



Notre Dame des Landes : un projet d'aéroport sans fondement économique

Collectif d'élus opposés au projet. - <http://aeroportnddl.fr>

octobre 2011

Principaux enseignements d'une étude économique indépendante sur le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes

A la demande du collectif d'élus opposés au projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, le cabinet d'études européen indépendant CE-Delft a passé au crible l'analyse économique globale de l'enquête d'utilité publique de 2006. Il a découvert de nombreuses irrégularités, omissions, erreurs de calculs... Au final, réévalué sur des bases correctes, le projet représente un coût pour la collectivité qui pourrait se chiffrer à plus de 600 millions d'euros alors que le dossier d'enquête publique montrait un bénéfice global de plusieurs centaines de millions d'euros ! Le cabinet a par ailleurs comparé les coûts/bénéfices du maintien de l'aéroport actuel en l'optimisant par rapport à la construction d'un nouvel aéroport. Sa conclusion : le maintien de la plate-forme actuelle est clairement plus avantageux. La déclaration d'utilité publique de 2008 est fondée sur des bases erronées, elle doit être abrogée.

Las de demander en vain une étude économique indépendante sur le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, les élus du Cédpa (voir page 4) ont sollicité le cabinet d'études européen indépendant CE Delft (voir page 4) pour qu'il réalise une double expertise :

- d'une part, analyser la solidité de l'étude économique globale initiale (SCBA)¹ qui concluait à l'intérêt économique du projet avec un bénéfice global pour la collectivité estimé à plusieurs centaines de millions d'euros ;
- d'autre part, comparer, en les chiffrant, les deux solutions : garder l'aéroport existant de Nantes Atlantique en l'optimisant (ce qui n'a jamais été étudié jusqu'à présent) et construire un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes.

Force est de constater que le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes repose sur des bases économiques largement erronées, autant dire sur un château de cartes. En passant au crible l'analyse économique globale initiale du projet, CE

Delft a en effet relevé un très grand nombre d'erreurs, dont certaines fort graves.

Analyse globale coûts/bénéfices ou SCBA

La loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), prévoit que tout projet important d'infrastructure de transport comporte une analyse socio-économique qui prenne en compte :

- les besoins des populations ;
- les complémentarités entre les différents modes de transport ;

Une étude correcte doit donc comparer plusieurs projets d'infrastructures de transport ou des variantes à ce projet, elle doit aussi envisager des solutions alternatives par un même mode de transport ou par un autre.

L'analyse chiffre autant que possible toutes les conséquences du projet et montre alors s'il procure une amélioration de la richesse pour la collectivité dans son ensemble. C'est ce qui s'appelle une **Analyse globale coûts/bénéfices (SCBA : Social Cost Benefit Analysis)**.

Une SCBA diffère fondamentalement d'une analyse financière (pratiquée dans le monde des affaires) qui révèle les coûts et avantages pour l'entreprise. Une SCBA, elle, estime l'intérêt public d'ensemble, certains coûts et bénéfices financiers inclus dans une analyse « business » disparaissent car ils sont bénéfiques pour une partie et coûts pour une autre.

¹ Le projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes a fait l'objet d'une SCBA (voir encadré) pour l'enquête publique en 2006

Non respect de directives nationales pour les calculs d'évaluation de ce type de projets, omission de certains coûts et ajout à tort de certains bénéfices, graves erreurs de calculs... Le tout baigné dans un optimisme à tout crin. Le cabinet d'études indépendant parvient à la conclusion claire que ce projet n'amène aucun bénéfice global pour la collectivité. Au contraire, ses coûts sont supérieurs à ses bénéfices.

Des directives non respectées

L'analyse économique initiale du projet ne respecte pas certaines directives du Guide français des évaluations économiques des projets d'infrastructures² ; elle ne respecte pas non plus tous les principes d'une SCBA.

Quelques exemples :

- Aucune hypothèse de risque, encore moins d'analyse de risques ;
- Aucun scénario alternatif n'est étudié et chiffré ;
- Aucune réserve n'a été faite pour des dépassements de coûts éventuels alors que la moyenne européenne des dépassements de coûts de construction pour ce type de projets est de 40 % !
- Non prise en compte de certains coûts notamment ceux de la construction du tram-train alors que ses effets sont inclus dans l'analyse (chiffré à 70 M euros en prix 2006) ;
- Intégration à tort de certains bénéfices, par exemple les produits de différentes taxes, qui représentent de simples transferts des citoyens ou des entreprises vers l'Etat ou les collectivités.

