le montre ce tableau, il est la résultante de variations contrastées...

En 2013, le tableau des "hypothèses de trafic ayant servi aux évaluations" diffère complètement des hypothèses présentées en 2006. Le nombre de mouvements ou l'emport semblent avoir été réactualisés.

Le calcul de ce tableau est erroné, l'addition correcte donne un résultat négatif, mais la conclusion indique "le bilan global est positif"

Base de calcul fantôme

Depuis 2011, le CéDpa, collectif d'élus opposés au projet d'aéroport, demande à la Direction générale de l'aviation civile l'étude qui a calculé l'avantage socio-économique du projet et les bases de données associées. Cela n'a jamais été fourni. De deux choses l'une : soit cette étude existe et elle est depuis 10 ans cachée au public car trop manipulatrice, soit elle n'existe pas et la déclaration d'utilité publique est fondée sur du vent. Compte tenu des explications et des calculs approximatifs reçus, cette deuxième hypothèse est peut-être la plus probable.

UN GUIDAGE APPROXIMATIF

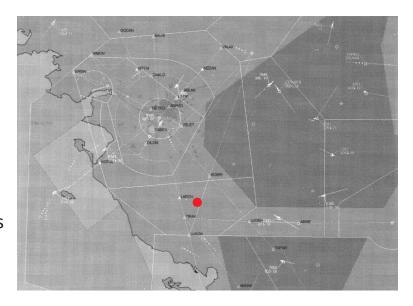
L'aéroport existant de Nantes Atlantique ne dispose pas d'équipements de surveillance, de guidage et d'approche de précision (absence de radar, d'ILS sur la piste 21, un seul ILS catégorie 1 piste 03 en version minimale...).

Il s'agit du seul aéroport français qui ne possède de système radar pour fluidifier et guider de manières précises les aéronefs tant au départ qu'en arrivée.

La fluidité du trafic, la sécurité des vols et l'amélioration du guidage des avions nécessitent la mise en place d'équipements déjà présents sur les dix principaux aéroports français et sur des aéroports régionaux au trafic parfois inférieur à celui de Nantes Atlantique.

Un radar à 55 km avec une précision de l'ordre de deux cents mètres

Actuellement, les informations sont fournies via le radar déporté de La Roche-sur-Yon à 55km, mais la couverture n'est pas assurée jusqu'au sol. De plus, une zone reste non couverte au Nord-Ouest de Nantes Atlantique. Il est donc parfois nécessaire de corréler avec d'autres radars (Quimper par exemple).





Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016

Le CGEDD préconise des aides à la navigation plus récentes

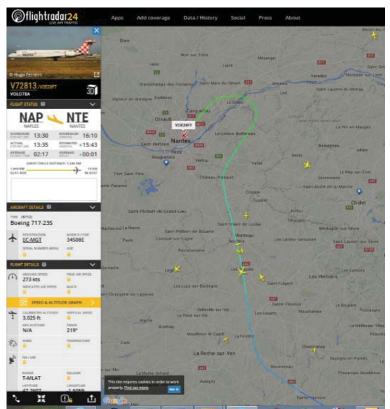
L'aéroport doit être doté des aides à la navigation les plus récentes, dont un radar pour pouvoir, si nécessaire, resserrer l'intervalle entre deux avions à 5 puis 3 milles nautiques à terme, ce qui permet d'utiliser à plein l'infrastructure de piste.

2.4.3.2. Les évolutions dans le domaine des équipements de navigation aérienne

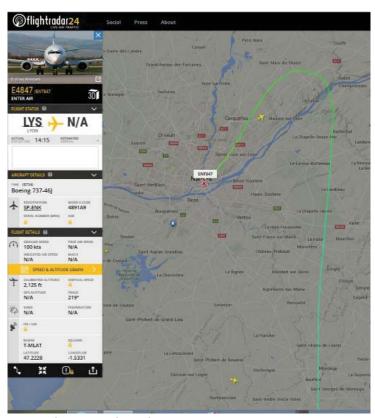
Les équipements rendus nécessaires par l'augmentation du trafic sont un ILS au QFU 21 et un radar de précision pour la tour de contrôle afin d'améliorer le suivi des avions lors de leur approche et de réduire l'intervalle entre deux avions successifs.

UN GUIDAGE APPROXIMATIF

Des survols inutiles de la ville?



Appareil arrivant du sud mais survolant la ville à l'atterrissage le 6 mai 2016 à 15h36 par vent



Appareil arrivant du sud mais survolant la ville à l'atterrissage le 9 mai 2016 à 15h17 par vent faible



Signature du Code de Bonne Conduite Environnementale pour l'Aéroport Nantes Atlantique Nantes. le 26 mars 2009

Des survols inutiles de la ville

Un "code de bonne conduite environnementale" a été signé le 26 mars 2009 par l'aéroport Nantes-Atlantique, la préfecture et l'Aviation civile. Cette charte prévoit notamment l'"optimisation et le respect des trajectoires des avions afin de limiter le survol des zones urbanisées". Selon un pilote de ligne habitué du ciel nantais, ce code de bonne conduite n'est pas toujours appliqué par les contrôleurs aériens mobilisés par Nantes-Atlantique. Par temps calme, sans nuages, on doit dévier les sillages pour éviter le survol de l'agglomération. Cependant il arrive que les contrôleurs aériens acceptent quand même la trajectoire nord-sud, dite QFU 21, soit cap 210 degrés, justifiée pour avoir le vent dans l'axe (s'il y en a), alors que la trajectoire 03 (cap 30 degrés) conviendrait parfaitement et éviterait le survol du centre ville, en passant au dessus du lac de Grand-Lieu.



Documents DGAC:

- Dossier de la DGAC pour le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en 2002
- Plan d'exposition au bruit 2010, réalisé par la DGAC en 2003, pour la période 2004-2010 (mis en application en 2004)
- Extrait de la pièce F Evaluation socioéconomique et financière du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aéroport du Grand Ouest, 2007
- Code de Bonne Conduite Environnementale pour l'Aéroport Nantes Atlantique Nantes, le 26 mars 2009
- Note DGAC L'estimation des gains de temps : la question de la valeur du temps, 4 novembre 2012
- Note DGAC Explications sur le Dossier F, 2013
- Cartes de bruit Nantes Atlantique, DGAC, septembre 2013
- DGAC, Evaluation des coûts de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité, 7 novembre 2013

Documents officiels indépendants de la DGAC :

- Expertise complémentaire du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, par COSYNERGIE, pour la Commission Particulière du Débat Public, Mai 2003
- Plans et coûts du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, issus du dossier APS en Annexe 11 du contrat de concession des Aéroports du Grand Ouest (aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire – Montoir), 31 décembre 2010
- Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, avril 2013
- Rapport de la commission du dialogue, présidée par Claude Chéreau, avril 2013.
- Rapport d'activité 2014 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)
- Avis du Conseil Scientifique du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité relatif à l'impact sur les zones humides du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, février 2015
- Etude d'exposition au bruit de Nantes Métropole, 2015
- Captures d'écran de trajectoires issus du site https://www.flightradar24.com/
- Extrait de l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, par le CGEDD, avril 2016