



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 17 juin 2019

Compte-rendu

Objet : Atelier grand public du
11 juin 2019 à Saint-Aignan

MODALITÉS :

Quoi : Atelier grand public organisé dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

Quand : Mardi 11 juin 2019, de 18h30 à 21h30 environ (3h)

Où : Salle de l'Héronnière, à Saint-Aignan de Grand lieu

Participants : Environ 80 personnes présentes dans la salle

Ambiance générale :

Dès le début de la réunion, une partie des participants a témoigné de son envie d'interpeller directement le maître d'ouvrage, sur un registre souvent émotionnel, parfois virulent. Après avoir sondé la salle et à la demande de la garante de la Commission Nationale du Débat Public, (CNDP), il a été décidé de transformer le temps de travail initialement prévu en atelier en un temps de questions et de réponses avec le public. Pendant 2h30, les participants qui le souhaitaient ont ainsi pu, à tour de rôle, s'exprimer en plénière. L'équipe de la DGAC répondait ensuite aux différentes questions et interpellations.

Certains participants ont aussi exprimé leurs avis par écrit sur papier libre, manuscrit ou dactylographié. Cette expression peut être le fait d'une seule personne ou le fruit d'une réflexion commune. Elles seront versées au bilan de la concertation en tant que « contribution libre ».

Déroulé de la réunion :

- ▼ **Introduction et mot d'accueil**
 - Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable (CNDP)
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique**
 - Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Temps d'échanges avec la salle**
- ▼ **Clôture de la réunion**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Introduction et mot d'accueil

Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable (CNDP)

Brigitte FARGEVIEILLE explique en préambule le rôle d'un garant dans une concertation préalable. C'est un acteur indépendant nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), neutre et veillant à ce que le maître d'ouvrage soit transparent, qu'il fournisse des informations claires et qu'il réponde aux questions posées. Le garant d'une concertation attend également des participants qu'ils fournissent un avis argumenté sur le projet. Par ailleurs, la démarche ne peut fonctionner sans 3 principes majeurs :

- Le respect de chacun ;
- L'écoute ;
- La bienveillance.

La garante annonce ensuite aux participants qu'elle notera tous les avis exprimés ce soir sur le projet. La discussion concernant les opportunités reste ouverte. Un bilan sera réalisé par les deux garantes de la concertation préalable, un mois après la fin de la concertation préalable et présenté devant la plénière de la CNDP début septembre.

Enfin, elle termine en rappelant que l'objectif de la concertation est d'améliorer le projet grâce à l'information, au dialogue et à la co-construction des parties prenantes.

Présentation du dispositif de concertation

Yoann La Corte, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)

Le dispositif de concertation mis en place est d'une ampleur importante, comparable à celle d'un débat public.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) propose plusieurs ateliers participatifs grand public pour co-construire le projet avec les parties prenantes : deux auront lieu à Nantes au nord de la Loire, quatre dans des communes au sud de la Loire (Saint-Aignan, Bouguenais et Rezé).

La DGAC organise par ailleurs :

- Des ateliers dédiés aux acteurs et associations du territoire ;
- Un atelier avec les acteurs économiques, dont les compagnies aériennes ;
- Une rencontre avec les salariés de la plateforme aéroportuaire ;
- Des permanences « écoute riverains » dans plusieurs mairies du territoire ;
- Des rencontres sur site : sur deux marchés, à la gare SNCF, à l'université et à l'aéroport pour présenter le projet ;
- Un panel de citoyens représentatif de la diversité des parties prenantes du projet, rassemblés par un institut de sondage, se réunira à trois reprises pour proposer un avis argumenté sur le projet ;
- Des exemplaires du dossier de concertation, de sa synthèse et des dépliants avec coupon T (coupon prépayé pour donner son avis) sont disponibles en mairie ;
- La possibilité de déposer des cahiers d'acteurs : il s'agit d'un document synthétique de 4 à 6 pages. La DGAC souhaite que les corps constitués puissent s'exprimer et s'emparer du sujet. Quelques cahiers ont déjà été déposés, notamment par la CGT et FNE ;
- Un site internet participatif pour déposer des avis argumentés, des commentaires : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr

Des possibilités d'expression sont ouvertes à tous. Un bilan de ces contributions sera réalisé par les garantes, puis par la DGAC en tant que maître d'ouvrage.

Présentation du projet de réaménagement

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)

Yoann LA CORTE précise que la concertation s'appuie autour de deux questions centrales : Quel aéroport voulons-nous ? Comment concilier développement du territoire et de l'aéroport et protection des populations et de l'environnement ?

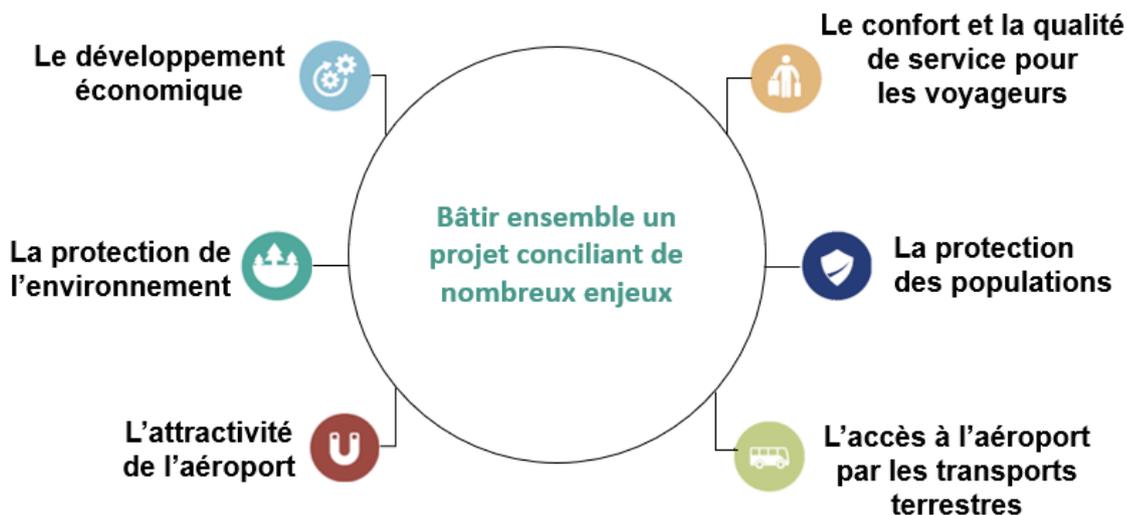
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des participants.

Pourquoi réaménager Nantes-Atlantique ?

Le Grand Ouest est un territoire avec une forte dynamique économique et démographique. La croissance de la population y est plus forte qu'ailleurs en France. Il en découle des besoins de connexion et d'ouverture sur l'Europe et l'international, et des besoins de mobilité en évolution. Aujourd'hui, l'aéroport accueille 6,2 millions de voyageurs et 58 000 mouvements par an. Le trafic a augmenté de manière plus forte que prévu et les besoins de mobilité aérienne sont toujours en évolution. L'hypothèse médiane retenue par la DGAC pour 2040 est de 11,4 millions de passagers par an et de 89 000 mouvements.

Sans réaménagement, la DGAC estime que l'aéroport serait saturé d'ici une dizaine d'années et ne parviendrait donc pas à répondre à ces besoins.