De graves erreurs de calcul

Les principales erreurs de calculs et les omissions sont les suivantes :

- Les valeurs prises pour l'heure de transport économisée en 2025 sont extrêmement élevées (jusqu'à 98 € !), alors que selon le Comité directeur des transports, les valeurs pour 2025 ne devraient pas dépasser 20 € ;
- Les valeurs d'emport retenues sont trop faibles ;
- La concurrence du TGV (création du barreau sud Masy-Valenton qui améliorera Nantes-Roissy et Nantes-Orly, future LGV Rennes – Paris) n'a pas été prise en compte ;

² Comité des Directeurs Transports, 2005 : Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, Paris – Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, 2005

- L'hypothèse d'un prix du pétrole plus élevé n'a pas été répercutée sur l'évolution du nombre de passagers ;
- L'élargissement au 1^{er} janvier 2012 du marché des quotas d'émissions de CO2 à l'aviation n'est pas intégré : il était déjà question en 2006 de cet élargissement et il aurait été prudent de l'anticiper ;

Au total, CE Delft a pratiquement divisé par trois le principal bénéfice de l'analyse économique initiale, celui du gain de temps de transport pour les passagers (estimé initialement à 911 millions d'euros).

Des zones de flou

- Il n'est pas fourni d'éléments pour étayer la valeur résiduelle donnée à la plate-forme actuelle de Nantes-Atlantique. Le coût de démolition ne semble pas être intégré, or il doit l'être ;
- Le coût environnemental est limité aux déplacements terrestres et aux émissions des transports aériens ! Aucune estimation n'est faite du coût de la gestion de l'eau (risques d'inondation), des coûts de compensation de la suppression ou de la dégradation des zones humides, de la valeur des services rendus par la nature (par exemple la capture du carbone par la zone de NDL peut être estimée à 10,5 M€) ;
- Le coût du bruit à NDL semble avoir été oublié ;
- Le résultat net de la somme des coûts et bénéfices de chacun des scénarios étudiés n'est pas indiqué ; s'il l'était, on verrait que ce résultat net est négatif pour l'un des trois scénarios de l'analyse initiale, le scénario 1 (considéré comme le plus probable par CE Delft) ;

Débordement d'optimisme

- L'analyse initiale ne comporte pas de scénario prudent ;
- Le scénario qui est présenté *implicitement* comme le scénario moyen et qui a été retenu comme le plus probable par les porteurs de projet, est en réalité un scénario optimiste (selon CE Delft, ce n'est pas le scénario le plus probable) ;
- L'hypothèse d'une poursuite de forte baisse des coûts de l'aviation est retenue alors qu'elle est fort peu probable (progression du prix du pétrole, intégration de l'aviation au marché des quotas d'émissions à partir de 2012...);
- L'analyse initiale table sur le fait que de nouveaux passagers (entre 65 000 et 80 000) viendraient chaque année de Paris prendre l'avion à Nantes,

sans argumentation spécifique... ce qui paraît bien peu réaliste ;

- La diminution de la propension à prendre l'avion (enquête de 2005) n'est pas prise en compte ;

Un projet déficitaire !

Le cabinet CE Delft a donc repris en corrigeant ses erreurs et exagérations le scénario retenu par les porteurs de projet : il a intégré la plupart des coûts omis et corrigé les valeurs erronées sur les gains en temps de trajet ; il diminue de 5,4 % les prévisions de nombre de passagers (3 % du fait du pétrole plus élevé, 2,4 % du fait du marché des quotas). Il a, en revanche, intégré la diminution des coûts qu'entraînent les modes de réalisation et de financement définis par Vinci.

Malgré cela, le résultat est clair : alors que l'étude de 2006 annonçait un bénéfice global pour la collectivité de la création de NDL avec une fourchette de gain entre 500 et 600 millions d'euros, le bilan de l'opération s'avère être négatif ! Le déficit global est estimé à 90 millions d'euros dans ce scénario.

