



## L'association des Ailes pour l'Ouest :

Engagée pour un développement ambitieux qui assure une croissance soutenue du grand Ouest

### Contribution du collectif technique de l'association « Des Ailes pour l'Ouest » à la concertation du réaménagement de Nantes-Atlantique :

Ce collectif regroupe des pilotes de ligne et des contrôleurs aériens ; il remet en cause ce réaménagement du fait de l'emprise foncière limitée et de son enclavement dans un environnement urbain dense (voir annexe 1) ; il estime que ce réaménagement à venir sera laborieux, coûteux et surtout temporaire.

#### Quelques repères :

Un avion décolle et atterrit face au vent / la piste actuelle 03-21 est orientée 030 degrés -210 degrés et a 2 sens d'utilisation / en piste 03, un avion survole le Lac de Grand Lieu avant l'atterrissage et décolle vers Nantes avant de virer / en piste 21, l'avion survole la ville de Nantes avant atterrissage et décolle vers le Lac de Grand Lieu / la gestion opérationnelle en temps réel de l'aéroport incombe au chef de la tour de contrôle de l'aéroport.

#### La piste (ou les pistes), élément déterminant :

L'aspect opérationnel de la piste unique n'a pratiquement pas été abordé lors de la médiation 2017; le moindre incident sur une piste unique peut provoquer l'arrêt total de l'exploitation (citons pour exemple **l'immobilisation d'un B737** en avril 2007 et la **fermeture de l'aéroport** pendant une grande partie de la journée).

L'aspect entretien/maintenance de la piste unique doit être aussi considéré. Tous les grands aéroports disposent en général de 2 pistes, synonyme de marge opérationnelle, de capacité et de sécurité. Il suffit pour cela de spécialiser les pistes (décollages sur l'une et atterrissages sur l'autre) pour doubler la capacité horaire des mouvements d'avions par rapport à un aéroport doté d'une seule piste ; mais surtout, **2 pistes** sont synonymes de **sécurité** accrue du fait de la séparation atterrissages/décollages.

Question : Nantes-Atlantique pourrait-il répondre à ces critères par un doublet de pistes orientées Est-Ouest dans sa partie Sud (agrandie) avec la partie aérogares en partie Nord, par exemple ??? Dans cette logique de doublet, pourquoi ne pas s'orienter vers la solution de la conservation de la piste actuelle associée à une nouvelle piste en V positionnée à l'Ouest de celle-ci ? Cette solution de nouvelle piste permettrait de ne pas interrompre l'exploitation de l'aéroport...

Pour cela, il faut acquérir du foncier et donc lancer des procédures administratives sans doute interminables (zones protégées, urbanisées) ; nous serions proches d'un contexte de procédures liées à la création d'un nouvel aéroport, comme à **Notre-Dame-des-Landes**.

Cette possibilité de disposer de 2 pistes sur le site actuel est trop complexe à mettre en œuvre, voire impossible. Les experts des précédents rapports (**Rapport de la Commission du Dialogue de 2013 et Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de mars 2016**) étaient bien conscients de cette problématique.

**La solution de la piste unique va donc perdurer, nous en sommes persuadés.**

## Comment optimiser l'aéroport avec une piste unique ?

Très vite, nous pouvons écarter la piste unique transversale orientée Est/Ouest pour les mêmes raisons évoquées plus haut.

Reste donc, selon nous, l'**optimisation** de la piste actuelle, orientée 030°/210° :

Cette piste présente de nombreux défauts ; tout d'abord, son état voire son soubassement qu'il faudra sans doute reprendre dans son intégralité ; cela permettra de gommer son profil désastreux avec ses différents bosses et creux ; le **coût** sera **élevé** et surtout impliquera l'**arrêt de l'exploitation** de l'activité pendant de longs mois.

Mais surtout, le **POINT NOIR** est l'orientation de celle-ci par rapport à son environnement urbain très dense. Qui plus est, la mise aux normes internationales **OACI** des procédures de circulation aérienne imposera le positionnement d'une approche de précision **dans l'axe** de piste 21, avec survol à basse altitude du centre-ville de Nantes avant l'atterrissage. Voir annexe 2 (arrivée par le Nord).

Les experts des rapports de 2013 et 2016 ont fortement appuyé, sensibilisé le lecteur à ce nouvel élément crucial ; celui-ci a été sous-estimé par nos élus locaux (selon nous) et pas développé (volontairement ou pas) par les médiateurs du rapport 2017 (pour information, un avion à l'arrivée se positionne dans l'axe de la piste à une distance d'environ 15 à 20 kilomètres de celle-ci).