Quels enjeux autour du projet ?



Les options soumises à la concertation

Plusieurs options sont mises en débat.

▪ Les options de réaménagement de la piste

Les options pour le réaménagement de la piste ne répondent pas à un besoin aéronautique particulier, mais visent à limiter les nuisances sonores.

▼ Option de référence

Aujourd'hui, la piste est vieillissante et nécessite une mise en conformité. Le coût de ces travaux est estimé entre 120 et 150 millions d'euros.

Une autre évolution devra nécessairement intervenir : la remise des trajectoires dans l'axe de la piste. Aujourd'hui, la trajectoire des avions atterrissant face au sud est désaxée de 13° par rapport à la piste. Les avions doivent tourner juste avant l'atterrissage, sans guidage vertical. Or un guidage vertical est devenu nécessaire avec l'augmentation du trafic. C'est l'ILS (« Instrument Landing System ») qui permettra de guider les avions. L'installation de cet ILS implique un réaxage de la trajectoire des avions arrivant par le Nord.

Par ailleurs, l'installation de l'ILS nécessitera un décalage du seuil d'atterrissage de 250m. Pour les atterrissages face au sud, l'installation de l'ILS s'accompagnera de ce fait d'un gain d'altitude de 13m pour les avions par rapport à la situation existante.

▼ Option d'allongement de 400 m vers le sud :

- Coût estimé : +50 M€ ;
- Besoin foncier : 15 ha ;
- Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

▼ Option d'allongement de 800 m vers le sud :

- Coût estimé : +100 à 150 M€ ;
- Besoin foncier : 30 ha ;
- Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

Ces deux options d'allongement ont pour objectif de décaler le seuil d'atterrissage des avions et ainsi d'augmenter l'altitude de survol de Nantes. Ce décalage n'apporte aucun changement pour les atterrissages et décollages au sud de la piste.

Pour un allongement de 800 mètres, le gain total d'altitude serait de 53 mètres et la diminution de la gêne sonore de 3 dB, ce qui ne serait pas négligeable. Une diminution de 3 dB correspondant à une division par deux de l'énergie acoustique au sol.

▼ Option de création d'une piste en V

- Coût estimé : +250 à 300 M€
- Besoin foncier : 150 ha
- Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores

▼ Option de création d'une piste transversale

- Coût estimé : +300 à 350 M€
- Besoin foncier : 115 ha
- Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores

▪ Les options pour l'aérogare

Différentes options sont possibles pour l'emplacement de l'aérogare :

▼ *La modernisation de l'aérogare existante : localisation actuelle*

L'aérogare garde sa localisation actuelle à l'est de la piste, mais elle est modernisée et agrandie pour offrir une surface permettant l'accueil des passagers et des avions dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.

▼ *La création d'une aérogare à l'ouest*

L'aérogare est construite à l'ouest de la piste actuelle. Elle offre une surface permettant l'accueil des passagers dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.

Deux variantes sont possibles pour l'aménagement de l'aérogare :

- ▼ *Maintenir un terminal unique, modernisé, avec un niveau de service élevé, comme c'est le cas actuellement.*
- ▼ *Proposer des terminaux à niveaux de service différenciés : l'un, à niveau de service plus élevé, serait destiné à l'accueil des passagers des compagnies régulières ; le terminal à services simplifiés serait dédié aux compagnies à bas coûts (low cost).*

▪ Les options pour les abords de l'aérogare

Deux options sont proposées pour aménager les abords immédiats de l'aérogare :

- ▼ *Créer une esplanade urbaine devant l'aérogare : bien intégrée, qualitative, cette place se veut accessible aux circulations douces. Elle facilite l'orientation des voyageurs grâce à une signalétique adaptée et favorise la pluralité des usages : accès par les transports en commun, ou via le dépose-minute.*
- ▼ *Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare : situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silo en optimisent l'accès. Le choix d'un parking en silo en remplacement des parkings existants permet de limiter la surface foncière utilisée et, de fait, l'imperméabilisation de surfaces nouvelles.*

▪ Les options pour l'exploitation

La DGAC propose la mise en place d'un « couvre-feu » consistant à interdire la programmation des vols entre minuit et 6h du matin. Cette proposition fait l'objet d'un consensus politique fort entre les 24 maires de la Métropole de Nantes.

La DGAC a d'ores et déjà anticipé les études nécessaires dans l'hypothèse où le couvre-feu serait retenu à l'issue de la concertation.

Toutes les options du projet sont détaillées dans le dossier de concertation et sa synthèse, qui sont disponibles sur le site internet et en mairie.

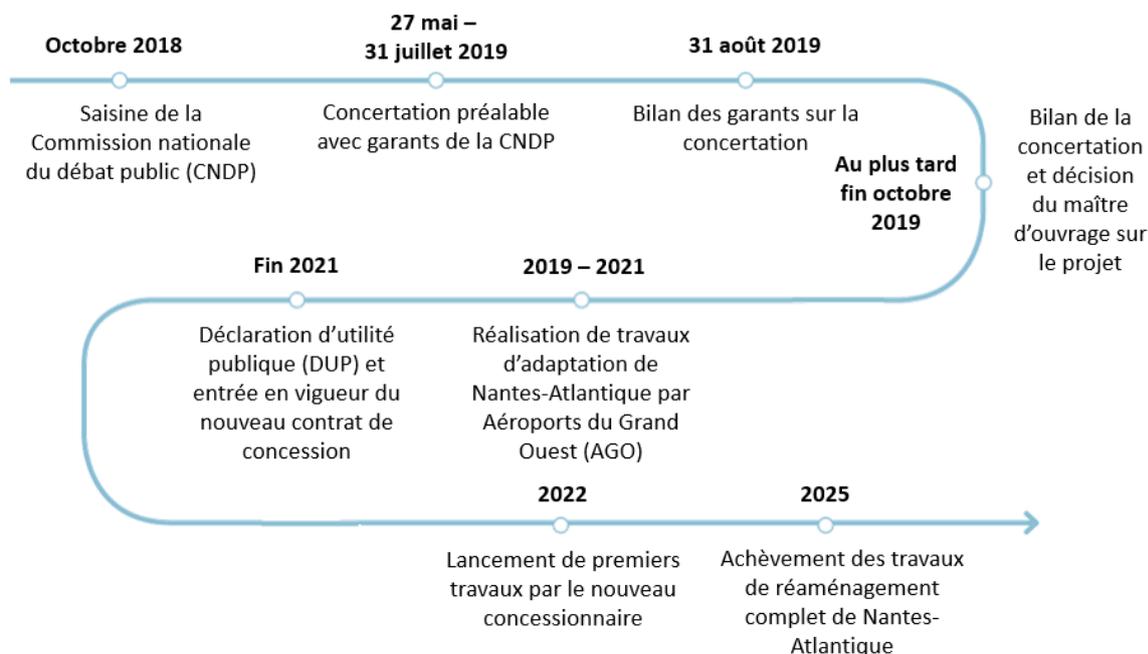
La desserte terrestre

La desserte terrestre relève de la compétence des collectivités territoriales, notamment Nantes Métropole et la Région, et non de celle de la DGAC. Ces dernières ont engagé des études qui sont en cours. En accord avec Nantes Métropole et la Région, la concertation est l'occasion de recueillir les propositions des participants sur ce sujet.