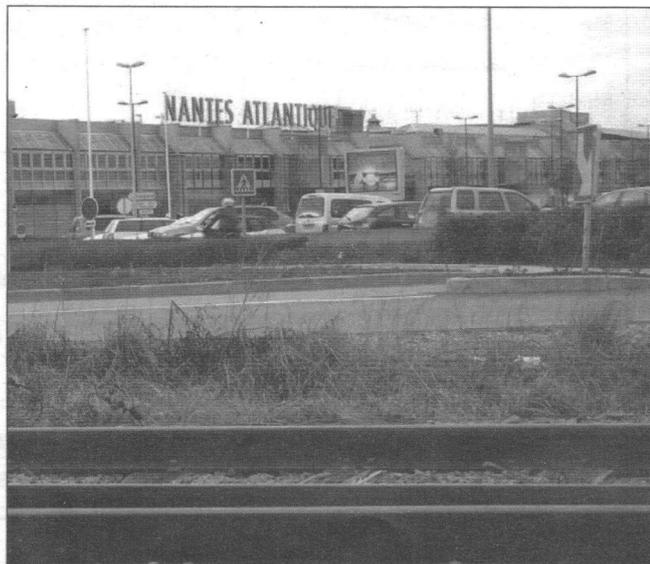
Si l'on ajoute l'hypothèse (prudente) d'un dépassement des coûts de construction de 40 %, ce qui est la moyenne des dépassements pour ce type de travaux en Europe, la construction de NDL se solde alors par un déficit global pour la collectivité estimé à plus de 600 millions d'euros.

Garder Nantes Atlantique en l'améliorant est plus avantageux

A la demande du Cédpa, CE Delft a listé plusieurs façons d'optimiser l'aéroport actuel et de le conserver au lieu de construire une nouvelle plate-forme. Cette étude indispensable avait jusqu'à présent toujours été refusée par les porteurs du projet. Quant à la rapide comparaison faite par le Conseil Général, elle manquait singulièrement d'objectivité. Le cabinet d'études a chiffré les coûts des améliorations possibles et construit deux scénarios de maintien et d'optimisation de la plate-forme actuelle de Nantes Atlantique.

Ces scénarios intègrent la modernisation de la voie ferrée existante et la création d'une station, puis, échelonnés dans le temps, l'agrandissement du terminal et des parkings, un système radar local, et un nouvel agrandissement du terminal. Le second scénario d'optimisation intègre en outre une piste transversale pour remplacer l'actuelle en 2023.

Résultat : dans les deux cas de figure, l'opération se solde par un bénéfice global pour la collectivité, dont l'estimation varie de 100 à 160 millions d'euros, selon qu'elle intègre ou non une piste nouvelle.



Une voie ferrée relie Nantes Atlantique à la gare de Nantes et n'est utilisée actuellement que pour les marchandises

La Déclaration d'utilité publique doit être abrogée

La conclusion du cabinet d'études européen indépendant CE Delft est claire : « L'optimisation de Nantes Atlantique apparaît plus génératrice de richesses pour la France que la construction d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes. Nous sommes face à un besoin très sérieux d'analyse complète des coûts et bénéfices de toutes les options concernant l'amélioration du trafic aérien pour la région nantaise ».

L'expertise de ce cabinet montre que l'étude socio-économique initiale du projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes n'est pas sérieuse et que ce projet apportera à la collectivité plus de coûts que de bénéfices.

En outre, rappelons que le projet présenté par Vinci n'a plus grand-chose à voir avec celui présenté à l'enquête publique : longueur des pistes (2900 et 2750 m au lieu de 3600), absence de taxiways, etc.

Il devient donc évident que la Déclaration d'utilité publique du projet prononcée en 2008 doit être abrogée, puisqu'elle a été fondée sur des données tout à fait insuffisantes et partiales.

Bénéfices et coûts du projet NDL (M €)		
	avant expertise	après expertise
Bénéfices	1069 ou 1153	471
Part des gains de temps de trajet pour les passagers dans les bénéfices	911	317
Coûts	462	562 1043*

(*) scénario prudent

Cédpa : Le collectif des élus opposés au projet d'aéroport

Le collectif des élus qui doutent (fortement) de la pertinence du projet d'aéroport regroupe près de 1000 élus de nombreuses sensibilités politiques, du NPA à l'Alliance centriste, en passant par le PS, le parti de gauche, Europe Ecologie les Verts, les Alternatifs, le Modem, des sans étiquettes. La moitié d'entre eux sont de Loire Atlantique.

Il s'est constitué en 2009 et s'est organisé sous forme associative en 2011, pour pouvoir se donner plus de moyens d'actions.

Le Cédpa (prononcez Cédépa) sollicite régulièrement les décideurs pour pouvoir être reçu et présenter ses doutes sur un projet qui n'a jamais démontré son utilité. Sans succès jusqu'à présent.

En 2011, il demande à CE Delft de réaliser une étude indépendante sur la pertinence économique du projet d'aéroport. Etude financée par les élus du collectif.

