

L'Atelier Citoyen est une association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes, créée en 2014 pour travailler sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a publié un grand nombre de ses travaux (sur [www.ateliercitoyen.org](http://www.ateliercitoyen.org)) : 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. En 2018, il devient l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique pour laisser la possibilité de créer d'autres ateliers citoyens sur d'autres sujets.

## Quel aéroport voulons-nous ?

**L'Atelier Citoyen plébiscite un aéroport fonctionnel, répondant aux besoins de sa clientèle, réaménagé avec bon sens et à des coûts raisonnables. La plupart des options proposées dans le cahier de concertation vont à l'encontre de ces objectifs et affichent des coûts très surestimés. Ces surestimations sont vraisemblablement dues au fait qu'il s'agirait de détruire de nombreux équipements existants (parkings avions, aérogares...). Il est temps de voir qu'on peut faire autrement, pour un impact environnemental bien moindre.**

La question du type d'aéroport que nous voulons nous est posée dans la concertation sur le réaménagement de Nantes Atlantique.

### Tenir compte du contexte

L'Atelier Citoyen a constaté depuis longtemps que les passagers plébiscitent le low cost. En 2019, on comptera à Nantes Atlantique plus de 60% des passagers voyageant avec des compagnies à bas coûts.

Par ailleurs, les électeurs ont montré récemment leur attachement aux valeurs de l'écologie. Faut-il rappeler que l'ancien « ministère de l'équipement » s'appelle maintenant « ministère de la transition écologique et solidaire » et que la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) lui est rattachée ?

### Un chantier à faible impact environnemental ?

Dans le dossier de concertation, la DGAC écrit que « *le futur concessionnaire s'engage sur le principe d'un chantier à faible impact environnemental* » (page 39). Or ce qui est proposé dans les différents scénarios du dossier est manifestement aux antipodes de cet objectif !

Quelques exemples :

- L'ordre de grandeur des **travaux sur la piste, le taxiway et les aires de stationnement des avions** (120 à 150 millions). A la réunion publique de concertation du 4 juin, il a été dit que ce chiffre était celui des experts mandatés par la Médiation de 2017. Dans leur rapport, ils préconisent de démolir les aires actuelles de stationnement

des avions pour en reconstruire de nouvelles. Notre **cahier d'acteur n° 3, « Pistes, taxiway... à un coût moindre ! »** montre l'absurdité de la déconstruction des parcs de stationnement existants, alors qu'une simple remise en état suffit largement.

L'impact environnemental d'une telle déconstruction serait énorme ! Nous écrivons : « 240 000 m<sup>2</sup> de surfaces à déconstruire représentent environ 120 000 mètres cubes de gravats à évacuer, soit 240 000 tonnes, soit 10 000 camions ! Et où évacuer ces déchets ? Quels cycles de recyclages imaginer pour en réduire l'impact écologique ? La construction de nouvelles aires nécessite des plaques de béton de 35 cm d'épaisseur, soit 184 000 tonnes de béton, ce qui représente un volume impressionnant d'émissions de gaz à effet de serre ! »

Sans parler du coût !

- Du côté des **aérogares**, les solutions proposées dans le dossier de concertation sont, elles aussi, absurdes : très coûteuses, économiquement comme écologiquement ! Nous le démontrons dans notre **cahier d'acteur n°6, « Aérogares : simples et économiques »**.

Les options A1C et A1D pour les aérogares Ouest **sont basées implicitement sur la déconstruction totale des toutes les aérogares existantes**, une fois les aérogares Ouest construites ! Cela ressemble étrangement aux propositions faites en 2013 lors de la « Commission du dialogue. Cela avait été en son temps dénoncé...

On peut faire autrement, à l'instar de la plupart des aéroports ! L'option logique consiste à revoir les espaces utilisés par l'aéroclub qui occupe actuellement une large place centrale (cf notre **cahier d'acteur n°2, « Déplacer l'aviation légère ? »**), et à bâtir des terminaux low cost dans le prolongement du hall 4 actuel. On évite de la sorte des déconstructions anti-écologiques, et anti-économiques.

### **Pour un réaménagement bien moins coûteux !**

D'un point de vue économique, la modération s'impose également. Le dossier de concertation affirme clairement « *c'est le futur concessionnaire qui paye tout* ». Il est rare cependant que les concessionnaires fassent de la philanthropie !