Le coût du projet

A minima, 120 à 150 millions d'euros seront nécessaires pour la réfection de la piste et la mise en conformité. Au total, selon les options retenues, le coût du réaménagement peut varier entre 470 et 900 millions d'euros. Le projet sera financé par le futur concessionnaire. Il n'y aura pas de subvention publique pour le réaménagement et pour l'exploitation de l'aéroport.

Le calendrier du projet



La DGAC s'engage à poursuivre la concertation avec les acteurs du territoire tout au long du projet.

➤ La présentation projetée peut être retrouvée sur le site internet du projet.

➤ Pour plus d'informations sur le projet, retrouvez le dossier de concertation, sa synthèse et le dépliant de présentation du projet sur le site internet du projet : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr

En complément, et à la demande la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), la DGAC souhaitait présenter les éclairages complémentaires suivants, sous forme vidéo :

- Témoignage d'Air Pays de la Loire, organisme indépendant de surveillance de la qualité de l'air
- Témoignage de l'Aéroport de Genève sur la protection des populations riveraines

La salle n'a pas souhaité visionner ces éclairages.

Temps d'échanges avec la salle

*Un participant*¹ dans la salle estime que les schémas projetés par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) pour présenter les gains d'altitude de survols en cas d'allongement de la piste sont faux.

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, explique que, dans un souci de vulgarisation et afin de les faire tenir sur une diapositive, ces schémas ont été adaptés. L'échelle des abscisses et des ordonnées n'est pas la même. Les gains d'altitude de survol sont clairement chiffrés.

Un participant rappelle que le conseil municipal de Saint-Aignan de Grand Lieu a voté la mise en place du couvre-feu de minuit à 6h.

De nombreux participants demandent à la DGAC de proposer une sixième option de réaménagement, celle d'un transfert de l'aéroport vers un autre site.

Brigitte FARGEVIELLE, garante de la concertation préalable, rappelle que la concertation porte sur le projet présenté par le maître d'ouvrage. Pour autant, si des acteurs portent et argumentent l'option d'un transfert, elle sera étudiée comme une alternative et apparaîtra dans le bilan rédigé par Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle invite les participants à s'exprimer sur le site internet et les associations à y déposer un cahier d'acteurs.

Un participant souhaite rappeler qu'en fin de la réunion publique du 4 juin dernier il a été annoncé que la question du transfert serait étudiée lors d'un atelier spécifique.

Brigitte FARGEVIELLE, garante de la concertation préalable, rappelle que l'organisation de cet atelier est conditionné au fait que des acteurs portent un projet de transfert argumenté.

Un autre participant demande quelle sera la durée du contrat du futur concessionnaire.

Une autre participante rappelle que la population a voté en faveur du transfert. Selon elle, il est impossible de réaménager un aéroport situé entre la Loire et le lac de Grand Lieu. La population locale n'en veut pas. Par ailleurs, les prévisions de trafic présentées dans le rapport de médiation sont déjà dépassées par la réalité.

Yoann LA CORTE précise aux participants que la durée du contrat du futur concessionnaire serait de l'ordre de 30 à 40 ans pour un investissement de 500 M€ ou un peu plus. Par ailleurs, la DGAC est une administration de l'État et donc elle met en œuvre la politique du gouvernement. Auparavant, elle avait porté un projet de transfert et l'assume pleinement mais depuis les circonstances ont évolué. Le Premier ministre a déclaré le 1^{er} janvier 2018 que les conditions n'étaient pas réunies pour réaliser le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-Des-Landes.

Yoann LA CORTE déclare comprendre la colère des participants. Il invite les participants à la concertation à donner un avis critique sur les différentes options soumises, voire à proposer une nouvelle option. Il propose de présenter l'exemple de l'aéroport de Genève, par le biais d'un témoignage vidéo, qui s'est engagé à réduire son niveau de bruit dans les années à venir.

Une participante 1^{ère} adjointe à la mairie de Saint-Aignan de Grand Lieu mais se déclarant comme « Camille » déclare que Saint-Aignan est le territoire du sacrifice, celui d'enfants, de familles et de personnes âgées. La colère des habitants de Saint-Aignan est légitime. Elle estime indécent que la DGAC présente ce soir la même présentation du projet que dans le cadre des autres ateliers. Elle estime aussi indécent de vouloir présenter l'aéroport de Genève et son engagement de réduction des nuisances. Les nuisances actuelles sont déjà insupportables, et ce en l'absence de réalisation du projet. Enfin, elle estime indécent de présenter des cartes du projet sur lesquelles les habitants et leurs maisons n'apparaissent pas. La pire des indécentes explique-t-elle est de demander aux victimes comment elles souhaitent être torturées.

¹ Lors de cette réunion, certains participants n'ont pas souhaité se présenter avant de prendre la parole.

Patrick BAGUE, habitant de Saint-Aignan de Grand Lieu, considère qu'il est nécessaire d'anticiper un sixième scénario consistant à transférer l'aéroport sur un autre site. La DGAC indique que la plateforme aéroportuaire serait saturée dans dix ans si l'option de référence était retenue. Le transfert devrait donc être envisagé.

Laurent LOUVET, habitant de Bouaye, questionne le fait que la DGAC propose aujourd'hui la mise en place d'une piste transversale alors que celle-ci considérerait cette option inenvisageable il y a plusieurs années. Il rappelle son soutien pour le transfert de l'aéroport.

Juliette, membre du COCETA (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien), interroge la DGAC sur le maintien du trafic aérien lors des travaux de réfection de la piste. Elle souhaiterait que la DGAC puisse lui confirmer que la mise en place de l'ILS aura lieu quelle que soit l'option retenue, comme avait affirmé le président de l'Autorité Environnementale. La DGAC annonce par ailleurs un coût de 120 à 150 millions pour la réfection de la piste. Ce montant lui semble très élevé s'il exclut l'aménagement de l'aérogare, la desserte et le stationnement.

Sur l'ILS : *Yoann LA CORTE* rappelle que cet instrument de navigation n'est pas lié à l'allongement de la piste. Il est nécessaire de rénover la piste actuelle et, pour des raisons de sécurité, d'installer un ILS, indépendamment des autres aménagements.

Emmanuelle BLANC, experte sécurité aérienne, explique que la mise en place du guidage verticale, l'ILS, est nécessaire quelle que soit l'option d'aménagement choisie. C'est une nécessité également pour l'option de référence. L'ILS implique un décalage du seuil d'atterrissage de 250 m, mais cela ne nécessite pas d'allonger la piste.

Un participant précise que l'ILS servira pour les atterrissages du nord vers le sud, ce qui représente un tiers des atterrissages, tandis que les deux tiers sont réalisés du sud vers le nord, c'est-à-dire au-dessus de Saint-Aignan de Grand Lieu. Il demande pourquoi la sécurité au-dessus de Saint-Aignan n'est pas considérée comme prioritaire.

Emmanuelle BLANC rappelle qu'un ILS est déjà installé pour les atterrissages du sud vers le nord.