Le Cédpa fait partie de la coordination des organisations opposées au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Site du collectif : <http://aeroportnddl.fr>
 redaction@aeroportnddl.fr

Le cabinet d'études européen CE Delft

CE Delft est un organisme indépendant de recherche, situé aux Pays Bas, spécialisé dans le développement de solutions structurelles et innovantes aux problèmes environnementaux. Les solutions de CE Delft sont réalisables politiquement, au fait de la technologie, économiquement prudentes et socialement équitables.

CE Delft a une longue expérience dans l'étude des impacts environnementaux et économiques de l'aviation et des aéroports.

Il a travaillé pour la **Direction Générale de l'Environnement de la Commission Européenne** à propos de l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission européen (Giving Wings to Emissions Trading, 2005), et pour la **Direction Générale des Transports** sur la façon de repérer les impacts de l'aviation sur le climat hors émissions de CO2 (Lower NOx at a Higher Altitude, 2008).

CE Delft a fait des études sur les impacts d'un système communautaire d'échange de quotas d'émission sur le secteur aérien pour le **Ministère des transports des Pays Bas** (Competitiveness issues for Dutch aviation from EU ETS, 2008, par exemple), pour le **Département du Transport britannique** (The impacts of the Use of Different Benchmarking Methodologies on the Initial Allocation of Emission Trading Scheme Permits to Airlines, 2007) et pour des **ONG** (Allocation of allowances for aviation in the EU ETS, 2007, par exemple).

CE Delft a une grande expérience des SCBA, analyses globales coûts/bénéfices.

Ayant rédigé le **guide officiel hollandais** des analyses coûts/bénéfices des politiques environnementales (Guidelines SCBA in Environmental Policies, 2007) et d'autres guides pour des analyses coûts/bénéfices locales (SCBA Sustainable Industrial Zones, 2010), il a contribué largement, nationalement et localement, à un grand nombre d'analyses coûts/bénéfices, y compris pour la rénovation de zones industrielles, de ports, etc.

www.cedelft.eu

Aéroport de Nantes

DANGER ET BRUIT RÉALITÉS ET PROPAGANDE

Le bruit devient insupportable et la sécurité des Nantais l'exige !

Voilà les arguments qui sont utilisés abondamment pour justifier le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique (NA) vers Notre-Dame-des-Landes (NDL). Peut-être parce que les arguments économiques vacillent, notamment depuis la parution de l'étude économique indépendante réalisée à la demande du collectif d'élu-e-s, on utilise le registre émotionnel, plus imperméable à la raison. Depuis l'incident du charter égyptien qui, en mars 2004, avait survolé Nantes trop bas, c'est à peu près comme s'il s'était « écrasé » ! Danger et bruit : qu'en est-il exactement de ces deux questions qui méritent effectivement attention mais aussi honnêteté ?

Le risque, de quoi parle-t-on ?

• Nantes-Atlantique est-il intrinsèquement dangereux ?

NON. Les aéroports français sont classés en trois catégories par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : C pour les aéroports à risque exigeant une formation adaptée (Calvi), B pour les aéroports à particularités (relief, météo, environnement...) ou risque inhabituel (Clermont-Ferrand, Marseille, Nice, Strasbourg) et A pour les aéroports qui ne demandent pas d'attention particulière. Nantes Atlantique est classé en catégorie A, comme la majorité des aéroports français.

• Le risque aérien est-il important ?

NON. L'Association du transport aérien international (IATA) qui examine environ 90% du trafic mondial publie annuellement ses analyses des accidents aériens. En 2010, au niveau mondial, 49 accidents se sont produits pour 23 millions d'avions et 30 millions de vols. Ce qui représente un risque de 0,03 passager tué par 100 millions de passagers-kilomètres et fait de l'avion un moyen de transport parmi les moins accidentogènes. Près de la moitié des accidents se déroulent d'ailleurs dans l'enceinte propre à l'aéroport, d'où la nécessité de plans de secours particuliers, ce qui est le cas, entre autres, à Nantes-Atlantique. Certes, un avion peut toujours chuter brutalement, comme ce fut le cas pour le vol Rio-Paris, mais dans ce cas, personne ne peut prévoir où il tombera, quelle que soit la localisation des aéroports...

• Le survol de Nantes fait-il courir à la population un risque inacceptable ?

