



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, juillet 2019

Compte-rendu

Compte-rendu relu par les garantes de la concertation

MODALITÉS :

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

Quand : Mercredi 12 juin 2019, de 18h30 à 21h30

Où : Gymnase des Bélians, 44340 Bouguenais

Participants : 150 personnes présentes dans la salle.

Format :

Cette rencontre participative était organisée au format atelier. Répartis par tables, les participants étaient invités à échanger entre eux pour produire un avis collectif, qu'ils ont ensuite présenté à la DGAC et à l'ensemble des participants. Ce compte-rendu retranscrit l'ensemble des avis exprimés.

Déroulé :

- ▼ **Introduction et mot d'accueil**
 - Baptiste MANDARD, sous-préfet chargé de mission aéroport
 - Sylvie HAUDEBOURG, 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 de travail par table**
- ▼ **Temps de restitution des participants**
- ▼ **Clôture de la réunion**

Synthèse des échanges

Introduction et mot d'accueil

Martine LEJEUNE, Maire de Bouguenais

Martine LEJEUNE souhaite la bienvenue à Bouguenais pour ce temps de réflexion collective proposé dans le cadre de la concertation préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Cette concertation est organisée par l'État et portée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Bouguenais a une longue histoire avec cet aéroport, de Château-Bougon à Nantes-Atlantique, qui est ancienne et passionnelle.

Le gouvernement a pris la décision en janvier 2018 de maintenir l'aéroport à Nantes-Atlantique. Quelle que soit l'opinion de chacun à ce sujet, cette décision s'impose à tous et ouvre une nouvelle période. La concertation est l'occasion de s'exprimer pour tous. Les participants à cet atelier sont ici parce qu'ils ont des choses à dire et leur parole doit être entendue.

Martine LE JEUNE estime qu'en tant que Maire, elle a le devoir de respecter le choix de l'État et d'envisager les implications pour la commune de Bouguenais. Un réaménagement apparaît indispensable pour la période qui s'ouvre. Plusieurs questions se posent. Quel réaménagement ? Quel niveau d'activité ? Quelles infrastructures ? Des propositions sont attendues concernant les aérogares, les parkings, l'accessibilité et les modes de transports en commun à privilégier. Comment concilier activité économique et protection des riverains ? Ce soir sera l'occasion d'aborder ces questions, qui sont également les siennes et celles de l'ensemble des élus du territoire. Le dossier présenté par la DGAC n'est sans doute pas parfait et comporte des lacunes qui ne permettent pas toujours de se faire un avis sur les options proposées, mais les habitants du territoire doivent exprimer leurs questionnements et leurs attentes. Ils peuvent avoir un avis et le faire savoir. Chacun est en mesure de dire ce qu'il veut ou ne veut pas vis-à-vis de cet aéroport, sans être nécessairement un expert en aéronautique. Elle souhaite que cet atelier se déroule dans le respect et l'écoute des expressions de tous afin qu'il contribue à faire avancer le débat

Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique

Baptiste MANDARD remercie les personnes présentes dans la salle pour leur participation à ce temps fort de la concertation, qui a débuté le 27 mai 2019. L'atelier participatif constitue le dispositif le plus abouti et riche de la concertation et a pour objectif d'aborder ensemble tous les sujets. Les participants auront la parole pour discuter de toutes les options et donner leur avis.

L'État a mobilisé des experts pour répondre à toutes les questions. Les attentes sur ce projet sont fortes et légitimes. Il est donc essentiel que la discussion soit la plus approfondie et apaisée possible pour entrer dans le vif du sujet. Il souhaite à tous un atelier fécond.

Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Plusieurs éléments clés ont été mentionnés par Madame la Maire pour comprendre l'exercice de l'atelier participatif.

Elle rappelle son rôle de garante de la concertation, nommée par la CNDP (Commission nationale du débat public) pour garantir la transparence des échanges. La concertation préalable intervient à une phase très amont du projet, tandis que la DGAC n'a pas encore pris de décision. C'est donc l'occasion de débattre des grandes orientations du projet. De nombreux sujets sont sur la table et restent ouverts. Elle invite chacun à s'en saisir pour *challenger* le porteur de projet en s'interrogeant sur le « pourquoi » et le « comment » du projet. Les participants sont ici pour poser leurs questions, mais également pour apporter leur expertise vis-à-vis du territoire concerné et s'exprimer sur ce que devrait prendre en compte l'étude d'impact du projet. La concertation est l'opportunité de hiérarchiser les enjeux et de s'exprimer sur la façon dont chacun vit les impacts

actuels et perçoit leur évolution. L'objectif est donc d'aborder des sujets tels que le bruit et l'environnement pour compléter, infléchir et questionner l'étude d'impact, qui n'est pas complètement achevée puisque le projet est dans une phase très amont.