Soit toutes ces propositions ne sont que du vent et au final, dans les négociations avec de futurs gestionnaires de la plateforme, le cahier des charges sera nettement revu à la baisse<sup>1</sup> ; soit ces exigences imposeront des conditions de retour sur investissement et donc de durée de concession faramineuses, pas forcément souhaitables. Et n'oublions pas qu'au final, c'est le passager qui paye !

Le passager plébiscite le low cost, il n'a aucune envie de payer pour des déconstructions et du béton inutiles.

### **Notre proposition : un réaménagement plus modeste et fonctionnel**

Depuis sa création en 2014, l'Atelier Citoyen montre que le réaménagement de Nantes Atlantique peut se faire de façon beaucoup plus économe et bien moins pénalisante pour l'environnement. Nos cahiers<sup>2</sup>, publiés en 2015, le démontrent. Nous avons travaillé pour cette concertation dans cette même logique.

Une démarche de frugalité s'impose d'autant plus que nul ne sait ce qu'il adviendra du transport aérien dans quelques décennies dans la mesure où les enjeux jeux environnementaux sont de plus en plus prégnants.

<sup>1</sup> C'est probablement ce qui s'est passé pour le projet NDDL où le cahier des charges a été tenu secret et pour lequel on a découvert quatre ans après la désignation de Vinci que le projet d'aéroport à NDDL était plus petit que l'actuel (article du Canard enchaîné du 8 octobre 2014)

<sup>2</sup> [www.ateliercitoyen.org](http://www.ateliercitoyen.org)

Pour la piste, le taxiway et les aires de stationnement avion, nous présentons des travaux ne nécessitant aucune déconstruction, estimés à 60 millions d'euros, là où le dossier de concertation annonce 170 à 200 millions d'euros (en incluant le prolongement de la piste, de 315 m pour nous, solution 400 m dans le dossier).

Pour les aérogares, nous référant aux agrandissements réalisés sur d'autres aéroports, nous proposons la construction d'un terminal low cost pour 4 millions de passagers, dont nous estimons le coût à 20 millions d'euros, sans autre déconstruction que celle de vieux hangars. Nous chiffrons la rénovation des bâtiments existants à 40 millions d'euros. Au total, construction et rénovation des aérogares doivent pouvoir se faire pour 60 millions d'euros.

**Les options présentées par la DGAC pour les aérogares ne nous conviennent pas parce qu'elles partent du principe de détruire des bâtiments existants.** Dans cette logique, la DGAC chiffre le coût total aérogares entre 250 et 300 millions d'euros (cahier de synthèse page 9).

**Pour la piste, nous excluons les options « piste oblique » et « piste transversale »** car peu réalistes (acceptabilité nulle par les futurs riverains, compensations environnementales très importantes...), et surtout contraires à cette nécessaire frugalité.

L'option A2A « esplanade urbaine » est présentée avec tous les termes à la mode pour séduire les urbanistes, mais elle n'apporte rien à l'utilisateur et est loin de la simplicité. En revanche, **l'option A2B « parkings de proximité » est plus pragmatique, elle nous paraît préférable.**

### **Vers une croissance bien plus modérée du transport aérien**

Envisagée dès la fin des années 80, par Michel Rocard notamment, la taxation du kérosène est actuellement en discussion au niveau européen. Il est probable qu'elle devienne inéluctable et d'un niveau élevé, ce qui devrait ralentir nettement la croissance du transport aérien.

Le développement du transport aérien a eu des résultats positifs dans un premier temps, en créant beaucoup d'emplois partout dans le monde. Mais il a aussi contribué à développer un tourisme de

masse dont les conséquences pour la planète peuvent être désastreuses ; l'accroissement de la dépendance économique de certains pays touristiques est également inquiétant. On ne peut pas faire comme si tout cela n'existait pas. Une croissance bien plus modérée, plus responsable, du transport aérien est possible et souhaitable.

**La nécessité d'attitudes responsables**

Tout le monde sait que la question du devenir de l'aéroport de Nantes est une question très sensible pour la population locale. Les nombreuses années de discussions acharnées, de débats mais aussi de mensonges et de faux semblants démocratiques ont laissé des traces.

Après l'abandon du projet de NDDL, la moindre des choses aurait été de prendre des mesures fortes et rapides pour aller vers l'apaisement et aider les riverains à mieux cohabiter avec l'aéroport existant : optimisation des trajectoires, tarification plus incitative/dissuasive, couvre-feu, mesures du bruit et transparence... Rien n'a été fait dans l'année qui a suivi. Un an après, est arrivée la définition d'un nouveau Plan de Gêne Sonore qui déroge aux règles mais permet à beaucoup plus de riverains de bénéficier d'une aide à l'insonorisation : une démarche positive mais pour l'instant bien isolée.

