

Aéroport de Nantes-Atlantique : Préservons l'humain

Volet 2 – nos propositions concrètes

QUI SOMMES-NOUS ?

Nous sommes un collectif d'habitants de la Métropole Nantaise inquiets pour leur avenir, et celui de leurs enfants face aux possibilités de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique.

Nous avons cru au déménagement de Nantes Atlantique qui resterait la solution idéale pour préserver le maximum de populations impactées par les nuisances aériennes (pollution sonore et atmosphérique) et par les risques d'accidents aériens.

Le niveau actuel du trafic induit des nuisances qui **ont déjà dépassé** le niveau supportable et de dangerosité pour la population très nombreuse exposée.

Le temps presse et une solution pour Nantes Atlantique est **indispensable dans les meilleurs délais**. Ceci nous impose, en vertu du principe de précaution, de nous positionner pour une solution préservant au maximum l'humain.

Et vous, vivez-vous dans un de ces quartiers ?

Bouguenais les Couets – 5000 habitants



et

Rezé – Trocardière : 2000 habitants, Ragon : 6000 habitants, La Houssais : 3000 habitants, Trois Moulins : 4000 habitants



Rezé – Château : 4000 habitants, Centre : 3400 habitants,



Rezé – Trentemoult, les Isles : 2000 habitants, bientôt 8000¹



Saint-Aignan de Grandlieu : 4000 habitants



et



La Chevrolière : 4000 habitants,



Les Sorinières : 8000 habitants,



L'île de Nantes : bientôt 35000 habitants²,



Nantes Gloriette-Graslin-Decré : 6 200 habitants,



Saint Félix - Bellamy : 7 000 habitants, Talensac - Bretagne : 5 700 habitants, Michelet – Jonelière : 6 800 habitants, Port Boyer - Eraudière : 6 200 habitants

Et aussi : Sainte-Luce sur Loire, Indre, Couëron,



Vertou, Pont-Saint-Martin, Bouaye ...

¹ <https://www.nantes.fr/pirmil-les-isles>

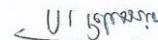
² <https://www.nantes.fr/home/ville-de-nantes/developpement-durable/developpement-urbain/ile-de-nantes/presentation-du-projet-ile-de-na.html>

En cas de non déménagement de l'aéroport, l'unique solution de notre collectif pour le réaménagement consiste donc à trouver le **meilleur compromis dans l'intérêt général**.

Les référents

Jacky GARREAU

Marie PELISSIE



NOS PROPOSITIONS CONCRETES

La solution idéale pour palier à toutes ces problématiques reste le déménagement de l'aéroport, dans une zone très faiblement urbanisée et avec peu d'intérêt écologique. Mais cette solution nécessite des années de procédures et d'études et le temps presse car **les nuisances actuelles ont largement dépassé la limite de l'acceptable**. Le projet qui sera retenu devra être **ambitieux, exemplaire** et répondre aux préoccupations des êtres humains : santé, pollution, éducation, logement. **Un maintien de la piste actuelle durant les prochaines décennies mettrait la Métropole dans une situation dramatique.**

L'atout du site, constitué par sa proximité avec la Métropole est source de confort pour les usagers et limite le bilan carbone lié à l'accessibilité à la plateforme. Il ne pourra être vu comme tel que si son principal défaut est supprimé : **sa piste axée sur le centre de la Métropole et les zones densément peuplées.**

Toutes les solutions proposées dans le cadre de la concertation impactent de nouvelles personnes, même le statut quo puisque la trajectoire à l'atterrissage sur Nantes doit être modifiée. C'est ce nombre de personnes entre les différentes configurations qui est en revanche très variable.

En cas de non déménagement de l'aéroport, l'unique solution de notre collectif pour le réaménager consiste donc à trouver le **meilleur compromis dans l'intérêt général.**