Elle présente trois principes auxquels la CNDP tient :

- L'écoute : la concertation repose sur un débat argumenté et non pas sur une logique de vote ou de nombre. Ce sont les différents arguments portés qui sont intéressants et que la DGAC devra prendre en compte. Il est important que les participants écoutent ce que la DGAC a à proposer et qu'inversement le porteur de projet écoute les propositions et avis formulés par les participants.
- La bienveillance : dans le cadre des débats, il peut y avoir de l'émotion et des attentes très fortes. Cependant, la bienveillance est essentielle pour le bon fonctionnement de ce moment de démocratie.
- Le respect des intervenants : ce principe vaut dans les deux sens : les participants qui interviennent ont le droit au respect, de même que les intervenants de l'État.

D'ici le 31 août, les garantes produiront un bilan sur tous les arguments échangés lors des deux mois de concertation. L'objectif sera notamment de définir si toutes les options et questions ont bien été abordées, ou s'il y a encore des sujets à explorer. Ce bilan sera rendu public début septembre. Deux mois après, la DGAC indiquera les suites données au projet.

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 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. Plusieurs cahiers ont déjà été déposés ;
- Un site internet participatif pour déposer des avis argumentés, des commentaires, des questions : 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 fin octobre 2019.

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 ?

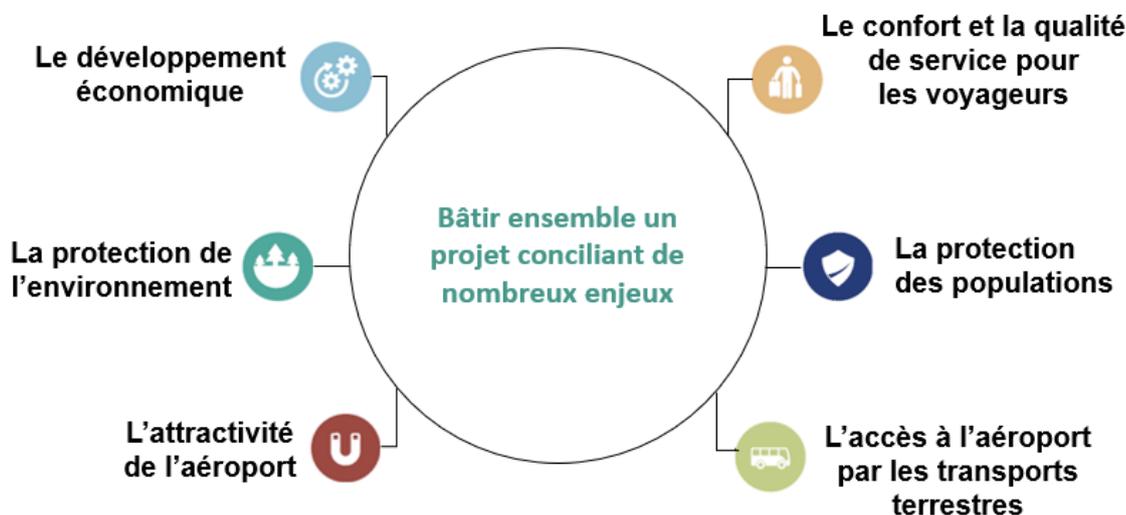
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des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

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 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 pour les populations survolées.

▼ *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 l'axe de la piste. Les avions doivent tourner juste avant l'atterrissage, sans guidage vertical. Or, pour des raisons de sécurité, 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 250 mètres vers le sud. Pour les atterrissages face au sud, l'installation de l'ILS s'accompagnera de ce fait d'un gain d'altitude de 13 mètres, 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 (côté Saint-Aignan).

▼ *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 options sont proposées pour les terminaux 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 silos devant l'aérogare : situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silos optimisent l'accès. Le choix d'un parking en silos 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 du projet et en mairie.