NON. Il suffit d'interroger les pilotes (voir encadré) et même l'actuel gestionnaire de Nantes-Atlantique qui vient d'autoriser la compagnie Easyjet à y entraîner ses pilotes... C'est ainsi que l'on a pu voir dernièrement un avion de cette compagnie facilement recon-

naissable tourner et retourner au dessus de nos têtes. Comment croire que l'on ait pu prendre cette décision en haut lieu s'il y avait un risque quelconque ?

Nantes-Atlantique vient d'être décoré par les opérateurs comme le meilleur aéroport européen 2011 en terme d'accueil et de gestion de ses passagers...

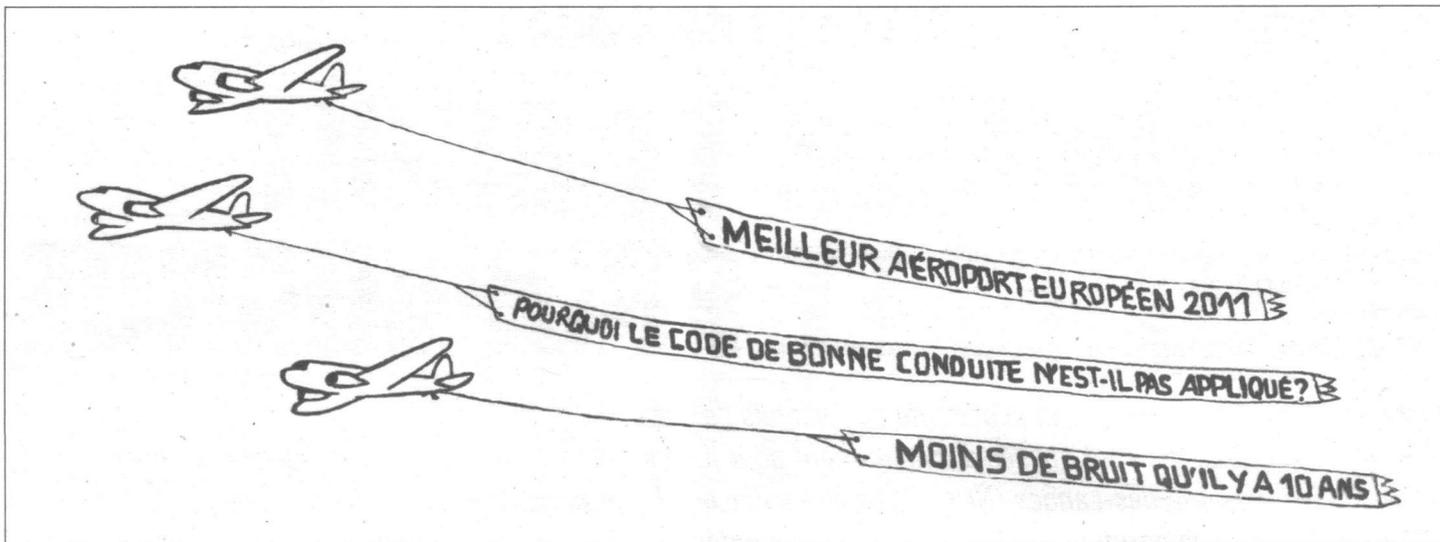
**Aucune allusion à un éventuel problème de sécurité !
LA SÉCURITÉ DES NANTAIS N'EST JAMAIS MISE EN JEU.**



Merci Lulu!

Prochains rendez-vous :

- Samedi 24 mars : grande manifestation à Nantes avant les élections présidentielles et législatives.
- Du mercredi 4 au dimanche 8 juillet : 2^e forum européen contre les grands travaux inutiles (forum thématique du FSM – Forum Social Mondial) à Notre-Dame-des-Landes.



• **En réalité, comme toutes les agglomérations, Nantes a son lot de risques répertoriés qui donnent lieu à des plans particuliers de prévention. Ce sont les risques liés :**

- 1) au transport de matières dangereuses qui transitent par la route, le rail ou encore les gazoducs et pipeline ; par exemple, un éventuel accident dans le tunnel ferroviaire de Chantenay, dans lequel les pompiers, malgré leur entraînement et les exercices récemment organisés, auraient les plus grandes difficultés à intervenir, pourrait avoir des conséquences aussi dramatiques qu'un accident d'avion ;
- 2) à certaines industries qui fabriquent ou utilisent des produits dangereux pouvant générer explosion, incendie ou dégagement toxique (rappelons nous le fameux nuage de 1987) ;
- 3) aux inondations ou encore à une pollution majeure de l'eau de la Loire qui est traitée pour être bue ;

Faut-il évacuer définitivement le tunnel de Chantenay ? Ne plus faire passer de trains dans le tunnel ? Déménager les entreprises « dangereuses » ? Où ? Qui oserait le proposer ? Qui pourrait y croire ?