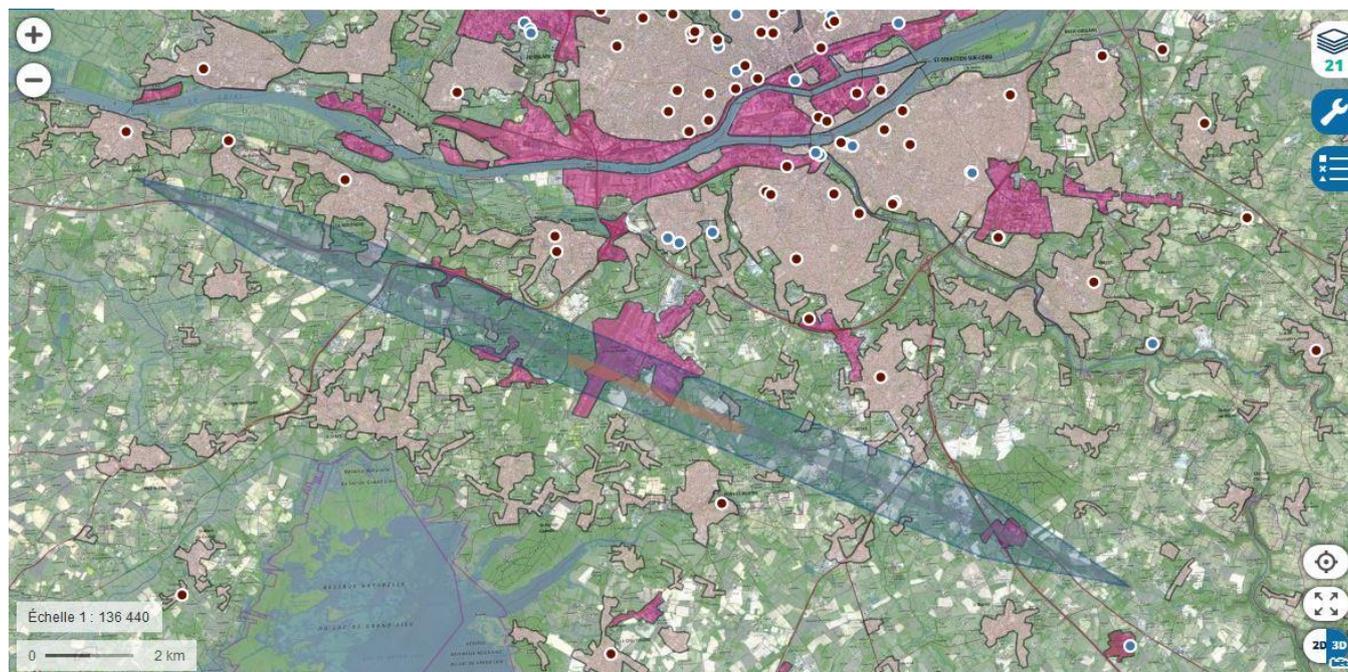
Ce compromis passe par le choix d'une orientation de piste qui impacte le moins de populations survolées possibles, accompagnées par des mesures exemplaires pour celles qui le seront.

Nous avons donc travaillé sur une implantation de **piste transversale orientée Nord-Ouest / Sud-Est** dont le positionnement (**Orange**), plus au Nord que l'option 4 de la DGAC, nous semble être le meilleur compromis possible pour préserver l'humain.

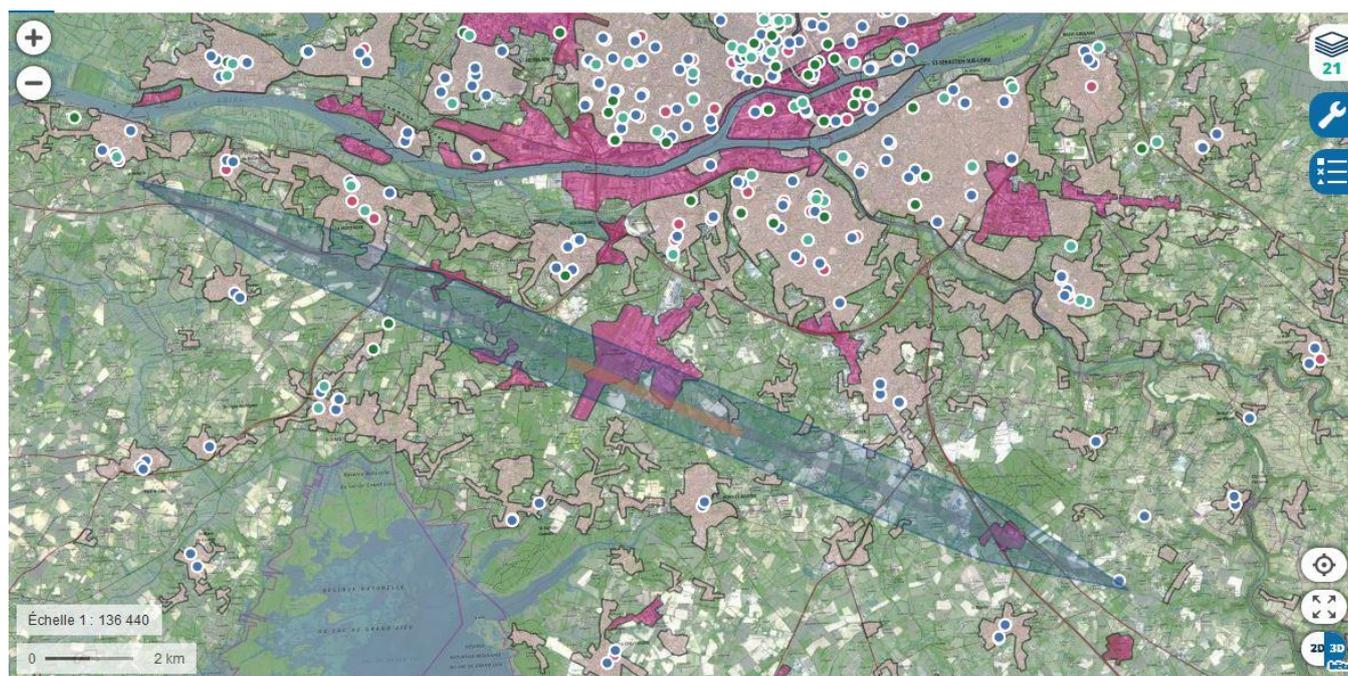
Dans cette configuration, aucune zone dense, **aucun bourg n'est survolé** (ni Bouaye, ni Pont-Saint-Martin, ni Les Sorinières, ni Brains)