Présentation du temps d'atelier

Les ateliers « grand public » organisés dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique se décomposent en trois grandes étapes :

La première est un temps de présentation du projet : le directeur du projet présente au public le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, afin de permettre aux participants d'en saisir les grands enjeux. Le diagnostic, les différents scénarios d'aménagement soumis à la concertation ainsi que le dispositif de participation sont exposés. Ce temps est d'environ 20 min.

La seconde étape de l'atelier est un temps de travail par table. Les participants, répartis en groupe de 6 à 8 personnes (selon l'affluence), réfléchissent ensemble à une réponse commune à apporter aux deux grandes questions posées :

« *Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous ? Comment concilier développement de la métropole et protection des populations et de l'environnement ?* »

« *Au vu de votre réponse précédente, quelles options de réaménagement retenir pour l'aéroport de Nantes-Atlantique ? Pourquoi ?* »

Des experts de la DGAC et des facilitateurs vont de table en table pour présenter en détail les options proposées par la DGAC, apporter des réponses aux questions des groupes et les aider à formuler une réflexion commune. Les participants disposent en plus à leur table :

- de fiches présentant les options du projet ;
- de tableaux de synthèse des effets de chaque option ;
- des cartes de simulation de bruit 2040.

L'ensemble de ces éléments sont issus du dossier de concertation et sont consultables sur le site internet du projet.

Les participants écrivent une réponse collective aux deux questions sur un livret de participation au format A3. Après avoir échangé entre eux, ils sont invités à y noter ce qui fait consensus et ce qui fait dissensus. Ce temps dure environ 1h15.

Enfin, **vient le temps de la restitution du travail de groupe par les participants**. Un rapporteur, préalablement désigné, présente devant l'ensemble de la salle, la DGAC et la CNDP la fruit des réflexions de sa table. Le temps imparti à chaque table est d'environ 5 min. Le directeur du projet revient ensuite sur les synthèses des groupes et répond à chaud par quelques éléments de réflexion.

Restitution du travail en atelier

Les pages suivantes font état du fruit des réflexions collectives des participants de chaque table, tel qu'énoncé à l'oral lors du temps de restitution ou écrit sur les différents livrets de participation.

Table n°1

Les participants à cette table souhaitent privilégier la protection des populations et de l'environnement. Les solutions proposées par la DGAC leur apparaissent en grande partie incompatibles avec ces enjeux, pour des questions de pollution, de nuisances sonores et d'impact écologique. Elles sont synonymes de croissance du trafic aérien. La sécurité et la santé des habitants qui sont des questions essentielles, sont antinomiques avec la croissance de l'aéroport. Ils s'inquiètent de la présence d'écoles et notamment du collège de La Neustrie dans le couloir aérien de la piste actuelle.

Les participants regrettent que l'hypothèse d'un déménagement de l'aéroport ne soit pas envisagée par la DGAC et que toutes les options portent uniquement sur le réaménagement de Nantes-Atlantique.

En l'absence d'un transfert, les participants s'interrogent sur l'option la moins mauvaise. Ils envisagent de maintenir la piste dans son état actuel avec la réalisation de travaux nécessaires pour la sécuriser, ou la création d'une piste transversale. La table souhaiterait que les « chevelus » de cette option soient indiqués afin de pouvoir mieux estimer quelles seraient les trajectoires des avions au décollage. Elle rappelle notamment que la zone de nidification des oiseaux est le Lac de Grand Lieu, tandis que leur zone de pêche est la Loire et les marées. Les oiseaux devraient donc survoler l'axe des trajectoires des avions de la nouvelle piste transversale. Les participants souhaitent que la DGAC prenne en compte cette question.

L'allongement de la piste à 400 ou 800 m ne leur semble pas présenter un gain en décibels suffisamment important pour les populations concernées et aurait un impact trop important pour la ville de Saint-Aignan de Grand Lieu.

De façon générale, la table ne souhaite pas de croissance de l'aéroport actuel, ni de grandes dépenses de modernisation. Le groupe souhaiterait imposer des contraintes aux avions qui atterrissent à Nantes, en termes de modernité, d'impacts sonore et environnemental. Les participants souhaiteraient un couvre-feu sur la plage 22h-6h du matin, *a minima*.

