

Concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Contribution de la ville de Carquefou

Le 17 janvier 2018, le gouvernement, par la voix du Premier Ministre, a acté l'abandon par l'Etat du projet de transfert de l'Aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes et le réaménagement de l'actuel aéroport.

C'est dans ce cadre que la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) porte un projet de réaménagement et de modernisation de l'aéroport. Elle organise, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, une concertation préalable. Celle-ci doit permettre l'expression de toute les parties prenantes concernées par ce projet.

En tant qu'élus carquefoliens et parce que les habitants de la ville de Carquefou peuvent se retrouver impactés suivant le scénario choisi, nous souhaitons apporter notre contribution à ce dossier.

1. Tout d'abord, nous souhaitons rappeler que la décision de l'Etat de procéder à l'abandon du transfert de l'aéroport procède d'un déni de démocratie puisque qu'elle est allée à l'encontre de l'expression majoritaire des habitants de Loire-Atlantique qui s'étaient prononcés à 55,17% en faveur de ce déménagement.
2. Deuxièmement, nous souhaitons réaffirmer notre volonté que le territoire bénéficie d'un aéroport facteur de développement économique et créateur d'emplois. L'aéroport de Nantes connaît depuis plusieurs années un développement important. Il est donc nécessaire d'anticiper l'avenir car les capacités sont actuellement à quasi saturation. En effet, dans un champs concurrentiel exacerbé entre les régions, quel que soit leur niveau, il est indispensable que les Pays de la Loire puissent s'appuyer sur des infrastructures de qualité. La question du transfert de l'aéroport se reposera inéluctablement dans le futur.
3. Troisièmement, il n'est pas question d'opposer développement économique et santé des habitants de l'agglomération. C'est pourquoi le projet de réaménagement doit permettre de limiter au maximum les nuisances actuelles ou futures pour la population. Des premières mesures ont été prises pour interdire les vols de nuit de 23h à 6h et les restreindre dès 22h. Elles doivent être mises en application le plus rapidement possible. De même, des mesures d'accompagnement doivent être prises pour aider les riverains à améliorer leur logement et ainsi lutter contre le bruit. Le fonds de compensation doit être suffisamment doté pour atteindre l'ambition d'exemplarité annoncée par l'Etat. Un suivi des mesures doit être mis en place afin de s'assurer de leur efficacité.

4. Enfin, nous souhaitons que le futur projet soit d'abord placé sous le signe de la sécurité des habitants. C'est pourquoi il convient de travailler à la solution qui permette de survoler le moins possible le cœur de l'agglomération et de donner aux pilotes le maximum de marges pour faire leurs manœuvres. Le futur projet doit aussi intégrer les problématiques liées à la météo et aux vents.
 - ⇒ Au vu des différentes hypothèses de travail proposées, il semblerait que les scénarios 3 et 4 correspondent davantage aux arguments pré cités. Elles ont donc notre préférence, surtout la création d'une piste transversale (option P4).

5. En tout état de cause, si une autre option était retenue, la mise en place de l'ILS va nécessiter un décalage du seuil d'atterrissage de 250 m vers le sud au nord de la piste. Ce décalage de l'axe de 23° vers l'ouest va avoir un impact important pour Carquefou car de nombreux quartiers carquefoliens situés dans le couloir de l'Erdre vont subir le passage des avions.
 - ⇒ Dans ce cadre-là, nous souhaitons que l'altitude d'interception de l'ILS se fasse à 4000 ft ou 5000 ft et au lieu de 3 000 ft actuellement (RNAV GNSS 21), comme c'est le cas à l'aéroport Charles de Gaulle à Paris.
 - ⇒ Nous demandons aussi que des tests soient effectués « grandeur nature » sur les différentes options afin de mesurer l'impact réel en termes de nuisances sonores.