

Il y a urgence. Quel que soit l'avis qu'on puisse avoir sur l'abandon de NDDL, ce qui compte aujourd'hui c'est que les riverains vivent au mieux avec l'aéroport. Revanche ou aveuglement n'ont pas leur place dans le réaménagement de Nantes Atlantique.

Nous sommes inquiets. Les exigences de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de certains élus et décideurs locaux risquent d'exaspérer la population.

Pourtant, vivre mieux à côté de Nantes Atlantique, c'est possible !

Nos propositions concrètes

● **Un couvre-feu la nuit** car les riverains ont le droit de dormir. Cette mesure d'apaisement importante ne doit pas être repoussée au nom de l'attractivité nantaise (qui se porte au mieux). Des aéroports très attractifs, pratiquent de fortes restrictions ou un couvre-feu : Orly, Frankfort, Bâle-Mulhouse, Beauvais...

● **Des trajectoires optimisées pour limiter les nuisances sonores.**

Au décollage : il faut étudier la montée rapide dans l'axe, qui éviterait pour les habitants de Rezé et Bouguenais le bruit généré par les virages à basse altitude. C'est demandé par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes. Les aéroports de Toulouse et Bordeaux l'ont mis en œuvre.

A l'atterrissage par le nord : il faut installer rapidement un système de guidage sécurisé avec une trajectoire légèrement décalée, proche de l'actuelle. Ce système servira par mauvais temps. Par beau temps : arrivée à vue sur la trajectoire actuelle avec une pente de descente plus forte. Quand tous les avions seront équipés (2024), mise en place d'une approche satellitaire courbe permettant d'éviter les zones les plus urbanisées (ou, comme à Nice, l'exiger au plus vite).

Ces propositions sont très différentes de celle de la DGAC qui veut que *toutes* les arrivées par le nord se fassent dans l'axe de la piste ce qui impliquerait le survol de nouvelles zones densément peuplées...

Cette administration veut-elle mettre de nouveau le feu aux poudres à Nantes sur la question de son aéroport ?

● **Un léger allongement de la piste** : un allongement de 150 à 200 m dans l'emprise aéroportuaire actuelle permet de faire moins de bruit sur Nantes et n'a aucune conséquence sur les habitants de St-Aignan.

● **Un Plan de Gêne Sonore honnête et transparent avec une limite élargie.** Les données de calcul du futur PGS doivent être connues. Dans un souci d'apaisement, les limites de la zone devraient être officiellement élargies : 100 m ou plus au-delà du tracé. Par exemple, la rue de la paix à Bouguenais (hors PGS) subit de réelles nuisances qui doivent être compensées.

● **La transparence !** La transparence doit être la règle à Nantes, comme cela se fait pour beaucoup d'autres aéroports. Les mesures de bruit doivent être plus nombreuses et accessibles en temps réel, comme les trajectoires ; les formulaires de réclamations doivent être mis en ligne.

● **Des améliorations de sécurité pour la plateforme.** Le syndrome NDDL qui a empêché de mettre à niveau Nantes Atlantique doit s'arrêter. Les barres d'arrêt à l'entrée de la piste sont hors service depuis bien longtemps ; les feux d'obstacle sur la ferme en bout de piste côté St-Aignan hors service depuis des mois ; pas de rampe lumineuse pour l'approche nord (alors que cela améliorerait la sécurité et éviterait bien des remises de gaz) ; les contrôleurs aériens ne disposent pas de tous les outils qu'on trouve ailleurs (station émission/réception toujours pas opérationnelle, pas de radar local...).

Si la DGAC ne tire pas de leçon du dossier NDDL, si les élus continuent à n'écouter que la DGAC et décident entre eux sans la population, la concertation prévue en 2019 risque d'être un jeu de dupes.

L'Atelier Citoyen affirme que l'optimisation de Nantes Atlantique est possible dans le respect de la sécurité et avec des riverains qui vivent mieux. C'est ce que nous continuerons à défendre.

Vous pouvez nous rejoindre : Atelier Citoyen Nantes Atlantique at.citoyen@gmail.com