Sur les travaux de la piste actuelle : *Yoann LA CORTE* confirme que le seul coût de la réfection de la piste et des travaux de mise en conformité est estimé entre 120 et 150 millions d'euros. Sans aménagement, l'aérogare actuelle sera bien saturée d'ici 10 ans, d'où la nécessité de prévoir son réaménagement. C'est en ce sens que différentes options d'aménagement de l'aérogare sont proposées à la concertation.

Par ailleurs, la durée d'interruption de la circulation aérienne pour réaliser les travaux sur la piste actuelle varierait selon l'option retenue. Un allongement de 800 m permettrait de réaliser les travaux par tronçon et ainsi de limiter l'interruption du trafic. Cela serait plus difficile à réaliser dans l'option d'un allongement de 400 m et peut-être impossible en cas de maintien de la piste actuelle sans allongement. Dans ce dernier cas, une interruption de quelques semaines serait sans doute nécessaire. Cependant, la mise en place d'un couvre-feu pourrait permettre la mise en place de travaux la nuit, tout en prenant des mesures adaptées pour ne pas gêner les riverains.

Guilhem BLANCHARD, expert technique au sein de la DGAC, rappelle que la majorité des travaux peuvent être réalisés de nuit, sauf dans le cas des travaux lourds qui imposent de creuser en profondeur. C'est notamment le cas sur le tiers nord de la piste. De fait, dans l'hypothèse où l'une des options d'allongement de la piste ou de création d'une piste transversale serait retenue, la fermeture pourrait se faire sur un temps assez restreint en répartissant les travaux par tronçons. À l'inverse, dans le cadre d'un maintien en l'état de la piste actuelle, une fermeture plus longue serait nécessaire. La durée exacte n'est pas encore connue, mais celle-ci est estimée à quelques semaines. Lors de la mise en concurrence de l'exploitation de l'aéroport, la capacité des candidats à proposer des solutions permettant de réduire le temps d'interruption du trafic sera évaluée.

Sur la piste transversale : *Yoann LA CORTE* explique que la situation a désormais changé, puisque le Gouvernement a pris la décision d'abandonner le projet de NDDL. Cela amène la DGAC à réinterroger l'opportunité d'une la piste transversale. Toutes les options proposées sont

réalisables et la DGAC n'en privilégie aucune. Les options proposées doivent permettre de limiter le plus possible les nuisances pour les populations survolées.

Sur la colère exprimée par les riverains : *Yoann LA CORTE* déclare que la DGAC entend la colère des riverains. L'un des objectifs de cette réunion est de présenter différentes options de réaménagement de l'aéroport. Des cartes dites de bruits, très précises, sur lesquelles apparaissent les habitations, sont disponibles en annexe du dossier de concertation disponible sur le site du projet. La DGAC souhaite mettre en débat les engagements qui pourraient être pris par l'État pour la limitation du bruit à son niveau actuel ou sa réduction, comme c'est aujourd'hui le cas, par exemple, pour l'aéroport de Genève.

Un habitant reproche à la DGAC de ne pas avoir initialement voulu organiser de permanence à Saint-Aignan de Grand Lieu.

Yoann LA CORTE rappelle que la DGAC a rencontré l'ensemble des maires concernés par le projet de réaménagement pour leur présenter le projet et le dispositif de concertation. Lors de la rencontre avec le maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, seule l'organisation d'un atelier a été demandée. Lorsque le maire a, par la suite, demandé l'organisation de permanences dans sa commune, la DGAC y a répondu favorablement par la programmation de deux permanences.

Delphine, habitante de Saint-Aignan de Grand Lieu, rappelle l'engagement pris par la DGAC d'organiser une concertation transparente et de mettre à disposition des documents clairs. Lors de la réunion publique du 4 juin, il a aussi été dit qu'une étude complémentaire sera réalisée sur l'évolution du trafic. Comment sera-t-il possible de présenter les résultats de l'étude d'ici le 31 juillet, date de la fin de la concertation ?

Sur l'expertise complémentaire concernant l'évolution du trafic : *Brigitte FARGEVIELLE* annonce que le lendemain de la réunion publique, un cahier des charges a été élaboré par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Un cabinet indépendant va être nommé et financé par la CNDP. Celui-ci aura un mois pour réaliser une étude sur l'évolution de trafic et devra présenter ses résultats aux alentours du 15 juillet. Le cahier des charges prévoit une restitution publique des résultats. Il ne sera pas possible de communiquer les résultats plus tôt compte tenu du temps nécessaire pour réaliser l'étude.

Yoann LA CORTE rappelle que la concertation intervient à un moment de la vie du projet où les possibilités sont encore ouvertes. Si des parties prenantes estiment que certains points méritent d'être approfondis ou contre-expertisés, des études complémentaires peuvent être demandées pendant la phase de concertation. Les résultats de l'étude indépendante de la CNDP seront connus avant la finalisation du projet. Une fois la décision retenue quant à la poursuite du projet, plusieurs phases auront lieu. L'une d'elle est une enquête publique en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Des études approfondies seront alors réalisées à cette occasion notamment, sur la base du scénario retenu à l'issue de cette concertation.

Sur les enjeux sanitaires : *Yoann LA CORTE* indique que ces enjeux sont importants pour la DGAC. Il entend que ce sujet engendre des inquiétudes et des attentes. À la demande de la CNDP, la DGAC a pris l'engagement d'organiser un atelier spécifique sur les enjeux sanitaires début juillet, avec des experts du sujet pour aborder les questions du bruit, de la santé et des émissions de polluants.

Mickael MAISONNEUVE, membre du COCETA. Après avoir analysé tous les dossiers de la DGAC depuis 2013, il relève une incohérence des chiffres de trafic annoncés. Selon lui, la situation actuelle est en avance de 10 à 20 ans sur les précédentes estimations de la DGAC. Il craint donc que l'augmentation du trafic à venir corresponde à l'hypothèse haute de 15 millions de passagers annuels en 2040 et non à l'hypothèse médiane de 11,4 millions. Il remet donc en cause l'expertise de cette dernière. Il considère que l'allongement de la piste vers le sud permettra uniquement de limiter les nuisances pour les Nantais, et ne fera qu'aggraver la situation des habitants de Saint-Aignan.

Un habitant de Bouaye regrette que la DGAC n'évoque que trois communes impactées, soit Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais et Rezé, en oubliant Bouaye. Il est indiqué sur le dossier de concertation que la piste actuelle fait 3 610 m et est en capacité d'accueillir l'ensemble des avions desservants Nantes. Or, la piste

transversale, si elle est choisie, ferait 4 250 m. Il demande si cette longueur est plus importante pour permettre l'accueil de gros porteurs. Par ailleurs, l'acquisition foncière annoncée pour ce scénario (115 ha) ne correspond pas au chiffre de 2013 (259,38 ha). Pour quelle raison ? Il a le sentiment que la DGAC privilégie les habitants de l'Île de Nantes au détriment des habitants du sud de la Loire, car toutes les options de piste semblent vouloir préserver la constructibilité de l'Île de Nantes. De plus, le dossier de concertation ne mentionne pas le fait que la piste transversale impacterait la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire. Par ailleurs, un des arguments de la DGAC en faveur de NDDL était la préservation du couloir d'oiseaux migrateurs entre le lac de Grand Lieu, la Loire et l'estuaire de la Loire. Comment le projet actuel impactera-t-il ce couloir d'oiseaux migrateurs ? Il estime que la décision d'abandon de NDDL fut basée sur un rapport de médiation contenant des estimations de trafic truquées. Enfin, selon ce participant, les estimations de trafic de la DGAC sont basées en partie sur le PIB et le cours du pétrole brut. Comment est-ce possible alors que les prévisions économiques fluctuent en permanence ? Il considère que les estimations de la DGAC ne sont pas fiables et que les participants ne peuvent pas les utiliser comme base pour donner leur avis. Il considère qu'il est essentiel de préserver les zones humides, s'oppose au fait qu'une partie de la réserve naturelle de Château Bougon puisse être impactée par le projet de réaménagement.