**En clair, nous passons d'une solution qui consistait à éliminer totalement le survol de la ville du fait du transfert de l'aéroport, à une accentuation significative des nuisances par le survol du centre-ville de Nantes, du fait du maintien de l'aéroport !**

L'allongement de la piste pourrait être profitable aux départs à pleine charge de gros porteurs (Voir annexe 3) et la mise en place d'aires de sécurité (surfaces planes en cas de problème à l'atterrissage ou au décollage) de 240 mètres, généralisées sur nombre d'aéroports internationaux. La prolongation du taxiway parallèle est, elle, hors limite foncière.

Mais l'allongement de piste pourrait ne pas aboutir. Dans ce cas, l'atterrissage d'un B777 par exemple est possible mais limite du fait du seuil décalé de 460 mètres lié à la mise en place de la nouvelle approche par le Nord.

Est-ce responsable de se limiter à ce point, qui plus est, sur un aéroport à piste unique ?

## Aménagement de la zone de circulation au sol et des parkings avions.

Là encore, le bât blesse ; le nombre de parkings avions doit être largement revu à la hausse de manière urgente, les zones de roulage et de repoussage doivent être séparées comme sur les grandes plateformes afin d'éviter les conflits repoussage/roulage ; le taxiway parallèle à la piste doit être éloigné.

Les sorties de piste à grande vitesse doivent permettre d'augmenter la cadence de la piste (nombre de mouvements/heure) ; or, les sorties en piste 03 seront trop vite en conflit avec les repoussages d'avions du fait du positionnement actuel de l'aérogare principale, trop proche de la piste...

Ce réaménagement devra prendre en compte la création d'une zone de fret (avec postes de stationnement avions) et une zone d'aviation d'affaires. Je vous laisse apprécier le travail des experts de 2013 (voir annexe 4) ; on s'aperçoit que l'optimisation en fonction des seuils de passagers franchis se traduit par la déconstruction et reconstruction de nombre de bâtiments et d'entrepôts...

## Les propositions des partisans du réaménagement :

L'atelier-citoyen, favorable au maintien, préconise de longue date une approche par le Nord décalée de 5 degrés sur la piste 21 actuelle (avec le survol du nouveau CHU ?). Cette solution est non-conforme aux textes d'établissement des procédures de circulation aérienne en vigueur. Elle occulte dans le même temps l'impérative enquête publique pour tout changement de trajectoire en-dessous de 2000 mètres (article L6362-2 du code des transports et R227-7 du code de l'aviation civile).

Les médiateurs 2017, eux, retiennent l'approche alignée avec la piste 21, mise aux normes. Ils nous proposent une majoration de la pente de descente sur la ville de Nantes ; cette proposition n'est qu'un artifice, un leurre du fait du gain bien trop faible en altitude de ces avions en approche; ces avions seront à peine plus haut mais viendront surtout se positionner sur le centre-ville. A part rendre accessible l'aéroport par mauvaises conditions météo, cela est en fait un très mauvais remède.

De son côté, l'Atelier-citoyen n'évoque pas les aires de sécurité en extrémité de piste et laisse penser qu'un resurfaçage de la piste actuelle suffirait, et ce pour un coût de l'ordre de 25 M € alors que le dernier chiffre évoqué par le maître d'ouvrage se situe à 120 M€. Que de lacunes.

Leurs **prévisions** de trafic passagers (établies sur des statistiques antérieures à 2015) sont calées sur 5 Millions en 2017, 7,3 Millions en 2030 (scénario 4 avancé) et 9 millions en 2040 alors que la barre des 7 millions sera sans doute atteinte **dès 2019...**

Cette association met également en cause la DGAC sur l'hypothèse que le nombre de mouvements d'avions s'accroît environ de la moitié de l'augmentation du nombre de passagers, alors que cette hypothèse se confirme sur Nantes année après année ...

Les conséquences de minoration du nombre de mouvements sont multiples : dimensionnement et traitement de la piste, des surfaces de roulage, des parkings-avions ; mais surtout, l'impact sur le plan d'**exposition au bruit ou PEB** sera déterminant, pour les **dizaines de milliers riverains** concernés, au sud comme au nord. Encore une mauvaise analyse.

Enfin, lors de leurs réunions publiques ou dans leurs publications (Chapitre 6 des 10 vérités qui dérangent), il affirme que rénover l'aéroport coûtera 8 à 10 fois moins que de construire Notre Dame des Landes...Que d'expertise !

## Conclusion :

Pour dimensionner un aéroport, il faut s'appuyer sur des faits consistants et les statistiques de trafic sont un élément fondamental dans cet exercice. Elles permettent de dimensionner le foncier afin d'avoir des pistes en relation avec l'importance du trafic à traiter dans un but de **sécurité** et de **capacité**, de disposer de surfaces nécessaires pour les parkings avions et les surfaces de roulage/repoussage et enfin de dimensionner l'aérogare ou les aérogares.