• **D'autres villes aussi peuplées que Nantes sont-elles survolées en France ? Et dans le monde ?**

Oui. C'est le cas à Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Marseille... Et dans le monde, de nombreux avions atterrissent en plein milieu d'agglomérations immenses : Amsterdam, Londres, Genève, San Diego, Paris... Un exemple entre mille : Il y a un vol direct de

Nantes à Londres city ; là-bas, ce n'est pas la tour Bretagne que l'on survole mais Big-Ben et Westminster... Faut-il envisager de déménager tous ces aéroports ? Pour les mettre où ? Qui est prêt à le décider et à payer ?

• **Pourquoi survole-t-on Nantes ? Et pourrait-on faire autrement ?**

Ne pas du tout survoler Nantes est impossible actuellement parce que la piste est orientée sud-ouest/nord-est. Mais, on pourrait faire mieux, y compris avec cette piste. L'approche et l'atterrissage par le Nord avec un survol de la ville de Nantes est obligatoire lorsque le vent est supérieur à 10 nœuds. Ce sont les contrôleurs aériens qui décident de faire atterrir par le Sud ou par le Nord. Mais les pilotes s'étonnent régulièrement qu'on leur fasse prendre l'arrivée par le Nord alors même que les conditions de vent, notamment, permettraient une arrivée par le lac de Grand-Lieu moins pénalisante pour les populations. Curieux, non ? Serait-ce pour continuer à faire valoir l'importance du transfert à NDL ?

Il est normal de parler des risques quels qu'ils soient, puisque la vie même est risquée et que le risque zéro n'existe pas, mais il n'est ni responsable, ni honnête d'instiller de manière insidieuse dans l'esprit des Nantais une peur liée à la présence de l'aéroport, alors même que le débat public sur NDL n'en a jamais parlé, qu'on est beaucoup plus discret sur d'autres risques et qu'on accepterait même qu'une piste reste à Bouguenais pour Airbus...

> La parole au collectif de pilotes de ligne

Si le risque zéro n'existe pas, il n'en reste pas moins que le transport aérien tend à améliorer sa propre sécurité, jour après jour, pour demeurer de très loin le moyen de transport le plus sûr de tous. Nantes n'échappe pas à la règle et un code de bonne conduite environnemental a été récemment signé entre les opérateurs, les contrôleurs aérien et le gestionnaire de l'aéroport actuel, pour éviter le plus possible le survol des populations. Reste à concrétiser ce document plein de bonnes intentions... Aujourd'hui seul le tiers des équipes de contrôleurs aériens (!) privilégie des arrivées puis les départs par le Sud, comme le prévoit ce code (vent arrière inférieur à 10 nœuds)... Aucune particularité répertoriée ne fait de Nantes Atlantique un aéroport « à risque ». Il n'échappera à personne que tous les survols en phase de départ comme d'approche sont surveillés par un radar, que les contrôleurs aériens locaux et en route doivent être vigilants à tout écart et non respect des procédures locales en vigueur et les signaler sur l'instant aux aéronefs. Nantes Atlantique assure ce type de garanties depuis très longtemps.

Rappelons si nécessaire qu'en 2004 lors du survol trop bas de l'agglomération Nantaise, c'est le rôle des contrôleurs aériens en faction cette nuit qui avait été pointé du doigt par le Bureau enquête analyse (on y lit : hypovigilance)... Enfin, la structure technique des avions, leur motorisation de moins en moins sonore (-70% de bruit depuis 40 ans dont -50% ces 10 dernières années) et la réduction d'émissions en CO₂ (-40% en 30 ans avec pour objectif de réduire encore ces émissions de 50% d'ici 2020) laissent envisager encore de beaux potentiels tant en performance qu'en sécurité environnementale pour les biens et les personnes.

Et le bruit ?

Un préalable sur le bruit : certes un avion qui passe au-dessus de Nantes se fait entendre (quelques dizaines de secondes), mais admettons tout de même qu'il n'y a pas de commune mesure entre le bruit qu'il fait en passant à 300 mètres au-dessus d'immeubles de Nantes et celui qu'il produit au-dessus du collège de Bouguenais ou des écoles de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Il est assez étonnant que l'on pointe du doigt cette « nuisance » pour les habitants du centre ville qui subissent bien d'autres choses : trafic routier, deux-roues, activités commerciales, etc. Habiter au bord d'un axe routier très fréquenté ou à proximité du périphérique, dont le bruit est quasi permanent, est même beaucoup plus pénalisant. A-t-on jamais entendu l'État ou les élus pro-aéroport s'en offusquer, voire renoncer à y « étendre » la ville ?