Joël BUORD, habitant de Pont-Saint-Martin, membre du COCETA, regrette que la concertation porte sur des options que personne ne souhaite. Selon lui, il est possible de travailler sur des propositions transitoires pour l'aéroport actuel dans la perspective d'un transfert à venir. Il affirme qu'il faut réfléchir à de nouveaux sites, par exemple en Loire Atlantique, entre Rennes, Nantes, Vannes et Angers.

Sur le transfert de l'aéroport : *Yoann LA CORTE* indique que l'ensemble des enjeux à concilier pour transférer l'aéroport sont expliqués dans le dossier de concertation. Ainsi, il est possible pour les participants d'émettre des propositions argumentées à l'aide de cette base.

Sur les études de trafic : *Kévin GUITTET, expert des études de trafic au sein de la DGAC,* rappelle que les prévisions de trafic ont été régulièrement revues fortement à la hausse depuis plusieurs années. En 2017 et 2018, la croissance du trafic a été d'environ 15%, ce qui est très rare pour un aéroport. *Kévin GUITTET* reconnaît que par le passé les prévisions n'ont pas suffisamment anticipé la forte croissance du trafic et les phénomènes de rattrapage. Les prévisions de la DGAC reposent sur des variables (prévisions du PIB, cours du pétrole) validées par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Ces variables peuvent évoluer rapidement, rendant difficiles la prévision du trafic sur le court terme.

Après cette période de forte croissance, le trafic aérien à Nantes-Atlantique devrait se stabiliser sur le long terme. L'IATA (International Air Transport Association) estime la croissance du trafic aérien à environ 2% par an en Europe et de 3,5% dans le monde. Ce sont des tendances très différentes de celles observées à Nantes-Atlantique. La difficulté est de concilier des tendances de court terme et de long terme. En tenant compte des annonces des compagnies aériennes, la DGAC estime que la courbe d'augmentation du trafic à Nantes-Atlantique devrait s'infléchir à partir de 2020.

Yoann LA CORTE rappelle que la DGAC propose trois hypothèses concernant l'évolution du trafic (basse, médiane et haute). La conception des options du projet se base sur ces hypothèses. Les phénomènes de forte croissance observés aujourd'hui s'expliquent en partie par le fait que les compagnies aériennes anticipent la possible saturation de l'aéroport et souhaitent développer leurs positions. Sur le long-terme, cette croissance à deux chiffres ne peut que s'infléchir. Il rappelle que l'expertise indépendante portée la CNDP est désormais en cours et se prononcera sur les chiffres retenus par la DGAC. Par ailleurs, il est possible de découpler la question de l'augmentation du trafic et du bruit ressenti. Ainsi, un certain nombre de dispositifs techniques et d'exploitation peuvent être envisagés de sorte à réduire les nuisances sonores malgré une augmentation du trafic. L'augmentation de l'emport et la mise en place de contraintes plus protectrices, telles que l'interdiction des avions les plus polluants, pourraient par exemple aller dans ce sens.

Sur la piste transversale : *Guilhem BLANCHARD.* 4 250 m correspond à la longueur de l'emprise foncière dont a besoin la DGAC pour construire cette piste transversale. La piste en elle-même fait 2 900 m, comme la piste actuelle. Il faut ajouter à cela des surfaces de sécurité qui doivent être dégagées de tout obstacle ainsi que les rampes d'approche, c'est-à-dire des dispositifs de balisage lumineux permettant aux avions de se poser.

Pour cette option, il faut acquérir 115 ha de foncier, tandis que l'estimation en 2013 faisait état de 210 ha. Cette différence s'explique par deux éléments. Le premier est une évolution de la réglementation internationale, qui permet notamment d'avoir une piste de 45 m de large plutôt que de 60 m de large et diminue la distance de séparation entre la piste et le taxiway. Le second tient au fait que l'estimation de 2013 comprenait l'aérogare et les installations annexes. Enfin, en ce qui concerne les impacts environnementaux de cette option, les effets impliqués ne sont pas oubliés et sont documentés dans le dossier de concertation. Les impacts sur la forêt de Château-Bougon, les zones humides et le lac de Grand Lieu sont présentés dans le dossier de concertation. La pré-étude de l'état initial de l'environnement est réalisée sur un périmètre qui comprend toutes les options proposées. *Guilhem BLANCHARD* insiste également sur le fait que des études sont en cours et donc que ce qui est exposé aujourd'hui n'est pas exhaustif. Des études d'impact complètes seront réalisées pour l'enquête publique.

Colette BORNE, habitante de Saint-Aignan, se dit très impactée par le réaménagement de l'aéroport. Elle regrette que dans la présentation des impacts n'apparaissent pas le nombre de maisons impactées. Elle rappelle qu'en plus de la valeur foncière de la maison, il y a aussi un préjudice moral à prendre en compte. Du fait de cet oubli, elle interroge la crédibilité du dossier de concertation.

Yoann LA CORTE assure que le recensement de l'ensemble des bâtis, qu'ils soient à usage d'habitation, administratif ou commercial, a été effectué. Toutes les options d'aménagement demandent des acquisitions foncières. Celles-ci auront lieu une fois la Déclaration d'utilité publique (DUP) obtenue. Pour réaliser ces acquisitions, l'État fait toujours une proposition de rachat à l'amiable. Des compensations sont également proposées pour les entreprises ou exploitations agricoles dont l'activité est impactée par une acquisition. Les personnes concernées par les acquisitions ont le droit de contester la décision et refuser le rachat de leur bien. Dans ce dernier cas, cela entraîne alors une procédure d'expropriation. Dans tous les cas, des indemnités sont versées aux personnes concernées, selon la juste valeur de leur bien. Cette valeur est fixée par un juge spécifique, indépendant de la DGAC. La DGAC s'engage à publier sur le site internet du projet une fiche descriptive et explicative de cette démarche. L'allongement de 800 m de la piste aurait un impact important sur le développement de Saint-Aignan de Grand Lieu et l'activité des commerces. Un recensement précis des commerces qui pourraient être impactés, notamment par la pollution lumineuse, peut être réalisé si les participants le demandent. Par ailleurs, *Yoann LA CORTE* rappelle que 800 m est une valeur élevée, retenue pour présenter des scénarios contrastés lors de la concertation : l'allongement de la piste actuelle pourrait ainsi être entre 400 et 800 m, ou inférieur à 400 mètres. Les participants ont la possibilité de proposer et d'argumenter une longueur d'allongement qui leur apparaîtrait optimale.