La **faillite** majeure du **rapport des médiateurs** (rapport décisif dans la décision d'annulation du transfert) se situe hélas dans les perspectives de trafic. Rédiger un rapport avec comme perspective de trafic 6 millions de passagers en 2015 et 9 millions en 2040 est une faute selon nous, lourde de conséquences ; en clair, cette mauvaise analyse remet totalement en cause la validité du rapport.

Voir l'article de Monsieur Badré joint en lien suivant :

<https://lapenseeecologique.com/un-entretien-avec-michel-badre/>

Selon nous, en retenant une progression médiane de 5%/an en passagers (jusqu'en 2025) puis 3,5%/an ensuite, nous pouvons tabler sur :

En millions de passagers :

2020	2025	2030	2035	2040
7,35	9,4	11,1	13,2	15,7

Mouvements commerciaux (+1500MVTs/an) :

2020	2025	2030	2035	2040
62000	69500	77000	84500	92000

Ce possible plafond de **15 Millions** de passagers évoqué ces derniers mois interpelle tout autant. En effet, la durée d'exploitation de Nantes-Atlantique réaménagé (à partir de 2025 au plus tôt) risque d'être trop limitée dans le temps. Lorsque l'on parle de ce type d'infrastructure, la projection doit être de **50 ans** voire bien plus...

Cette décision de réaménager cet aéroport en zone urbaine va de plus contribuer à **l'étalement urbain** en zone périphérique de la ville de Nantes, à l'encontre des aspirations **écologiques** ...

**Est-ce responsable d'avoir une vision d'aménagement du territoire National, de l'aménagement de ce territoire du Grand Ouest et de l'aménagement local de la métropole Nantaise à si court terme ???**

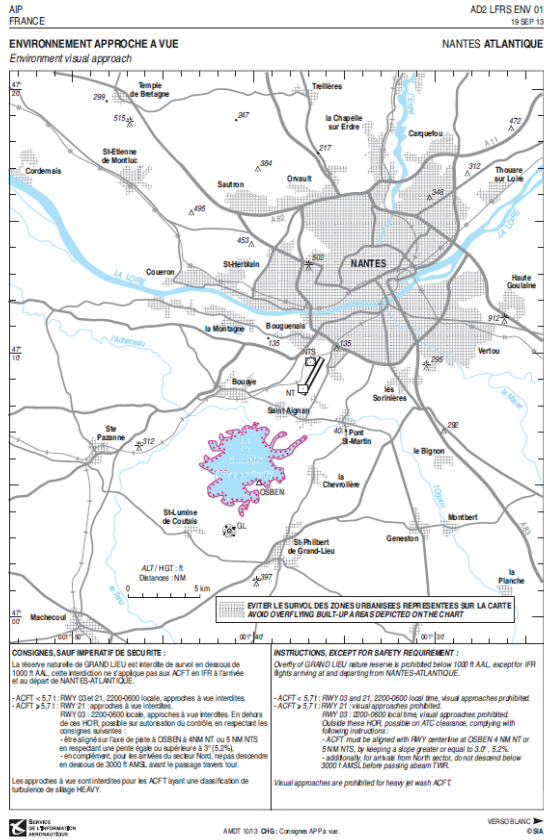
**Un réaménagement complet de Nantes-Atlantique s'annonce très compliqué à mettre en œuvre. Cet aéroport réaménagé sera à terme sous-dimensionné, très coûteux et surtout générateur de fortes nuisances environnementales.**

**La solution : Ajuster le réaménagement pour préparer l'avenir ailleurs...**

Signataires :

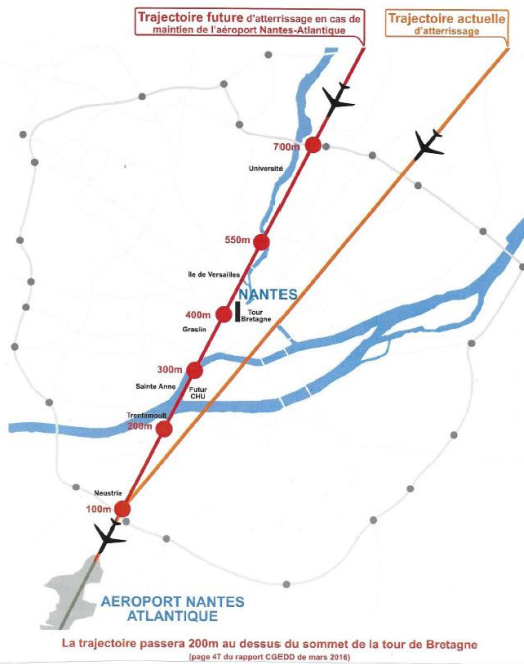
Paul Scouarnec : Contrôleur aérien (retraité)
Xavier Vouaux : Pilote CDB Airbus