Dans cette configuration, aucune école, aucun établissement de santé ou EHPAD n'est survolé



Localisation des établissements de santé et EHPAD – PEV schématique de 10 km de long de part et d'autre de la piste – source : geoportail.gouv.fr



Localisation des établissements scolaires – PEV schématique de 10 km de long de part et d'autre de la piste - source : geoportail.gouv.fr

Les atouts de notre proposition

Division par 10 du nombre des personnes impactées par le PEV (maximum 8 000 contre 80 000), du nombre de personnes soumises au risque aérien ou à la pollution

Seule proposition pour laquelle les avions ne survole **AUCUN ETABLISSEMENT SCOLAIRE** ni **AUCUN ETABLISSEMENT DE SANTE**

Il est cependant mensonger de faire croire que cette option telle que présentée est une solution parfaite. Tout aéroport génère des nuisances sur les populations riveraines. **C'est pour cette raison que le nombre de riverains impactés doit être au maximum limité, Afin que ceux-ci fassent l'objet de mesures exemplaires.**

Implantation affinée pour limiter les impacts sur les habitants

La piste prévue dans le schéma de la concertation devra être située plus au Nord, pour éloigner encore plus les nuisances des habitants Saint-Aignan-de-Grand-lieu, Pont-Saint-Martin, Brains ou Bouaye.

Également, positionner la piste plus au Nord permettrait de réduire son emprise sur des zones agricoles et de les augmenter sur des zones à urbaniser ou urbanisées, et rester au maximum dans l'emprise de la plateforme existante. Nous estimons également **qu'il est plus facile de déplacer des entreprises et équipements, qui pourraient se relocaliser facilement, plutôt que des habitants.**



Localisation des zones urbanisées (habitat en rose clair) – PEB schématique de 10 km de long de part et d'autre de la piste - source : geoportail.gouv.fr

Son implantation au plus près de la tour de contrôle existante, permettra d'optimiser la conservation d'équipements existants (parkings avions, tour de contrôle...), et de réduire l'ampleur des travaux.

L'implantation devra se faire plus à l'Est pour **éviter la voie ferrée existante** et réduire l'emprise des travaux, dans un souci écologique et économique.

Une piste transversale Est-Ouest unique

La piste **Nord-Sud actuelle pourra être supprimée** une fois la nouvelle piste créée. Les hectares libérés devront être utilisés en priorité pour l'urbanisation et ainsi préserver **les terres agricoles et boisées situées à Bougenais et Rezé**. Ces terres agricoles seraient par contre menacées en cas de scénarios base, 1, 2, 3 pour le développement de l'IRT et du D2A.

Limitation de l'impact environnemental

L'implantation nouvelle de la piste permet d'éviter le survol du lac de Grand-Lieu. L'impact de cette nouvelle piste sur les vols d'oiseaux est à étudier en détail, sachant qu'actuellement, les avions en phase de décollage vers le Nord par l'Est ou l'Ouest croisent déjà des trajectoires d'oiseaux à basse altitude.