Les participants proposent que les parkings en silos constituent des murs anti-bruit. Cependant, ils ne souhaitent pas que des investissements trop importants soient réalisés sur l'aéroport afin d'éviter que le futur concessionnaire ait intérêt à maintenir l'aéroport sur son emplacement actuel.

Table n°2

Le groupe se dit insatisfait des options proposées par la DGAC et considère que la protection des populations et de l'environnement est inconciliable avec le développement de l'aéroport. Une concertation est supposée laisser le choix. Or la DGAC oblige les citoyens à choisir entre le pire et le médiocre, en n'envisageant aucune alternative au maintien de l'aéroport dans son emplacement actuel. Ainsi, les participants s'interrogent sur la réelle utilité de la concertation. Ils souhaitent le transfert, mais craignent de donner un blanc-seing au Gouvernement s'ils ne s'expriment pas sur les options proposées. Ils estiment que l'objectif de l'État est de développer l'aéroport à moindre coût.

Les participants perçoivent des inconvénients majeurs à chacune des solutions proposées. Pour les départager, ils ont pris comme critère le fait d'impacter le moins de riverains possible. Ainsi, l'option de piste transversale, puis l'allongement de 800 m sont arrivés en tête sur la base des chiffres fournis par la DGAC. Le rapporteur précise cependant que la table a pleinement conscience des impacts très négatifs de ces options sur de nouvelles populations. La table y voit également un risque d'opposer les riverains entre eux.

La table souhaiterait un couvre-feu de minuit à 7h du matin pour préserver le sommeil des habitants pendant la nuit.

La seule solution apparaît donc être la limitation du trafic aérien. Autrement, la progression du trafic rendra les nuisances invivables à Bouguenais. Les participants craignent que cela ne soit pas mis en place par la DGAC en dépit de la volonté des riverains.

Table n°3

Les participants estiment que le développement de la métropole et la protection de la population et de l'environnement sont inconciliables car l'aéroport est situé dans une zone trop fortement urbanisée. Ainsi, toutes les options leur semblent aller du mauvais au très mauvais.

Seul un déménagement pourrait donner satisfaction aux habitants et au monde économique. Ils rappellent qu'il est important d'avoir un aéroport pour travailler et voyager. Les échanges internationaux sont essentiels dans le monde actuel.

Dans l'attente d'un transfert, ils souhaitent la mise en place d'un couvre-feu de 22h30 à 6h30. Ils rappellent qu'il est essentiel de respecter le sommeil des enfants, mais également des adultes. Actuellement, la nuit des habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais Les Couëts est perturbée par les avions. Ils souhaiteraient également diminuer le nombre de vols et ne plus ouvrir de nouvelles destinations. Ils rappellent que 26 nouvelles destinations ont été ouvertes à Nantes-Atlantique. Or ils souhaiteraient que l'aéroport soit maintenu dans un cadre rationnel et à moindre coût, tout en conservant un haut niveau de sécurité. À ce titre, la mise en place d'un *Instrument landing system* (ILS) leur apparaît indispensable.

La table rappelle que le périphérique et les ponts de franchissement de la Loire sont actuellement saturés de 6h du matin jusqu'à 9h30-10h, ce qui n'était pas encore le cas quelques années auparavant. Ils craignent que le développement de l'aéroport renforce l'engorgement du périphérique nantais. Ils souhaiteraient donc que de nouvelles solutions de desserte soient envisagées. Il leur paraît cependant impossible de doubler la voie ferrée à proximité de l'aéroport, car celle-ci longe des maisons. Un doublement des voies supposerait donc d'empiéter sur les surfaces des jardins et représenterait une double peine pour les riverains, qui devraient subir à la fois nuisance sonores générées par les trains et les avions. Les participants se prononcent en faveur de parkings en silos et indiquent qu'il est actuellement dangereux de stationner et circuler à proximité de l'aéroport.

Ils demandent pourquoi la DGAC ne propose aucune mise en réseau des aéroports du Grand Ouest.

La table considère que le projet sera nécessairement un gaspillage d'argent et suppose des expropriations, des recours, le déménagement d'écoles, le gel de foncier et la construction d'infrastructures extérieures à l'aéroport. Or aucune des solutions proposées n'est satisfaisante ni pérenne au-delà de 2030. Ils considèrent que le concessionnaire va investir inutilement dans un aéroport qui sera inexploitable d'ici quelques années.

Ils estiment que les chiffres de prévision de trafic de la DGAC sous-évaluent l'évolution réelle du trafic aérien.