## ANNEXE 1

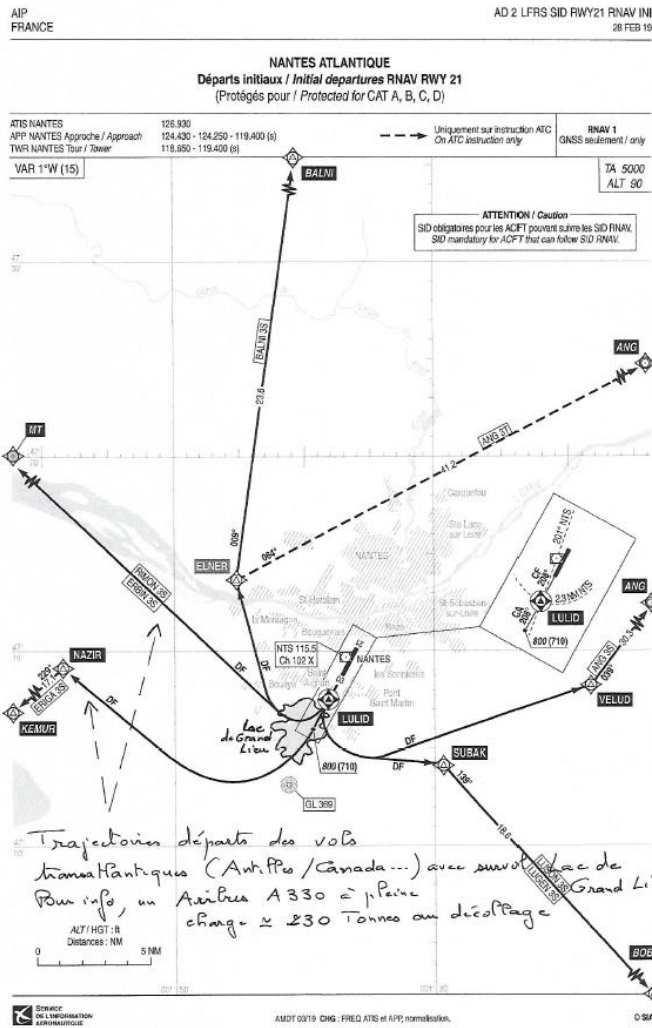


## ANNEXE 2

**Nantes serait la seule métropole française à être ainsi survolée :  
Plein centre !**



# ANNEXE 3



# ANNEXE 4

AÉROPORT DU GRAND OUEST - RECOMMANDATION DE LA COMMISSION DU DIALOGUE  
ÉVALUATION DU RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE DANS LE SCÉNARIO D'UN MAINTIEN D'ACTIVITÉ

### 4.5.5. Phasage des travaux

Le tableau ci-après récapitule la proposition de phasage des travaux.

03/21	Aire de manœuvre	Aire de trafic	Aérogare et parkings auto	Autres bâtiments
<b>Etape 5MPax</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection totale piste sur 2500m (et élargissement 60m)</li> <li>Réalignement et réfection taxiway parallèle</li> <li>Création de 3 bretelles de sortie</li> <li>Création de 2 déviements grande vitesse en 21</li> <li>Création d'un cheminement très gros porteur</li> <li>Création de 2 rampes de retournement en soutis</li> <li>Création d'aires d'avant et d'après seuil</li> <li>Déplacement IL S03 et création IL S21</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reprise de toute l'aire de stationnement</li> <li>Extension de l'aire de stationnement (création d'un poste stationnement très gros porteur)</li> <li>Création d'une aire de dégivrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement aérogare actuelle (surface utile voyageurs)</li> <li>Éléments modulaires pour administratifs</li> <li>Création de 500 places parking auto (site)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adaptation dépôt de carburant</li> <li>Extension bloc technique</li> </ul>
<b>Etape 7MPax</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement de toutes les voies de circulation et de la piste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection et extension de l'aire de stationnement (+4 postes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2<sup>e</sup> aérogare (60%)</li> <li>Rénovation aérogare actuelle</li> <li>Nouveau parking silo (~1900 places)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déplacement - Dépôt carburant, BEMA, SSUA, Méflo, Chenil, FRET</li> <li>Création hangar maintenance</li> <li>Extension BT et Fret</li> </ul>
<b>Horizon 9MPax</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Élargissement toutes voies de circulation (très gros porteurs)</li> <li>Extension piste (et taxiway parallèle) à 3600m et déplacement aides à la navigation</li> <li>Création de 2 déviements grande vitesse en 03 et d'une bretelle de sortie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection et extension de l'aire de stationnement (+8 postes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement définitif 2<sup>e</sup> aérogare (40% restants)</li> <li>Nouveau parking silo (~2700 places)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extension dépôt de carburant</li> <li>Extension hangar Maintenance</li> </ul>

Figure 30 - Synthèse des travaux par étapes