

Comme l'a montré le débat public de 2003, la piste actuelle de Nantes atlantique est loin de la saturation (cf tableau ci dessous), mais son orientation fait subir des nuisances à la population nantaise et pourrait générer un sentiment d'insécurité lié au survol quotidien de la ville (« seuil de saturation psychologique ? » avancé par Fitoussi).

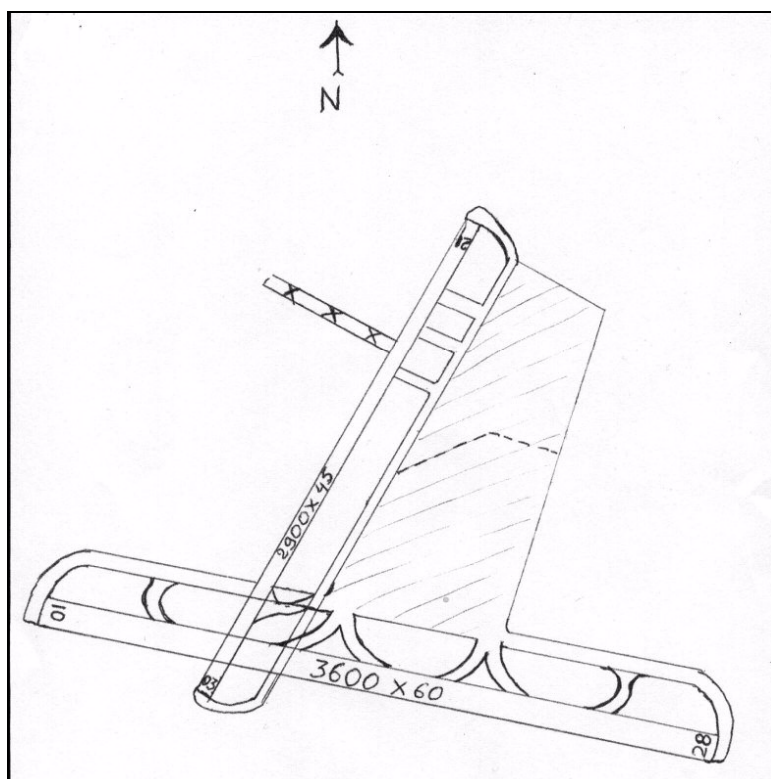
PISTE ACTUELLE : trafic en 2005 et marge de progression

	Nombre d'heures d'ouverture de la piste par jour	Nombre moyen de mouvements par heure	Nombre de mouvements par an	Nombre moyen de passagers par vol (emport)	Nombre total de passagers par an
2005	15 h	6,4 (13 aux heures de pointe)	35 200	60	2 100 000
Progression possible	15h	20	110 000	60	6 500 000
				80	8 800 000
				100	11 000 000

La piste actuelle, avec l'augmentation constante du nombre de passagers par vol, pourrait suffire à la progression « optimiste » envisagée par les décideurs favorables à NDL. En passant de 60 passagers par avion en moyenne (comme actuellement) à 90, nous atteignons les 9 millions de passagers sur la piste actuelle.

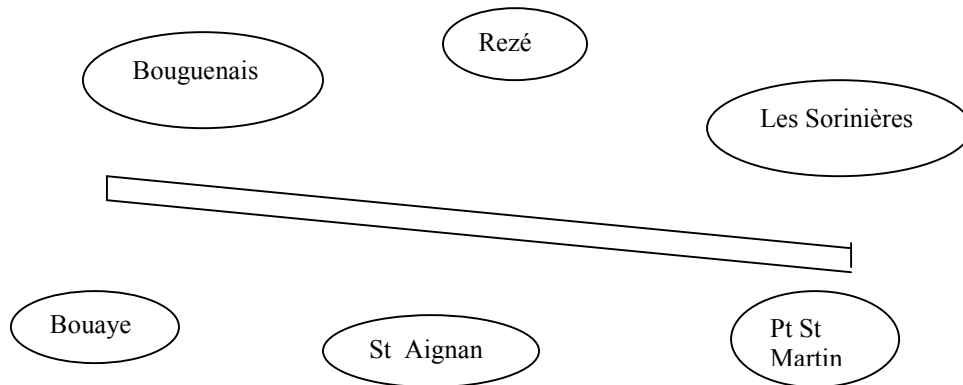
PROPOSITION DE NOUVELLE PISTE EN REMPLACEMENT DE L'EXISTANTE

Notre proposition est de construire une deuxième piste à Nantes Atlantique, transversale à la piste actuelle, la croisant dans sa partie sud, comme indiqué sur le croquis ci-dessous. Cette nouvelle piste REMPLACERAIT la piste actuelle.