• Le bruit touche-t-il plus d'habitants à Nantes que sur les autres aéroports ?

Les plans de gêne sonore établis pour chaque aéroport donne le nombre des logements directement touchés par les nuisances aériennes et pouvant de ce fait bénéficier d'aides à l'insonorisation. Pour Nantes Atlantique, le chiffre est de 1751 logements *, pour Bordeaux de 1 136, pour Toulouse, qui accueille comme Nantes une usine Airbus, de 20 200 !

• Le bruit augmente-t-il sur Nantes ?

Non, c'est plutôt le contraire. Tout simplement parce que les avions sont de moins en moins bruyants et que les plus anciens — les plus bruyants — sont retirés au fur et à mesure du renouvellement des flottes. De plus et contrairement aux prévisions du plan d'exposition au bruit de 2003 qui tablait sur un nombre de mouvements d'avions aux alentours de 80 à 100 000 en 2010, on en reste aujourd'hui à environ 40 000, moins qu'en 2000, parce qu'on remplit davantage les avions. Le nombre de voyageurs augmente mais pas la « nuisance sonore » !

Enfin, et c'est une piste de progrès indiscutable, la descente en continu permettrait de diminuer sensiblement le bruit, et aussi la consommation de kérosène, l'avion « planant » en quelque sorte jusqu'à son arrivée. Tous les aéroports doivent mettre en application cette nouvelle procédure. À Nantes, on va commencer —



> Réorienter la piste actuelle si le trafic augmentait fortement

L'aéroport de Nantes Atlantique suffit amplement pour le trafic actuel. Son plan d'exposition au bruit (PEB), certes basé sur une norme assez peu restrictive en 2003, a été calculé sur la base de 110 000 vols annuels, alors qu'il y en a moins de 40 000 aujourd'hui. Le chiffre de 42 000 personnes survolées aujourd'hui, souvent mis en avant, provient de ce PEB surestimé.

Il serait nécessaire de calculer un nouveau PEB, sur la base d'une augmentation raisonnable du trafic, de normes restrictives et des avions actuels, moins bruyants. À partir de ce calcul, on pourrait estimer un seuil acceptable, le nombre de vols à partir duquel la gêne deviendrait trop importante.

Ainsi, si le trafic aérien nantais augmentait fortement dans les décennies à venir (ce qui est à notre avis peu probable), si le nombre de vols approchait ce seuil, il serait alors possible de remplacer la piste actuelle (nord-sud) par une piste est-ouest qui éviterait le survol de zones très urbanisées. Économiquement, le projet est avantageux, le cabinet hollandais *CE Delft* * l'a chiffré ; techniquement, il paraît réalisable, il avait d'ailleurs été envisagé dans les années quatre-vingt, puis rejeté pour la raison qu'on aurait bientôt Notre-Dame-des-Landes. En 2007, pour réfuter cette solution, le conseil général de Loire-Atlantique l'a falsifiée et diffuse ainsi depuis des chiffres tout à fait fantaisistes. De son côté, le cabinet *CE Delft* recommande qu'une analyse coûts-bénéfices globale approfondie soit réalisée sur l'optimisation de Nantes Atlantique.

enfin ! — à le faire mais d'abord pour l'arrivée par le Sud... pourquoi pas tout de suite pour les atterrissages par le Nord, les plus pénalisants ? Mystère... Serait-ce le « syndrome NDL » bien connu : on ne fait rien ou presque de ce qu'il faudrait faire puisqu'on va partir ? Ou pire, on essaie de provoquer l'irritation de la population pour mieux justifier un projet de transfert inutile et coûteux ?

C'est ainsi que la demande des riverains les plus concernés à Bouguenais et Saint-Aignan de fermeture de l'aéroport la nuit (entre 23 et 6 heures) n'a jamais été soutenue par ceux-là mêmes qui aujourd'hui ont l'air si soucieux de la qualité de vie des habitants de l'agglomération... En tout état de cause, on pourrait significativement optimiser l'aéroport actuel — qui répond déjà correctement aux besoins — sans sacrifier ni la sécurité ni la tranquillité (toujours très relative dans une métropole de 500 000 habitants) des Nantais.