La table appelle à une solidarité de toutes les populations subissant les nuisances actuelles et futures.

Pour la majorité de la table, le transfert apparaît comme la seule solution. Une minorité considère que la piste transversale serait la moins mauvaise des solutions.

Table n°4

Les participants souhaitent que le projet privilégie la protection des populations et de l'environnement, même si cela se fait au détriment du développement de l'aéroport. Ils prônent une amélioration de l'existant, de l'aérogare actuelle, des parkings et des voies d'accès. Ils souhaitent également un développement des autres aéroports du Grand Ouest, notamment de Rennes.

La table appelle au respect du choix de qualité de vie des riverains.

Elle souhaiterait privilégier les modes de déplacements doux et considère que le projet de développement de l'aéroport n'est pas nécessairement prioritaire par rapport à l'ensemble des autres modes de transport tels que le train ou le tramway. Ainsi, l'aéroport ne leur apparaît pas comme le seul levier de développement économique pour Nantes et Nantes-Métropole.

Ainsi, les participants souhaitent un maintien de la piste actuelle et la construction d'une aérogare à l'ouest. Ils sont favorables à la mise en place de parkings en silos pour libérer de l'espace.

Ils demandent un respect strict du couvre-feu de minuit à 6h du matin.

La table souhaiterait une amélioration des mesures anti-bruit concernant l'atterrissage (notamment au moment où l'avion touche le sol) puis le roulage sur la piste actuelle afin de protéger le bourg de Bouguenais. Enfin, elle demande s'il serait possible d'interdire les avions les plus bruyants.

Table n°5

Les participants identifient deux enjeux principaux : l'intensité des nuisances sonores et le nombre de personnes impactées.

Ils considèrent que l'aéroport se situe trop près de l'agglomération et souhaiteraient éviter le survol de Nantes pour mieux protéger les habitants.

La table explique avoir eu des difficultés à travailler sur les différentes options de piste proposées, car chacune impacte différemment les participants en fonction de leur situation. Un consensus a cependant émergé sur l'opposition à la piste en V, qui ne semble présenter aucun avantage, que ce soit sur le plan des nuisances sonore ou de l'environnement. Après discussion, 75 % des participants à la table se prononcent en faveur de la piste transversale et 25 % souhaitent un allongement de la piste existante. La table note que le coût estimé pour l'allongement de la piste ne prend pas en compte les frais liés au déplacement des équipements publics impactés et les travaux d'insonorisation nécessaires pour les riverains.

Les participants se sont, par ailleurs, accordés sur l'importance de mettre en place un couvre-feu, qui devra être strictement respecté.

La table considère qu'il serait dans l'intérêt des riverains d'avoir une durée de concession longue pour que les conditions du contrat ne soient pas revues à court-terme afin de permettre au concessionnaire de mieux amortir les investissements.

Table 6

La table a pris le parti de ne pas aborder la question du transfert de l'aéroport. Elle souhaiterait que le trafic aérien soit limité à 5 millions de passagers par an. Pour soulager l'aéroport de Nantes-Atlantique, les participants prônent un développement des plateformes de Rennes et Angers.

Les contributeurs souhaitent que la priorité soit accordée à la protection des populations. Les enjeux de bruit et de qualité de l'air sont primordiaux.

La majorité de la table ne croit pas à l'option de la piste transversale, qui impliquerait trop d'expropriations, d'impacts environnementaux et un dévoiement d'une voie ferrée et d'une voie routière.

Elle se prononce plutôt en faveur d'une conservation de la piste actuelle, car elle apparaît comme l'option la plus respectueuse de l'environnement. Ils perçoivent l'allongement de la piste comme un simple déplacement du problème des nuisances sonores.

Ils souhaiteraient que le respect des trajectoires des avions soit plus strict à l'atterrissage et au décollage. Ils estiment qu'actuellement, de nombreux avions ne prennent pas d'altitude rapidement dans le but d'économiser du carburant. Ils souhaiteraient également que les virages des avions soient calculés de sorte à réduire les nuisances sonores.

Les participants souhaitent une aérogare exemplaire en termes d'ambition environnementale, d'autonomie énergétique (utilisation de panneaux solaires), de gestion de l'eau et de contribution à la biodiversité.