Aussi sommes-nous choqués de constater que la majorité des choix proposés par le dossier de concertation tendent à raviver les tensions existantes, voire à en créer de nouvelles... Des choix qui manquent visiblement d'un certain sens des responsabilités. C'est le cas du changement de trajectoire de l'arrivée par le nord, qui n'est même pas présenté comme une option...

(cf notre **cahier d'acteur n° 7 « Optimiser trajectoires et procédures »**).

C'est le cas des montants annoncés très importants pour les travaux de réaménagement qui poussent certains, bien organisés et bruyants, à « rejouer le match » et à demander le transfert de la plateforme.

Ceux qui souhaitent reposer la question du transfert de Nantes Atlantique évoquent le coût « raisonnable » de NDDL, en comparaison à ce que devrait coûter la modernisation de la plateforme actuelle... Nous montrons que le coût annoncé dans le dossier de concertation est très surestimé... Rappelons alors également que NDDL aurait coûté entre 1,5 et 2 milliards d'euros !

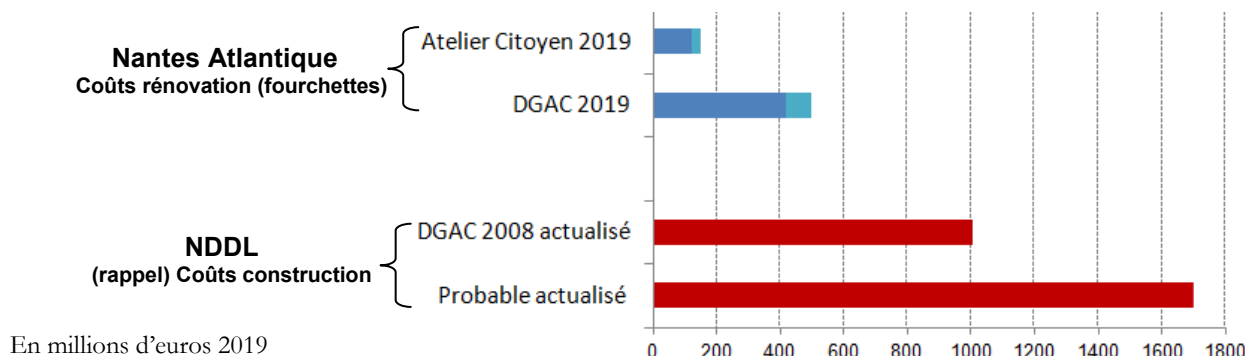
En effet, en 2006, l'aéroport neuf de Ciudad Real en Espagne, avec une seule piste, a coûté 1,2 milliard d'euros, soit 1,5 milliard dans les conditions économiques actuelles.

En 2008, la DGAC avait chiffré le projet NDDL pour 9 millions de passagers à 880 millions d'euros (soit 1007 millions 2019). Dans ce chiffrage, le coût des deux pistes était totalement irréaliste<sup>3</sup> : 117,6 millions. Avec un coût de construction de pistes plus réaliste, NDDL aurait coûté plus de 1,7 milliard 2019. Sans compter les 300 millions pris en charge par le contribuable : desserte routière, tour, tram train, etc.

**Une rénovation simple et fonctionnelle de Nantes Atlantique coûte effectivement sept à huit fois moins cher que la construction d'un aéroport neuf à Notre Dame des Landes, comme l'Atelier Citoyen l'a écrit depuis le début.**