Le risque et le bruit sont-ils des arguments sincères et honnêtes pour justifier le transfert de NA vers NDL ? Nous pensons que non, mais nous sommes prêts à en débattre !

* Jusqu'ici les travaux étaient pris en charge à 80 % ; ils sont désormais totalement pris en charge, à ce jour près de 800 dossiers sur 1 751 potentiels ont été traités, sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan

> **INFO PLUS : les bases économiques du projet d'aéroport sont erronées**

Le Cédpa (Collectif de 1 000 élu-e-s qui doutent de la pertinence de l'aéroport de NDL) demande au Premier Ministre l'abrogation de la déclaration d'utilité publique du projet.

En effet, le collectif a maintenant la preuve que les analyses économiques qui ont justifié le projet d'aéroport n'étaient pas sérieuses. Un cabinet d'expertise indépendant hollandais (*CE Delft*) vient, sur sa demande, de vérifier l'analyse économique initiale. Ses conclusions sont claires : les coûts de ce projet pour la société dépassent les bénéfices ; optimiser Nantes Atlantique représenterait, par contre, un gain global.

Certes, l'analyse initiale a globalement suivi les méthodes recommandées pour ce genre de projet, mais elle est truffée d'irrégularités : des coûts oubliés (la gestion de l'eau, la perte de terres agricoles, par exemple), des bénéfices ajoutés à tort, aucune analyse de risque, aucune étude alternative... En outre, les hypothèses sont très optimistes (baril de pétrole à 60 dollars par exemple)... Et tout cela ne suffisant apparemment pas à donner un avantage décisif au projet, un « bidonnage » a permis de largement surestimer les bénéfices du projet : la valeur attribuée à une heure de temps économisé grâce au nouvel aéroport en 2025 a été fixée à 98 euros au lieu de 20 !

Tous les points soulevés par *CE Delft* sont sans réponse à ce jour.

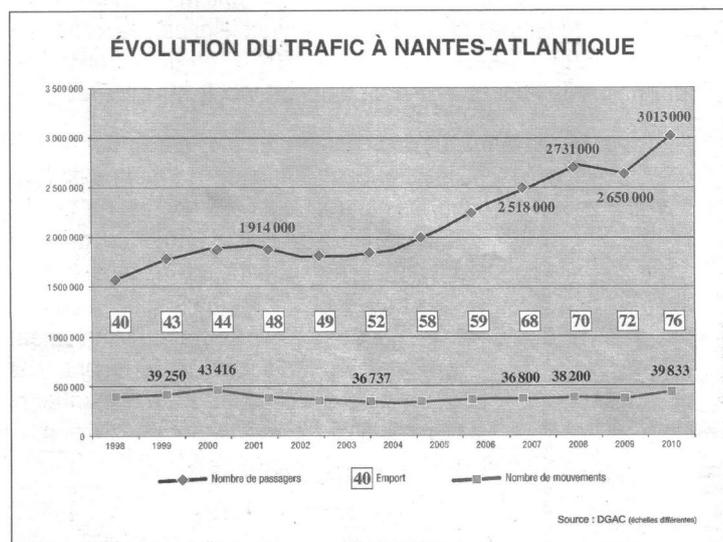
Sommes-nous prêt-e-s à payer pour un grand projet inutile et présenté au citoyen de manière si fallacieuse ?



Dernière minute : et Vinci qui nous ressort le coup de la saturation de NA*...

* « L'aéroport s'approche de la saturation » selon la une du journal gratuit *20 minutes*, le 18 janvier 2012...

Voici quelques éléments de comparaison tirés du diaporama de l'ACIPA – Solidarités Écologie et basés sur les chiffres officiels pour vous faire votre propre idée !



une seule piste suffit... et elle est loin d'être saturée !

Aéroport	Surface (hectares)	Piste (mètres)	Mouvements	Passagers (millions)
Genève	340	3 900	170 000	11
Gatwick	270	3 200	280 000	35
San Diego	270	2 900	223 000	17
Nantes Atlant.	320	2 900	38 000	3
Nantes NDL	940	2008 : 2 x 3 600 2011 : 1 x 2 900 et 1 x 2 750	100 000 ?	9 ?



Rédaction :

Coordination des opposants au projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (40 associations, mouvements politiques et collectifs) en lien avec le collectif des pilotes.

Contact : secrétariat de la coordination par l'ACIPA

Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport
BP 5, 44130 Notre-Dame-des-Landes – acipa.free.fr – acipa.info@free.fr