Camille, habitante de Saint-Aignan, reproche à la DGAC de mélanger volontairement deux unités de mesures du bruit, les dB et les Lden. Elle rappelle que les Lden correspondent à une mesure pondérée qui ne prend pas en compte les pics de bruit au-delà de 65 dB. Elle cite un document trouvé sur un site ministériel qui indique que les A320 génèrent un bruit de 85 dB en phase d'atterrissage, ce qui correspond au seuil de risque.

La nuit, le bruit est majoré explique-t-elle. Les nuisances sonores entraînent des problèmes de stress et des maladies cardiovasculaires. Elle explique que, dans les écoles, les instituteurs augmentent le son lorsque les avions passent afin que les élèves les entendent. Cette exposition sur une longue durée à un niveau sonore élevé peut être dangereuse pour des enfants dont les oreilles ne sont pas encore pleinement formées. Il existe également le risque de voir un avion s'écraser sur la ville. Elle rappelle que l'avion du footballeur Emiliano Sala s'est écrasé en partant de Nantes et que cela aurait très bien pu se produire sur des habitations. Elle cite également l'exemple d'un avion qui a manqué de carburant et a atterri à sec à Nantes-Atlantique.

Par ailleurs, elle demande ce que va devenir le pipeline de gaz présent sous la piste et à quoi correspond la montagne de bitume présente à côté de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Sur le bitume : *Yoann LA CORTE* reconnaît ne pas connaître l'explication de cet amas de bitume et s'engage à se renseigner à ce sujet.

Sur les mesures de bruit : *Yoann LA CORTE* confirme que la réglementation prévoit différentes mesures du bruit. Il ne lui appartient pas de débattre ici sur la meilleure d'entre elles. Il rappelle que

la DGAC s'est engagé à apporter toute l'information nécessaire sur la question du bruit et qu'un atelier spécifique sera organisé sur le lien entre le bruit et la santé.

Sur les écoles : *Yoann LA CORTE* explique que la DGAC a rencontré l'association DENIA, qui porte la question de la protection des élèves. Une partie de la solution sera apportée par le fond de compensation. Le fonds sera abondé par le futur concessionnaire, par l'État et par certaines collectivités. Il salue la volonté du Conseil départemental de Loire-Atlantique de contribuer à ce fonds. L'argent public sera utilisé pour insonoriser les équipements scolaires, voire les déplacer si nécessaire.

Sur la conduite de gaz : *Guilhem BLANCHARD* confirme que la DGAC a repéré et pris en compte la canalisation de gaz existante ainsi que la canalisation d'eau potable se trouvant également à proximité. Les travaux de rénovation de ces réseaux sont pris en compte dans les études techniques. La DGAC est en discussion avec GRT gaz pour discuter des solutions techniques et des coûts associés. Une solution technique sera trouvée.

Une participante exprime le sentiment d'être moins considérée que les espèces naturelles protégées à NDDL. Elle considère que les indemnités pour les travaux d'insonorisation ne suffisent pas pour préserver la qualité de vie des habitants, qui souhaitent également profiter de leur jardin. Elle rappelle que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a publié des études sur le bruit. Un bruit au-dessus de 45 dB a des effets néfastes sur la santé. La nuit ce seuil descend à 40 dB. La participante souhaite également mettre en débat le développement du trafic car, selon elle, les riverains devraient pouvoir s'exprimer en tant que principaux concernés. Elle regrette que les populations qui subissent les nuisances ne soient pas souveraines sur cette question. Elle demande qui décide de l'évolution du trafic. Elle cite les engagements locaux, français et européens en faveur de l'écologie, notamment dans le cadre de la COP21 ou de « Nantes Métropole Capitale Verte », qui lui paraissent contradictoires avec l'accroissement du trafic aérien. Enfin, elle demande s'il est exact qu'un aéroport ne peut être rentable pour un concessionnaire qu'avec un trafic au-delà de 10 millions de passagers annuels. Et dans ce cas, que fait-on de la lutte contre le réchauffement climatique ?

Une participante remarque que l'État parvient à dater la fin des travaux à l'année 2025, malgré le fait que le choix entre les différentes options ne soit encore fait. Cependant, selon les options, la durée des travaux n'est pas la même. Elle demande donc quelle est l'option que l'État a d'ores et déjà choisie ?

Un autre participant revient sur la réfection de la piste actuelle et sur l'opportunité de l'allongement de 400 m pour limiter les interruptions d'activité de l'aéroport pendant les travaux. Le dossier de concertation indique que le seuil de piste côté sud ne sera pas modifié en cas d'allongement de 400 m de la piste. Comment la prolongation peut-elle alors permettre de continuer le trafic pendant les travaux ? Le participant s'étonne également, au vu de la conflictualité d'un tel projet, qu'il n'y ait pas de critères précis à respecter en matière de limitation du trafic ou de seuil de nuisances à ne pas dépasser. Il cite en exemple le domaine industriel où des paramètres précis ou des tonnages doivent être respectés. Il demande qui pourrait décider de telles mesures.

Sur les limites d'activités : *Yoann LA CORTE* rappelle que la réglementation européenne définit un principe de liberté du marché du secteur de l'aérien. Toutefois, il est possible de contrebalancer ce principe pour protéger les populations riveraines. Des mesures de restrictions de bruit ou du nombre de mouvements d'avion peuvent être mises en place, après une procédure de concertation appelée « étude d'approche équilibrée ». Pour mettre en place des mesures restrictives pour les compagnies aériennes, l'étude doit démontrer qu'il n'existe pas d'alternatives.

Sur la lutte contre le réchauffement climatique : *Yoann LA CORTE* rappelle les engagements de la France en la matière. Le premier engagement est de limiter à l'avenir les émissions de CO₂ de l'aviation à leur niveau de 2020. Ainsi, si le secteur aérien continue de croître, ce qui est probable, les émissions ne pourront pas dépasser celles émises en 2020. La filiale industrielle française va au-delà des objectifs fixés par l'Etat français. Elle s'est engagée à diviser par 2 le niveau d'émissions de CO₂ d'ici 2050 par rapport au niveau de 2005. Chaque nouvelle génération d'avions consomme moins et émet moins de CO₂. L'ensemble de ces éléments sont présentés dans le dossier de concertation.

Sur la rentabilité du trafic : *Yoann LA CORTE* indique qu'un trafic à deux chiffres n'est pas nécessaire pour que l'aéroport soit rentable pour le concessionnaire. Le contrat de concession est

défini selon les investissements à réaliser et sa durée est fixée pour permettre au concessionnaire de rentabiliser, à un juste niveau, les capitaux qu'il a investis. Une fois le contrat signé, le risque de trafic est porté par le concessionnaire.

Sur le fractionnement des travaux : *Yoann LA CORTE* indique que les travaux pourront conduire à une fermeture ou une adaptation ponctuelle du plan de circulation en cas d'allongement de 400 m vers le sud.

Sur le calendrier des travaux : *Yoann LA CORTE* rappelle que l'État n'a pas encore défini le projet de réaménagement, d'où cette phase de concertation préalable. Toutes les options présentées peuvent être réalisées d'ici 2025, y compris la piste transversale. La procédure d'appel d'offres qui suivra permettra à la DGAC d'en discuter avec les candidats à la future concession, qui pourront proposer des solutions pour optimiser le calendrier des travaux.