<sup>3</sup> cahier Piste Atelier citoyen, 2015, p 31 et 34

**Rénovations, construction d'aéroports : des différences d'estimations importantes**



# Concertation sur le réaménagement de Nantes Atlantique

## Cahier d'acteur n° 1 de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique

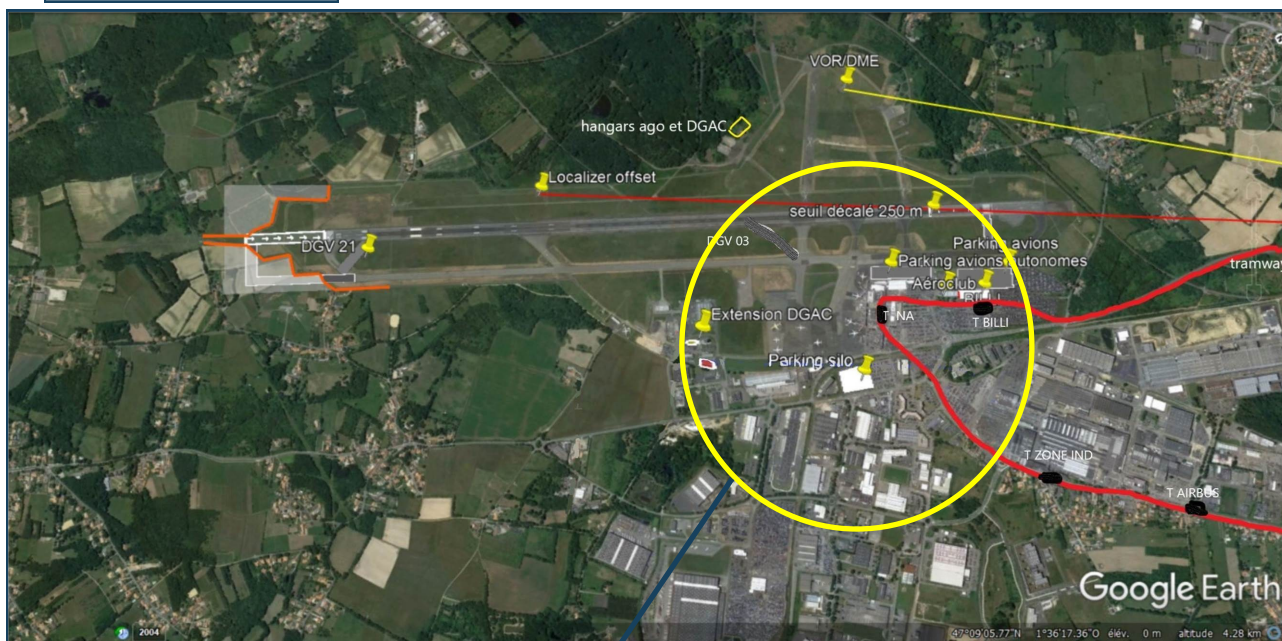
### Nos propositions de réaménagement de Nantes Atlantique

Allongement de 315 m de la piste au sud, dans l'emprise aéroportuaire + seuil décalé de 250 m au nord (cahier 7)

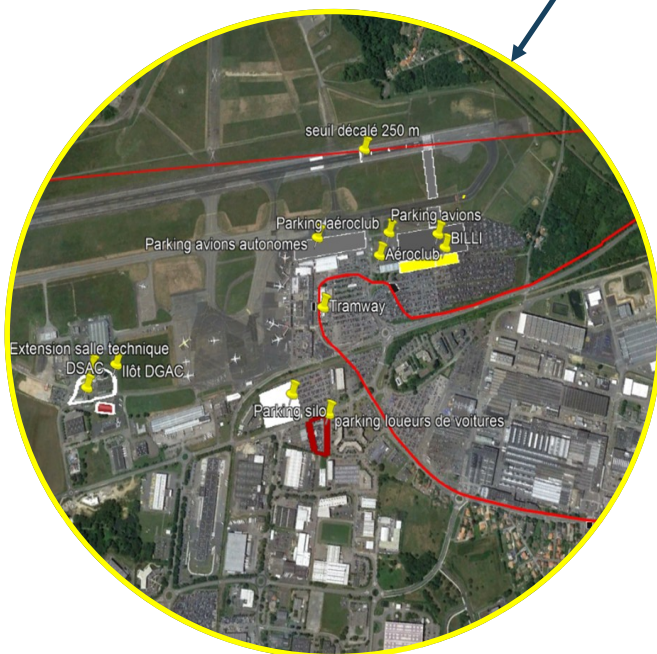
Maintien de la trajectoire actuelle d'arrivée par le nord par beau temps, trajectoire guidée par ILS offset par mauvais temps (cahier 7)

Dégagements grande vitesse sur la 03 et la 21 (cahier 8)

Déplacement au nord des hangars AGO et DGAC (cahier 6)



Tramway en boucle avec plusieurs arrêts (cahier 7)



Aérogare low cost « Billi » en prolongement du hall 4 (cahier 6)

Parking silo hébergeant aussi les loueurs de voitures (cahier 7)

Extension DGAC au pied de la tour (cahier 6)

Responsable de cette publication :  
Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique  
at.citoyen@gmail.com