L'attractivité du territoire ne leur semble pas dépendre de la capacité de l'aéroport mais de son climat et son patrimoine naturel et architectural.

Ils considèrent que les compagnies créent la demande et le besoin avec des tarifs agressifs, que les carburants détaxés permettent.

Les contributeurs prônent une amélioration du stationnement.

L'attractivité de l'aéroport et sa qualité de service leur est indifférent. Ils souhaiteraient privilégier la modernisation et l'extension de l'aérogare existante, avec le maintien d'un niveau de service unique pour éviter une différence de traitement entre les passagers. Les participants sont opposés à la création d'une aérogare à l'ouest afin de préserver du foncier.

Concernant la desserte, ils souhaiteraient un allongement du tramway et une utilisation de la voie ferrée pour faciliter l'accès à l'aéroport.

Concernant les abords de l'aérogare, les participants ne perçoivent pas l'intérêt de l'option de création d'une esplanade et considèrent que le projet doit limiter les emprises foncières. Cependant, ils souhaiteraient privilégier l'accès aux transports en commun et un traitement végétal des espaces libres. Ils demandent également un embellissement des accès et de l'urbanisme autour de l'aéroport, sur le modèle de l'aéroport de Toulouse.

Les participants souhaitent une compensation de l'étalement urbain par plusieurs mesures exemplaires sur le plan environnemental, telles que l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toits des parkings, une bonne gestion des eaux pluviales et une préservation des zones humides.

La table souhaiterait l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 7h du matin.

Table n°7

Le rapporteur précise que les débats entre les participants ont été animés.

Les contributeurs se sont demandés si un aéroport accueillant 15 millions de passagers rendait réellement la ville attractive. Ils sont arrivés à la conclusion que ce n'était *a priori* pas le cas, que ce soit sur le plan de la protection de la population ou de l'environnement. L'aéroport peut en effet impacter le Lac de Grand Lieu et la qualité de l'air en générant des particules ultrafines. Il nuit également à la qualité de vie des habitants en provoquant des nuisances sonores. L'OMS (Organisation mondiale de la santé) a décrit les effets du bruit sur la santé. Il est nécessaire de prendre les bons indicateurs pour comprendre les conséquences néfastes des pics de bruit sur la santé.

Les moyens et axes de transport de la métropole sont actuellement très saturés. Le périphérique est notamment complètement engorgé à 8h du matin. Or l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas seulement celui de la métropole nantaise, il est aussi celui de l'ensemble du Grand Ouest. Des populations des départements et régions environnants en ont également besoin

Les débats de la table ont beaucoup porté sur la piste transversale. Pour certains, elle serait l'option la moins impactante, car elle permettrait d'éviter le survol de dix fois moins d'habitants d'après les estimations de la DGAC. D'autres participants sont plus réservés par rapport à cette option du fait de la proximité du Lac de Grand Lieu. De plus, la création d'une telle piste est-ouest nécessiterait d'importantes acquisitions foncières, ce qui peut être long et coûteux, surtout en cas de recours.

Les contributeurs ont notamment envisagé un rallongement de la piste avec un impact persistant pour la population actuellement survolée.

Le *statu quo* leur apparaît comme le moindre mal : ils demandent donc un moratoire sur le trafic aérien visant à limiter le nombre de mouvements à 56 000 par an. Ce chiffre correspond au nombre de mouvement maximum défini comme seuil de saturation pour les riverains par la DGAC dans la déclaration d'utilité publique (DUP) de

2013. Ce moratoire permettrait de limiter les dégâts avant un transfert sur un nouveau site qui impacterait seulement un nombre infime de riverains.

La table souhaiterait que le cahier des charges du nouveau concessionnaire mentionne le respect des conditions environnementales des populations et de la zone géographique de Loire-Atlantique.

Les participants souhaitent qu'une réflexion soit menée pour un report du trafic sur d'autres aéroports, tels que Saint-Nazaire pour les activités de fret, même s'il s'agit d'un site SEVESO. Le trafic pourrait également se reporter vers Rennes et Angers. Ils souhaiteraient davantage de solidarité entre les territoires, dans l'esprit des propos tenus par le Premier ministre lors de son discours du 17 janvier 2018.

Tous les participants sont opposés à la piste en V.

La table souhaite un couvre-feu de 22h à 7h du matin.