Jean-François AYRAUT, habitant de Saint-Aignan rappelle que le projet de NDDL avait obtenu une DUP, qui reposait sur un travail de l'État, en lien avec des experts, sur plusieurs dizaines d'années. Cet abandon, qui lui apparaît honteux, représente une perte de temps considérable. Il considère que les grands enjeux du projet, tels que le développement économique et la protection des riverains, ne sont pas conciliables. Il lui paraît impossible de résoudre l'équation si la solution du transfert n'est pas mise sur la table. La CNDP doit mettre le transfert à l'ordre du jour de la concertation, sinon la concertation ne sera qu'une perte de temps selon lui.

Brigitte FARGEVIELLE rappelle que la CNDP ne s'autosaisit pas. C'est la DGAC qui l'a saisie pour garantir la concertation portant sur le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique. Dans ce cadre, les participants peuvent proposer une option de transfert et l'argumenter. Elle les invite tous à exprimer leur souhait sur le site internet du projet.

Un participant rappelle l'existence du Conseil national du bruit (CNB) et pointe le fait que ce dernier ne s'exprime pas sur le projet. Il souhaite connaître la raison pour laquelle ce conseil n'intervient pas pendant la concertation.

Un participant, dont les parents ont été expropriés en 1977 à la suite de l'agrandissement de la piste de l'aéroport, tient à rappeler que les processus d'expropriations sont difficiles pour les personnes concernées et ne se passent pas toujours bien.

Stéphane AUGER questionne l'utilité d'avoir une piste aussi longue. Selon lui, une piste de 2 400 m est suffisante pour recevoir le trafic actuel. Pourquoi a-t-on besoin d'une piste de 2 900 m ?

Alain regrette que, pour la concertation en cours, tous les éléments permettant de choisir entre les différents scénarios ne soient pas disponibles. Selon les scénarios, le bruit diminuera de quelques décibels pour certaines personnes mais l'augmentation du trafic aérien entraînera un bruit continu pour tout le monde. Il regrette que l'avis des zadistes ait davantage pesé que les rapports techniques. Enfin, il considère que les données fournies par la DGAC ne sont pas suffisantes pour anticiper l'avenir et permettre le bon déroulement de la concertation. Il ne souhaite pas être complice de la décision prise par l'État. Il demande le respect du vote de 2016 en faveur du transfert de l'aéroport.

Sur les expropriations : *Yoann LA CORTE* entend le témoignage apporté et le fait qu'une expropriation peut marquer la vie d'une personne concernée. Il rappelle qu'une fiche descriptive va être réalisée et mise en ligne sur la procédure des acquisitions foncières.

Sur la longueur de la piste : *Yoann LA CORTE* explique qu'il faut distinguer deux choses : la longueur nécessaire pour atterrissage (2 450 m) et celle pour le décollage (2 900 m). Il rappelle également que la piste actuelle fait 2 900 m.

Guilhem BLANCHARD précise qu'il existe deux distances réglementaires, fixées pour des raisons de sécurité, pour le décollage et pour l'atterrissage. Elles fixent des marges de sécurité plus importantes que les distances réelles dont ont besoin les avions pour effectuer ces manœuvres. Dans le cas des décollages, il est laissée la possibilité de pouvoir interrompre le processus en cours de route à une vitesse appelée « vitesse de décision ». La longueur de la piste doit donc permettre aux avions de décélérer si nécessaire, sachant qu'ils sont plus lourds au décollage car pleins de

kérosène. Les conditions climatiques font aussi varier ces paramètres et il est nécessaire de les anticiper. Les calculs pour définir la longueur de la piste partent donc de la situation la plus défavorable pour les manœuvres, c'est-à-dire une piste mouillée, de la pluie d'orage et une température de 30 degrés. La définition de la longueur de la piste dépend également du type d'avion qu'elle doit accueillir. Dans le cadre du réaménagement de la piste de Nantes-Atlantique, la définition de cette longueur s'est faite sur la base de la flotte qu'accueille déjà l'aéroport.

Au sujet du dossier de concertation : *Yoann LA CORTE* rappelle que le dossier de concertation réalisé par la DGAC a été validé par la CNDP et que des précisions complémentaires peuvent être apportées au cours de la concertation. Il insiste également sur le fait que l'État n'a pas encore pris de décision concernant les options de réaménagement en débat. Lors de la phase de préparation de la concertation et après échange avec les élus du territoire, l'État s'est exprimé dans un premier temps pour indiquer qu'il pourrait avoir une option privilégiée, ce qui ne revient pas à dire qu'une décision a été prise en ce sens. En vue des réactions des parties prenantes vis-à-vis de cette question, la CNDP a demandé à l'État de revoir la philosophie de la concertation à venir pour n'indiquer aucune préférence entre les options proposées. Chacune d'entre elles a ses avantages et ses inconvénients. Elles permettent toutes de faire atterrir et décoller des avions en toute sécurité. Aujourd'hui, aucune option n'est privilégiée par l'État. La question de l'insertion du projet dans le territoire ne sera pas tranchée par la DGAC car cette dernière n'a pas la légitimité pour le faire. La concertation doit permettre à tout un chacun de s'exprimer sur ce sujet, à l'oral ou par écrit, en argumentant sa vision. La décision finale, elle, sera politique. *Yoann LA CORTE* a conscience de l'historique du projet et n'entend pas minimiser son importance. Cependant, il invite les participants à s'emparer des différentes options soumises à la concertation et des possibilités d'expression qui leur sont offertes.

Un participant relate qu'en 2013, la DGAC annonçait faire passer le Minimum de Séparation Radar (MSR), soit le temps de séparation entre deux avions, à 3 milles nautiques (MN) pour 9 millions de passagers. Il demande quel sera le MSR pour un trafic de 11 ou 14 millions de passagers et donc à quelle fréquence les riverains seront survolés.

Joël SAUVAGET, président du COCETA, affirme qu'en supprimant les vols de nuit, il y aura davantage de vols en journée.

Un autre participant souhaite que les différentes parties prenantes puissent travailler ensemble, à partir d'éléments précis et reproche ainsi que la concertation ait lieu alors que les études sont encore en cours, notamment sur les impacts environnementaux. Il considère qu'il est absurde de prendre une décision sans avoir toutes ces informations. Il termine en rappelant son souhait d'un transfert.

Joëlle DEUTSCHLER, habitante de Saint-Aignan rappelle que le réaménagement de l'aérogare devrait engendrer l'exposition de 11 000 personnes supplémentaires à plus de 55 dB. Pourquoi les préconisations de l'OMS ne sont-elles pas prises en compte ?

Sur l'étude environnementale : *Yoann LA CORTE* rappelle qu'une concertation préalable intervient toujours à une phase très amont du projet, sur la base d'études assez générales. Il explique par ailleurs que si des études complètes étaient réalisées pour chaque option envisagée, cela coûterait plusieurs millions d'euros pour chaque option. L'objectif est de définir dans un premier temps les grands principes du projet. L'état initial de l'environnement interviendra à un stade ultérieur du projet, ainsi que l'étude d'impact. Afin de gagner du temps sur le calendrier du projet, l'étude de l'état initial de l'environnement a déjà été lancée et sera terminée d'ici la fin de l'année 2019.