La piste telle que proposée n'interfère avec aucune zone ZNIEFF, NATURA2000 ou RAMSAR contrairement à la piste actuelle, a fortiori si elle était rallongée.



Localisation des zones classées NATURA2000, ZNIEFF – PEB schématique de 10 km de long de part et d'autre de la piste - source : geoportail.gouv.fr

Compensations exemplaires pour les personnes impactées

Parce que l'avenir des personnes impactées par la construction d'une piste transversale changera indéniablement, nous demandons des **compensations exemplaires pour ces riverains**.

Les « compensations exemplaires » non négociables

Droit de délaissement pour laisser la possibilité aux riverains de rester ou de partir à minima pour la population située en zone C du PEB

Insonorisations exemplaires et financées à 100%, sans plafond pour ceux situés plus à distance des pistes.

Autant de **prérequis indispensables qui doivent figurer officiellement dans le projet et être concomitants à la réalisation du projet**. Le nombre de riverains étant 10 fois plus faible que dans le scénario de référence, le montant des compensations doit être redistribué à la hauteur du besoin.

Maîtrise des trajectoires

Nous demandons que **soit acté** en parallèle du choix de la piste transversale Est-Ouest les **règles de navigations**, avec la mise en place de mesures de moindre bruit adaptées au contexte. Nous demandons la création de **couloirs aériens resserrés et axés sur la piste**, la montée rapide des avions au décollage pour réduire les nuisances et l'interdiction pour les avions de dévier de trajectoire avant l'altitude de 3 000 pieds. La dispersion des nuisances multiplie les personnes soumises au danger et devra être sanctionnée.

Ces mesures devront être étudiées et appliquées immédiatement quel que soit le scénario finalement retenu.

Couvre-feu et limitation des avions bruyants

Nous demandons la mise en place d'un **couvre-feu sur la période 22h – 6h**, comme le préconise M Leblanc président de l'ACNUSA¹. Et ce, même si le nombre de personnes impactées est plus faible, car **le sommeil est un droit fondamental pour tous pour vivre en bonne santé**.

Les **redevances d'atterrissages appliquées aux avions qui utilisent la plateforme doivent être variables et ajustées suivant les niveaux sonores des avions**, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Ces mesures devront être étudiées et appliquées immédiatement quel que soit le scénario finalement retenu.

Développement de l'aéroport

Parce que l'humain fait partie de l'écosystème mais ne doit pas mettre en péril l'environnement, le développement de l'aéroport devra se faire à un rythme modéré, acceptable écologiquement et socialement.

Tous les travaux réalisés sur la plateforme qui auront un impact écologique devront être compensés de manière exemplaire, par des mesures de préservation des réseaux hydrauliques entre Loire et le lac de Grand Lieu, notamment par la réalisation de systèmes écotonnes.

NOTRE DEMANDE A LA MAITRISE D'OUVRAGE

Nous demandons officiellement à la Maîtrise d'Ouvrage de réaliser une étude précise de la solution que nous proposons :

- Faisabilité technique vis-à-vis des contraintes de site
- Faisabilité technique vis-à-vis des règles de navigation aérienne
- Etudes d'impact environnementales et sanitaires

PLUS D'INFORMATIONS

Les fondateurs du collectif et auteurs des textes garantissent la représentativité du collectif et défendent la vision exposée dans nos cahiers d'acteurs

➤ Les référents

- Santé et environnement : Madame PELISSIER Marie, Education Nationale, résidant Les Sorinières
- Economie et Aéronautique : Monsieur GARREAU Jacky, Cadre AIRBUS , résidant Saint Aignan de Grand Lieu

➤ Les Co-fondateurs

- : Madame SOLIVELLAS Virginie, Fonctionnaire, résidant Bouguenais les Couëts
- : Madame SAMSON Pascale, Education Nationale, résidant Saint Aignan Grand Lieu
- : Monsieur BOUVIER Jean François, Chef D'entreprise, résidant Bouguenais les Couëts
- : Monsieur Philippe LAMARCHE, Médecin Echographiste à Rezé, résidant Nantes
- : Monsieur Tristan AUGER, Directeur opérationnel, résidant Nantes
- : Madame Estelle AUGER , résidant Nantes

<https://sites.google.com/view/na-preservons-lhumain> : **Accédez au Site et rejoignez-nous**

¹ <https://www.presseocean.fr/actualite/loire-atlantique-vols-de-nuit-a-laeroport-de-nantes-la-pression-monte-11-03-2019-296251>