

Les promoteurs de NDDL justifient ce projet par deux arguments principaux :

1- La saturation des équipements au sol (aires de stationnement et aérogare) pourrait intervenir aux alentours de 2012 (avec un taux de progression du nombre de passagers de 3,5 % par an ?).

La saturation des équipements ne présente pas de seuil absolu : il s'agit d'une contrainte commerciale invoquée par les gestionnaires plus que par les utilisateurs. Si le temps d'immobilisation au sol des appareils est trop long, cela limite le nombre de rotations des avions, augmente le coût pour les compagnies et les dissuade d'utiliser cet aéroport. Dans la concurrence acharnée des aéroports français entre eux, c'est un argument commercial pour l'attractivité d'une plate-forme.

2. Le survol de l'agglomération pose des problèmes de nuisances, de sécurité et... **d'urbanisme.**

Le projet de NDDL a fait surgir la question du risque qui était rarement posée auparavant. Il faut dire que de nombreux aéroports au monde sont dans cette situation. Avant le débat public, il n'y a jamais eu d'association de citoyens pour réclamer de ne plus survoler Nantes. Mais en tant que citoyens responsables, il nous faut prendre en compte la question des nuisances et de la sécurité.

C'est finalement peut-être l'argument des contraintes d'urbanisme qui mobilise le plus les promoteurs politiques du projet de NDDL.

Valoriser l'existant plutôt qu'un nouveau projet.

Dans une perspective de gestion économe des ressources, ou de développement durable (plus à la mode), il convient de mieux utiliser les équipements existants avant de penser à de nouvelles installations.

Un aménagement de l'existant, moins coûteux qu'un projet partant de rien permettrait un financement public et une gestion dans laquelle l'État et les collectivités gardent la main.

Nantes Atlantique présente de nombreux avantages :

◆ Accessibilité par rail (ligne Nantes-Pornic) , ligne de tram à proximité (Neustrie) qui pourrait être prolongée. Cet accès par transport en commun rapide résoudrait la question de la saturation des parkings.

◆ Modernisation récente de l'aérogare. La saturation en 2012 correspond à des projections de trafic sans doute peu réalistes.

◆ La présence de l'aérospatiale nécessite de toutes façons une piste.

◆ En termes d'aménagement du territoire, il s'agit également d'équilibrer l'agglomération entre le Nord et le Sud.

◆ L'aéroport actuel est « intégré » à l'environnement urbain. Avec la présence de la construction aéronautique, il fait partie du paysage et de la culture locale, ce qui rend plus facile son acceptabilité.

La construction d'une piste d'orientation globale Est-Ouest serait un facteur important d'amélioration de l'existant

◆ Cette orientation serait mieux adaptée aux conditions météo de la région (vents dominants de secteur Ouest)

◆ Elle répondrait à la question du survol de Nantes.

◆ Elle laisserait la possibilité d'extension future des équipements au sol **si le besoin s'en fait sentir** sans anticiper dès aujourd'hui des installations qui seront peut-être surdimensionnées .

◆ Une partie importante des terrains nécessaires est déjà acquise par la D2A ou les collectivités et zonée comme zone d'activité dans les documents d'urbanisme.