Sur l'aérogare : *Yoann LA CORTE* rappelle que le réaménagement de l'aérogare est prévu, quelle que soit l'option choisie, pour accueillir les passagers et les postes-avions.

Guilhem BLANCHARD précise que l'aérogare sera soit agrandie soit déplacée pour pouvoir accueillir plus de trafic. Les différentes options d'aménagement sont à retrouver dans le dossier de concertation. Pour 9 millions de passagers, il est prévu 30 000 m² supplémentaires de surface pour accueillir les voyageurs dans des conditions satisfaisantes.

Sur l'étude de l'OMS : *Yoann LA CORTE* indique qu'une expertise scientifique française et indépendante a été réalisée à la demande de la CNDP dans le cadre de la concertation sur le Terminal 4 de l'aéroport parisien de Roissy-Charles-de-Gaulle. Cette expertise indépendante a mis en lumière les limites méthodologiques et d'interprétation de l'étude portée par l'OMS. Les conclusions de cette expertise scientifique sont publiées en ligne et seront débattues début juillet lors de l'atelier organisé sur les enjeux sanitaires.

Sur le minimum de séparation radar : *Guilhem BLANCHARD* explique que le MSR est un outil de navigation qui permet aux avions d'atterrir et décoller de manière plus rapprochée aux pointes de trafic. Pour accueillir le nombre de mouvements d'avions nécessaires pour 9 millions de passagers annuels ou plus, il est nécessaire de faire des travaux, notamment pour créer des voies de sortie sur la piste afin de diminuer le temps d'occupation par les avions. La DGAC ne peut pas encore dire de combien sera l'intervalle entre les avions à l'avenir. Par ailleurs, *Guilhem BLANCHARD* indique qu'il est tout à fait possible d'accueillir 11,4 ou 15 millions de passagers avec une piste unique, à condition de réaliser certains aménagements

Frédéric DANTZER, expert navigation aérienne pour le Grand Ouest, indique qu'aujourd'hui, à Nantes-Atlantique le MSR est de 5 miles nautiques (MN). Il pourrait être resserré à 3 MN, mais ce n'est pas nécessaire au regard du trafic actuel. Il est difficile de donner une moyenne de trafic par heure car le trafic fluctue selon la météo et l'heure de la journée (davantage de circulation le matin et le soir). En cas de couvre-feu, certains vols de nuit pourraient, en effet, être déplacés en journée. Cette décision appartient cependant aux compagnies aériennes. Pour conclure, il précise que la DGAC n'a pas de projet pour réduire l'intervalle minimum entre deux avions et rappelle que la sécurité reste l'objectif principal.

Yoann LA CORTE estime qu'en cas de couvre-feu, une partie du trafic devrait se déporter sur d'autres tranches horaires et qu'une autre partie sera supprimée, car les compagnies aériennes renonceront à déplacer leurs vols. Tout cela devrait être étudié avec les compagnies aériennes, notamment lors de l'atelier avec les acteurs économiques. C'est aussi l'un des objectifs de la concertation.

Une personne demande si les effaroucheurs, appareils destinés à tenir les oiseaux à distance des avions, ont été pris en compte dans les calculs de mesures de bruit. Elle fait remarquer que les mesures destinées à limiter le stationnement sauvage, telles que la mise en place de poteaux, empêchent les automobilistes de se déporter sur le côté des voies et laisser place à des véhicules prioritaires (SAMU, pompiers...) lorsqu'il y a des bouchons aux abords de l'aéroport.

Un habitant de Pont-Saint-Martin demande quel est le dénivelé de la piste transversale longue de 3 km.

Laura, habitante de Bouaye, côté Saint-Aignan, déclare qu'elle était venue à l'atelier pour réfléchir au projet de réaménagement proposé, de façon plus résignée que la plupart des participants. Elle craint de passer à côté de la concertation, dont l'objet est de définir le devenir du projet. Elle considère que chacun doit pouvoir exprimer son avis sur le projet et demander le transfert s'il le souhaite. Toutefois, elle rappelle que personne ne veut d'un aéroport à côté de chez soi, c'est le syndrome NIMBY (*not in my backyard*, « pas dans mon jardin »). Pourtant, l'aéroport doit bien s'installer quelque part. Elle considère que la concertation est importante pour le territoire et qu'il serait utile que chaque participant donne son avis sur les différents enjeux du projet et les hiérarchise, afin qu'une trace de leur avis soit conservée. Elle rappelle que le même atelier sera également organisé à Bouguenais, Rezé et Nantes, des communes situées plutôt au nord de la piste et impactées différemment par le projet. Elle craint que toutes ces communes s'expriment en faveur de la piste transversale et que la décision se fasse au détriment des habitants de Saint-Aignan. Il serait utile que chaque participant indique quelle option lui semble la moins pire, en hiérarchisant les priorités.

Sur les différentes options de piste : *Yoann LA CORTE* indique qu'un travail sera mené avec les collectivités territoriales compétentes pour la meilleure intégration possible dans le territoire de l'option retenue à l'issue de la concertation. La concertation est l'occasion pour tous les participants de formuler les propositions argumentées et de formuler des objectifs sur ces questions.

Sur le dénivelé de la piste : *Guilhem BLANCHARD* indique qu'il ne connaît pas par cœur le dénivelé exact de la piste transversale proposée en option. Ce dénivelé serait descendant en partant de la piste actuelle vers l'extrémité est de la nouvelle piste transversale. Dans l'option de 800 m, le dénivelé serait plus important que dans l'option de 400 m. Les calculs pour estimer le remblai nécessaire pour adapter le dénivelé à la réglementation seront effectués dans le cadre de l'étude d'impact. C'est dans le cas de la piste transversale que les enjeux de remblais sont les plus importants.

Sur les effaroucheurs : *Yoann LA CORTE* indique ne pas savoir s'ils ont été pris en compte dans les mesures de bruit. Cette information sera vérifiée.

Sur l'accès à l'aéroport des véhicules prioritaires : *Yoann LA CORTE* indique que cette question est du ressort de la Région et de Nantes Métropole. Ces dernières réalisent une étude dont les résultats seront publiés début 2020 et une décision devrait être prise après les élections municipales. La DGAC prend en compte ces enjeux dès aujourd'hui et travaille étroitement avec les collectivités. En ce qui concerne le stationnement à court terme, une mission d'expertise est en cours. Elle formulera des propositions concrètes pour améliorer rapidement la situation. À plus long terme, il sera possible de faire réaliser des parcs de stationnement adaptés aux besoins de desserte de l'aéroport par le futur concessionnaire.

Sur la concertation : *Yoann LA CORTE* rappelle que cette démarche appartient aux citoyens, qu'il invite à s'exprimer. Il rappelle que deux bilans seront réalisés : un par les garantes d'ici fin août et un par l'État d'ici le 31 octobre 2019.

Par ailleurs, il précise que la date de l'atelier thématique sur la santé et les enjeux sanitaires n'est pas encore fixée. Elle sera annoncée sur le site internet du projet.

Enfin, *Yoann LA CORTE* annonce que différentes permanences vont être organisées dans les communes riveraines et celles de Saint-Aignan de Grand Lieu, auront lieu le 4 et le 26 juillet 2019, à la maire.