

JM Ayrault et le préfet, M Boucault, les premiers à s'exprimer dans la presse pour rejeter notre proposition, ont créé une confusion sur son contenu car ils ne la connaissaient pas. Ils ont ensuite été suivis par d'autres. Nous avons ainsi reçu plusieurs contre-arguments à notre suggestion. Contre-arguments auxquels nous répondons.

Mise au point préalable sur le contenu de notre proposition : dans notre esprit, il ne s'agit pas de faire fonctionner deux pistes mais de remplacer la piste existante par une nouvelle, mieux orientée, d'une part par rapport aux vents dominants, d'autre part par rapport aux zones urbanisées.

Contre-arguments	Réponses
Aéroport restant « enclavé » dans la première couronne nantaise	C'est un atout pour un aéroport de se situer proche d'une ville pour être aisément accessible, la quasi totalité des aéroports le sont. Garder Nantes Atlantique en le réaménageant permettrait une desserte par le tramway (une station à ajouter) et pourquoi pas par le train : la voie ferrée passe sur le terrain (cette solution a déjà été envisagée et non mise en œuvre du fait du projet de NDL).
Impact fort sur des zones urbanisées, plus de 10 000 personnes touchées par les nuisances	Aucune agglomération ne se trouve sur la trajectoire du tracé que nous proposons. Le chiffre de 10 000 est lancé sans étude. Il faut calculer un PEB . Le chiffre qui en sortira devra être comparé non seulement avec le PEB calculé sur NDL mais bien aussi avec le PEB actuel de Nantes Atlantique. Le nouveau PEB sera considérablement réduit par rapport au PEB actuel : aucun survol de zone urbanisée , trajectoires des avions rectilignes (et guidées des deux côtés par ILS), avec des pentes d'atterrissage et de décollage plus fortes qu'actuellement (5 %), ce qui entraînera une zone de PEB plus réduite et sans « cornes » (le PEB sur NDL a lui aussi des « cornes »).
Nombreuses expropriations nécessaires	3 exploitations agricoles touchées dont deux à pérenniser absolument (réalisable dans le cadre du programme d'agriculture périurbaine). 5 ou 6 petites entreprises à déplacer. Tracé sur une zone en déprise agricole, dont beaucoup de friches et de bois. Eléments à mettre en comparaison du projet sur NDL qui déstructure une économie agricole dynamique (80 exploitations touchées) et où l'on oublie trop souvent de préciser qu'il reste plusieurs centaines d'hectares à acquérir.
Zone d'activité D2A particulièrement touchée	Une partie des terrains du tracé proposé appartiennent à la D2A et sont non construits. Zone d'activité renforcée par le maintien de l'aéroport sur place : synergie
Volonté de faire partir l'aéroport (et les entreprises liées) pour accueillir de nouvelles entreprises et créer un grand pôle industriel autour d'EADS	Argument absurde : pourquoi espérer que de nouvelles entreprises viendront s'installer alors que beaucoup devraient partir et que NDL créerait un fort appel ? Avec un réaménagement de NA, il reste des espaces libres de la D2A et autour sur lesquels des entreprises peuvent également s'installer.
Ligne SNCF Nantes Pornic susceptible d'être impactée	La ligne traverse le terrain, possibilité de faire passer la voie ferrée sous la piste si celle-ci devait traverser la voie, d'autant que la voie est déjà un peu enterrée (dans un creux) La nouvelle piste peut ne pas couper la voie ferrée (longueur de 3600 m tout à fait suffisante pour tous les types d'avions actuels). Cette ligne SNCF est un atout : possibilité de créer une gare (multimodalité, réduction du besoin en parkings).
Utilisée seule, la nouvelle piste ne répond pas aux perspectives de développement d'un aéroport international pour le grand Ouest	Capacité de cette nouvelle piste : 160 000 mouvements par an, soit de 10 à 13 millions de passagers , tout en maintenant l'interdiction de vols de nuit (15 h par jour, 30 mouvements par heure, emport de 60 à 80). L'aéroport de Genève fonctionne avec une seule piste et reçoit 10 millions de passagers. Potentialité pouvant rassurer les décideurs qui croient à une progression encore importante du trafic aérien. <i>Pour notre part, il est bien évident qu'une telle croissance n'est absolument pas souhaitable et en outre tout à fait irréaliste.</i> Argument incantatoire « international pour le Grand Ouest » : NA est déjà « international » ; Lyon-New York n'a jamais marché (bassin plus de 2 fois celui de Nantes) ; le hub d'Air France est Roissy.

