CAHIER D'ACTEUR

Réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

Concertation Publique du 27 mai au 31 juillet 2019

Présenté par l'association « Trentemoult Villages »

Nom du corps constitué : Association Trentemoult Villages (TMV)

Nom et coordonnées du responsable de la contribution :
Benjamin GELLUSSEAU, président de TMV
trentemoultvillages@gmail.com

Présentation succincte de Trentemoult Village :
Trentemoult Villages est une association Loi 1901, visant à :

- ⇨ être un relais entre les habitants, et les services/élus de la commune et de la métropole , pour défendre l'intérêt collectif,
- ⇨ construire la concertation et être force de propositions auprès de ces mêmes instances, pour une meilleure adéquation entre les attentes des habitants et les projets réalisés.

Mémoire :

L'association TMV a pris connaissance du dossier de concertation préalable au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et souhaite apporter au travers de ce mémoire des commentaires et contre-propositions concernant les options proposées par le maitre d'ouvrage.

Les membres de l'association comme les habitants de Rezé sont plus particulièrement impactés par les nuisances sonores et environnementales liées au décollage, à l'atterrissage et au point fixe des avions. Ce mémoire aborde uniquement ces aspects, sans pour autant considérer comme négligeables, les autres volets développés dans le dossier de consultation.

Si la population de Rezé et notamment celle du quartier de Trentemoult est impactée depuis les années 1970, l'évolution du trafic revêt **depuis 2015** environ - c.à.d. depuis que le seuil de 4,5 M de passagers est dépassé, (cf. historique du trafic page 72) - un caractère **qui n'apparaît plus soutenable**. La croissance des mouvements globaux constatés à partir de 2012/2015 qui conduit à dépasser les 68 000 mouvements annuels dont 48 000 commerciaux (cf. statistiques annuelles aéroport de Nantes, 2018) montre en effet que l'on a certainement atteint là un seuil de soutenabilité. Par ailleurs, depuis 2015 également, les mouvements entre 22h00 et 7h00 se sont accrus de façon très significative créant une gêne et un impact sur la santé des populations survolées qui devraient être spécifiquement examinés et abordés à part dans la présentation des enjeux et des éléments de contexte. Ceux-ci ont en effet des impacts qui ne peuvent être moyennés avec ceux engendrés lors des survols diurnes.

Quels que soient les scénarii envisagés actuellement, il apparaît que la population impactée ne pourra raisonnablement subir et accepter les flux envisagés, entre autres pour 2040 : 14,2 M de voyageurs et 111 000 mouvements (page 71 du dossier). Il conviendrait, en outre, de préciser la fréquence horaire estimée des mouvements (nombre d'avions/heure) en particulier aux heures de pointe, car l'impact en matière de gêne acoustique dépend non seulement de l'intensité mais aussi de la durée et de la répétition temporelle de l'exposition.

Ces constats expliquent d'ailleurs que les maitres d'ouvrage successifs avaient planifié une alternative, eu égard à l'augmentation du trafic aérien et à compter des années 2000, en proposant une nouvelle implantation de l'aéroport actuel à Notre-Dame Landes.

Ainsi et **sans remettre en cause la décision prise en janvier 2018** de ne pas transférer l'aéroport sur le site de Notre-Dame des Landes, l'association propose, pour des raisons de santé publique et environnementales :

- d'aller au-delà de la proposition des 24 maires de Nantes Métropole, en demandant une **interdiction des plans de vol programmés entre 22H et 7h00,** tout en autorisant bien sûr les atterrissages en cas de retard pour les avions des compagnies aériennes basées à l'aéroport de Nantes-Atlantique,

- de fixer à **68 000** le nombre de mouvements annuels et à **4,5 M** le nombre de passagers ce qui correspond à des seuils dont « l'acceptabilité » et l'impact, par et sur la population, apparaissent acceptables.

La justification de ces deux demandes pourra être recherchée dans les multiples études, y compris du maître d'ouvrage, ayant conduit au projet de transfert de l'aéroport actuel à Notre Dame des Landes.

De façon à ne pas pénaliser le développement économique de l'Ouest de la France comme la création d'emplois, l'association propose :

de reporter le trafic envisagé pour Nantes-Atlantique sur les aéroports limitrophes (cf. les évolutions du nombre de passagers transportés dans ces aéroports en annexe 10 page 127), notamment ceux de Rennes et d'Angers qui disposent selon les prévisions d'une marge de trafic sans qu'existent des contraintes environnementales et de santé publique du type de celles induites par l'augmentation du trafic prévue pour l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Enfin, TMV a été particulièrement intéressée par la présentation, pour chacune des options étudiées, des enjeux (tableau de synthèse des options, page 96 et suivantes):

- d'aménagement (3 volets)
- de protection de la population et environnementaux (8 volets)
- socio-économiques (3 volets)

mais souhaiterait **connaître le poids qui sera accordé** à chacun de ceux-ci (de nature très différente) et à leurs 14 volets, en vue d'effectuer le choix de l'option finale à retenir.

Comme précisé précédemment, elle **demande** que, pour toutes les options, **soient appliquées, tout d'abord,** d'une part, l'interdiction des vols entre 22h00 et 7h00 (**option E1 étendue**) et, d'autre part, une limitation des mouvements et du nombre de passagers (à leur niveau de 2015), ce qui **devrait impacter fortement** les effets liés aux trois enjeux évoqués précédemment et, consécutivement, le choix de la solution finale à retenir.

Pour le choix de cette dernière, on pourra ensuite intégrer, en vue de limiter encore les nuisances liées au trafic de 2015 :

- une augmentation des pentes de montée et de descente ainsi qu'un allongement de la piste afin d'accroître la hauteur de survol des zones habitées impactées
- la mise en place d'une approche satellitaire (ou à vue satellitaire ou encore hybride) afin de permettre de nouvelles trajectoires d'atterrissage et de décollage limitant au maximum le survol des zones habitées