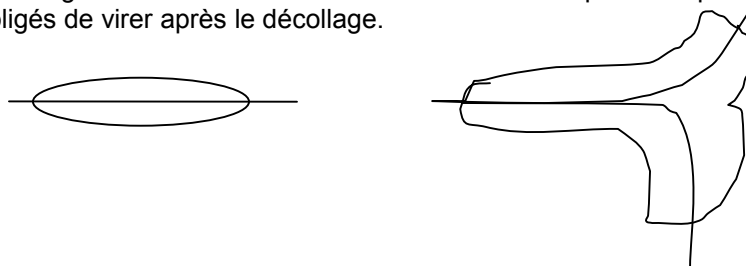
	longueur	largeur	orientation
Piste actuelle	2900 m	45 m	Nord/Est 30° - Sud/Ouest 210°
Piste proposée	3600 m	60 m	Est 100° - Ouest 280° (le plus favorable pour les vents dominants)

Cette deuxième piste évite totalement le survol de la ville de Nantes, du bourg de Saint Aignan et de toutes les grosses communes au sud de Nantes : Bouguenais, Rezé, Les Sorinières, Bouaye. La commune la plus proche de l'axe proposé est Pont Saint Martin, les avions ne survoleront pas la commune mais la piste serait à 1 ou 2 km des habitations.



Les trajectoires directes d'approche et de décollage en bout de piste ont un dégagement de 8 km sans survol d'agglomération. Les trajectoires sont droites ce qui permettrait la mise en place d'ILS (balises d'aide à l'atterrissage) dans les deux sens. Il n'y en a que dans un sens pour la piste actuelle (trajectoires non rectilignes). La présence des balises ILS permet aux avions d'atterrir et de décoller avec des pentes de 5 % ou plus, plus fortes qu'actuellement, ce qui est meilleur pour la sécurité et provoque moins de nuisances (les avions sont à basse altitude moins longtemps)

Les décollages en ligne droite diminueraient le PEB : les avions prennent plus vite de l'altitude car ils ne sont pas obligés de virer après le décollage.



Cette grande piste moderne pourrait accueillir tous les avions existants, y compris ceux de la génération de l'A 380.

Elle serait équipée de structures d'accès rapides permettant une circulation au sol, sans croisement de trajet départ et arrivée des avions, elle répondrait si besoin à une forte cadence des mouvements (40 à l'heure).

Exemples de capacité d'utilisation de cette piste

Nombre d'heures d'ouverture de la piste par jour	Nombre moyen de mouvements par heure	Nombre de mouvements par an	Nombre moyen de passagers par vol (emport)	Nombre total de passagers par an
15h	20	110 000	60	6 500 000
			80	8 800 000
			100	11 000 000
15h	30	160 000	60	9 500 000
			80	13 000 000
			100	16 000 000
18h	40	260 000	120	31 000 000

Remarque : une seule piste permet très facilement de transporter 9 millions de passagers (prévision 2050 pour NDL). D'ailleurs, l'aéroport de Genève a la même configuration que NA actuellement et transporte 10 millions de passagers par an.

Les 15 h d'ouverture par jour permettent (comme actuellement) de garder 9 heures de nuit sans trafic et donc sans nuisances nocturnes. En restant sur des cadences horaires très moyennes, de 20 à 30 mouvements, nous atteignons 110 à 160 000 mouvements par an (32 500 en 2005)

AUTRES EQUIPEMENTS AEROPORTUAIRES

Les terrains sur lesquels se construirait cette nouvelle piste appartiennent déjà en partie à la D2A (voire CCI ?), en particulier un vaste terrain situé au croisement entre les deux pistes. Si l'évolution du nombre de passagers le rend nécessaire, il serait possible de construire une nouvelle aérogare plus grande dans cet espace et de reconverter les bâtiments existants, pour le fret par exemple.

Des terrains peuvent être aussi trouvés pour des parkings. Il est par ailleurs possible de construire des parkings à plusieurs niveaux sur les espaces existants (mais plus cher) et surtout de prolonger la ligne 1 du tramway d'une station après la Neustrie pour arriver à l'aéroport et de construire une gare SNCF sur le site, la voie ferrée traversant déjà le site. Ces accès tramway et train favorisent l'accès à l'aéroport sans qu'il soit besoin de voiture et donc de parkings supplémentaires. Cela va dans le sens des recommandations de la commission européenne : favoriser les organisations multimodales.