Contre-arguments	Réponses
Déplacement des structures aéroportuaires	<p>Aérogare : l'aérogare actuelle suffit dans un premier temps, extension voire déplacement possible ensuite si le trafic le justifie, à proximité de la nouvelle piste</p> <p>Tour de contrôle et autres équipements : pas de déplacement</p>
Eloignement entre l'aérogare et la piste entraînant transport de passagers ou distances et temps plus longs de roulage des avions d'où perte d'attractivité	<p>Il y a exactement 1,5 km entre l'axe de la piste que nous proposons et l'aérogare actuel + 1km dans un sens et 2,5 km dans l'autre, ce qui fait entre 2,5 km et 4 km de roulage. Actuellement, la distance de roulage est entre 1,7 et 2,3 km. Il y a certes une augmentation mais la distance de roulage reste dans la fourchette observable sur les aéroports de dimension comparable.</p> <p>Dans la plupart des aéroports, il y a des petits bus de transport de passagers. En outre, le trafic n'est pas si important que cela pénalise l'attractivité de NA ! (6 mouvements par heure en moyenne)</p> <p>Caduque si construction de nouvelle aérogare.</p>
Aussi cher que de créer un nouvel aéroport	<p>C'est faux et il faut comparer tous les coûts, directs et induits</p> <p>Coût directs d'un nouvel aéroport (coûts d'entrée) :</p> <p>Equipements aéroport et routes : 580 millions d'euros (coût estimatif) + voie ferrée : + 2,5 à 3 milliards d'euros</p> <p>Coût directs d'un réaménagement de NA (coûts progressifs) :</p> <p>Immédiat = nouvelle piste : 65 millions d'euros (? chiffre avancé par M Fourage)</p> <p>Eventuellement à venir = aérogare, accès tram, station train.</p> <p>Avantage d'une réalisation par paliers, au fur et à mesure de l'évolution du trafic sur Nantes Atlantique.</p> <p><i>(coûts induits : voir fiche coûts et fiche comparaison 3 solutions)</i></p>
« Catastrophe pour l'environnement » : arrêt du projet de forêt urbaine au sud de Nantes	<p>Projet de forêt urbaine pouvant être revu, empiètement de la piste sur une partie de la zone prévue en forêt.</p> <p>A mettre en regard du bétonnage complet de 2000 ha d'une zone de biodiversité exceptionnelle (effet conservatoire de la ZAD)</p>
Riverains jamais informés d'un réaménagement de NA et espérant sa fermeture	<p>C'est certain, la responsabilité en incombe aux porteurs du projet NDL qui ont écarté d'emblée toute solution alternative du débat public et qui participent à une intoxication sur le thème que NDL va se faire. Alors que l'EUP n'a pas encore eu lieu.</p> <p>Soucieux de situation des riverains actuels de Nantes Atlantique, nous proposons des solutions pour réduire les nuisances qu'ils subissent et pour réduire le trafic par un fonctionnement en réseau de plusieurs aéroports de l'Ouest : dégager les vols charters sur une ou des plate-forme(s) voisine(s). Sur cette proposition, aucune étude n'a été réalisée non plus. Les deux propositions ne sont pas exclusives l'une de l'autre.</p> <p>Par ailleurs, de nombreux riverains souhaitent garder NA (emploi, culture locale)</p>
Fin de l'urbanisation des communes riveraines	<p>C'est le contraire pour pratiquement toutes les communes. Possibilité de poursuivre l'urbanisation du sud de Nantes, en particulier de l'île de Nantes.</p>
Equilibrer les emplois et les activités entre nord Loire et sud Loire	<p>Argument très flou, on entend parfois que le nord Loire a déjà plus d'emplois que le sud Loire et parfois l'inverse. Personne n'a défini les périmètres appelés « nord Loire » et « sud Loire ». Selon les zonages que l'on choisira, on pourra trouver des résultats inverses.</p>