

**Contexte :** trafic sur Nantes Atlantique en diminution depuis 5 ans (baisse du nombre de mouvements de 20 % entre 2000 et 2005)  
 stagnation puis progression en 2005 du nombre de passagers : 2,1 millions en 2005  
 avions moins bruyants que dans le passé  
 avenir très incertain du transport aérien  
 nécessité de changer de logiques (réchauffement climatique, catastrophes écologiques, fin du pétrole bon marché, fin des gaspillages...)

	<b>Garder Nantes Atlantique tel quel</b>	<b>Réaménager Nantes Atlantique (nouvelle piste)</b>	<b>Construire Notre Dame des Landes</b>
<b>Population survolée</b>	Parties importantes de Bouguenais, Rezé, Les Sorinières, St Aignan, Sud de Nantes (dont Ile de Nantes)	Aucune agglomération survolée	Le Temple de Bretagne
<b>Gêne sonore</b>	PEB de 40 000 personnes	PEB à calculer, la population concernée sera à coup sûr <u>nettement moins importante que NA actuel mais sans doute plus importante que pour NDL</u> Habitat plutôt groupé	PEB de 5000 personnes Habitat plutôt dispersé
<b>Gêne psychologique</b>	Argument monté en épingle par les partisans de NDL au cours du débat public quand il est apparu que l'argument de saturation physique tombait. Il y a aussi sur place une « culture de l'aéroport », un désir de le maintenir avec les activités liées.	Gêne et refus à prévoir de personnes qui seraient soumises au bruit alors qu'elles ne l'étaient pas ou peu (une partie de Pont St Martin ?) Satisfaction des personnes sur place qui souhaitent garder NA	Gêne des personnes qui seraient soumises au bruit et à l'urbanisation et refusent le projet
<b>Sécurité</b>	<i>3 facteurs de moindre sécurité :</i> Survol de zones densément urbanisées Un seul ILS Pentes faibles du fait des virages (et le faible trafic actuel ne pousse pas les gestionnaires à imposer des pentes plus fortes)	<i>3 facteurs de plus grande sécurité :</i> Survol de zones faiblement urbanisées Deux ILS Pentes de 3 à 5 %	
<b>Capacité de trafic</b>	110 000 mouvements → 6 à 9 millions de passagers 20 mouvt/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouvt)	160 000 mouvements → 10 à 13 millions de passagers 30 mouvt/h x 15 h x 365 jrs x (60 à 80 pass/mouvt)	
<b>Capacité de l'aérogare</b>	Aérogare actuelle : 3 millions de passagers ( <i>il faut déjà les atteindre !...</i> )	Aérogare actuelle : 3 ou 4 millions de passagers (à préciser, les chiffres donnés par la CCI fluctuent) Extension future <u>si besoin</u> (l'espace proche de la nouvelle piste existe, propriété de la D2A)	Aérogare prévue pour 5 millions de passagers, possibilité d'extension si besoin

	<b>Garder Nantes Atlantique tel quel</b>	<b>Réaménager Nantes Atlantique (nouvelle piste)</b>	<b>Construire Notre Dame des Landes</b>
<b>Capacité des parkings</b>	Proche de la saturation.  Il est possible d'amener le tramway (1 arrêt de plus après le terminus actuel de Neustrie) et de créer une gare à proximité car la ligne de chemin de fer traverse le terrain de l'aéroport. Il y avait eu des discussions en ce sens avec la SNCF, arrêtées pour cause de projet NDL. <i>Remarque : les gestionnaires de NA gagnent beaucoup d'argent avec les parkings, ils vont peut-être traîner des pieds.</i>	Place libérée pour de nouveaux parkings	Place prévue largement Souhait des gestionnaires de gagner beaucoup d'argent sur les parkings ? Choix délibéré pour attirer les investisseurs privés ? Les parkings sont le seul élément rentable d'un aéroport. <i>C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on semble privilégier les accès routiers au détriment des transports collectifs, d'où beaucoup plus de pollution. Le non-rentable sera financé par le contribuable et le rentable par des capitaux privés qui une fois de plus vont pouvoir prospérer sur le dos des contribuables.</i>
<b>Accès</b>	Proximité de la ville = atout Dessertes routières existantes Dessertes tram et train assez simples à mettre en œuvre (voir ci dessus)		Dessertes routières à construire Dessertes ferroviaires à construire Pont sur la Loire ?
<b>Impact agricole</b>	aucun	Zone en déprise agricole 2 exploitations à bouger et à pérenniser (programme d'agriculture péri urbaine de Nantes métropole)	Destruction d'une zone agricole dynamique 80 exploitations touchées Destruction des emplois para-agricoles
<b>Dégâts environnements</b>	Survol du lac de Grand Lieu	Aucun survol du lac de Grand Lieu Limitation du projet de forêt urbaine	Destruction de la dernière zone de biodiversité exceptionnelle du département
<b>Destruction de terres agricoles ou naturelles</b>	aucune	200 ha pour la piste nouvelle 70 ha éventuels pour la nouvelle aérogare et de nouvelles aires de stationnement d'avions (si besoin)	2000 ha de terre détruits pour l'aéroport et les barreaux routiers <i>(chaque année la Loire Atlantique perd 2500 ha de terre ; en 10 ans, la France perd l'équivalent d'un département)</i>
<b>Acquisition de terrains</b>	aucune	Quelques dizaines d'hectares à acquérir	Il reste encore plusieurs centaines d'hectares à acquérir
<b>Coûts des équipements</b>	Coûts de rénovation à l'avenir	Nouvelle piste : 65 millions d'euros ( <i>chiffre Fourage</i> ) Autres équipements à l'avenir, <u>si besoin</u> : coûts progressifs	Nouvel aéroport : 500 millions d'euros Dessertes routières : 80 millions d'euros Dessertes ferroviaires : 3 à 4 milliards d'euros Coûts d'entrée (et non pas progressifs)
<b>Coûts d'exploitation</b>	Coûts actuels connus d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Aéroport NA actuellement déficitaire	Coûts d'exploitation de 2 aéroports, NA et St Nazaire Légers coûts supplémentaires dus à la distance de roulage plus longue... jusqu'à ce que l'on crée une nouvelle aérogare si le trafic le justifie	Coûts d'exploitation de 3 aéroports, NDL, NA et St Nazaire
<b>Coûts induits</b>	Difficultés pour l'urbanisation du sud de Nantes, de l'île de Nantes en particulier : transformation des projets ? Révision du PEB (l'actuel est provisoire pour 3 millions de passagers, devrait être revu si NDL ne se fait pas) Insonorisations des logements proches ( <i>un bon nombre à faire de toutes façons dès maintenant quelque soit la solution retenue</i> )	Expropriations (2 exploitations) Insonorisations 1 route à franchir (ou à dévier)	Expropriations et ré-installations (47 exploitations) Insonorisations 4 routes à franchir (ou à dévier ?) dont 3 importantes Reconversion zone NA Déménagements Déplacements quotidiens des employés Aggravation des déficits ou reconversion des aéroports voisins Augmentation du trafic voiture, pollutions