Les participants craignent que le futur concessionnaire soit obligé de développer le trafic jusqu'à 15 millions de passagers pour amortir les sommes investies. Ils considèrent que le retour sur investissement est impossible pour le concessionnaire sur le site actuel.

Table n°8

Deux points de vue ont été exprimés au sein de la table. La majorité des participants souhaitent le transfert, car ils considèrent que les enjeux de développement de l'aéroport et de protection des populations et de l'environnement sont inconciliables. L'aéroport actuel pourrait être conservé uniquement pour le fret, afin de favoriser le développement économique de la métropole. Airbus pourrait notamment continuer à l'utiliser. Les vols liés au tourisme seraient transférés sur le nouvel aéroport. En attendant le transfert, la piste actuelle pourrait être maintenue. Les participants considèrent qu'il ne serait pas logique de dépenser des sommes importantes pour ensuite transférer l'aéroport dans dix à quinze ans.

D'autres contributeurs se prononcent à la fois contre le transfert et le réaménagement de la piste. Seule l'aérogare pourrait être légèrement modernisée pour améliorer l'accueil des passagers. Ils souhaiteraient une limitation du trafic.

Tous les participants se sont accordés pour demander un couvre-feu de 22h30 à 7h du matin. Ils souhaitent par ailleurs que le trafic n'augmente plus.

Table n°9

Les participants considèrent qu'il est impossible de concilier le développement de la métropole et l'extension de l'aéroport sur son site actuel.

Aucune des options de piste proposées ne leur semble en mesure de protéger l'environnement (notamment le Lac de Grand Lieu et la Loire) et la population car elles auront toutes des impacts négatifs sur la santé et la sécurité des populations survolées, en termes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et de conséquences sur l'apprentissage pour les enfants exposés au bruit.

Les contributeurs demandent un moratoire sur le nombre de passagers et de mouvements ainsi que l'instauration d'un couvre-feu de 22h à 7h, de sorte à respecter le rythme biologique des humains.

Ils souhaitent un transfert afin de favoriser le développement du Grand Ouest et rappellent que les enjeux de l'aéroport dépassent largement le seul périmètre de la métropole.

En attendant le transfert, les participants demandent la sécurisation du site et de son accès, notamment en apportant des solutions aux problématiques de stationnement. Ils souhaitent que d'autres aéroports de la région, aujourd'hui sous-exploités, puissent accueillir une partie du trafic.

Ils rappellent que tous les arguments en faveur du transfert ont déjà été largement développés par le passé et que les hypothèses de croissance ont été jusque-là complètement sous-évaluées, même par des organismes de référence. Compte tenu des projections démographiques estimées pour les dix à vingt prochaines années, l'exposition des populations aux nuisances risque d'augmenter de façon considérable.

Table n°10

Les participants demandent un déménagement de l'aéroport, car le doublement des mouvements d'avion d'ici 2040 pose des problèmes sanitaires insolubles en générant :

- ▼ des particules fines dues au trafic aérien ;
- ▼ de la pollution liée au trafic routier pour l'accès à l'aéroport ;
- ▼ des nuisances sonores dangereuses pour l'audition des riverains.

Ils rappellent que l'isolation phonique des maisons n'empêche pas une exposition des riverains au quotidien lorsqu'ils se trouvent en extérieur.

Les contributeurs craignent un risque d'accident aérien.

Par ailleurs, ils estiment que le réaménagement de l'ancien est toujours plus coûteux que l'aménagement de nouvelles infrastructures dans un endroit moins contraint et moins densément peuplé.

Les participants demandent s'il serait possible de délester une partie du trafic aérien de l'aéroport Nantes-Atlantique sur d'autres aéroports tels que Saint-Nazaire, Angers, Rennes ou Brest, afin de limiter le nombre de mouvement à son niveau actuel.

Le rapporteur précise qu'une minorité au sein de la table s'est déclarée intéressée par l'option de piste transversale. Il demande si cette option nécessiterait toujours l'utilisation de la piste actuelle. Si ce n'est pas le cas, les espaces libérés pourraient-ils être utilisés pour la construction de nouveaux logements et/ou l'implantation de nouvelles entreprises en lien avec l'IRT (Institut de recherche technologique) Jules Verne ?

Les participants demandent également si la piste transversale pourrait être positionnée au plus près de la tour de contrôle actuelle, afin d'éviter d'impacter le maximum des populations riveraines.

Ils souhaiteraient que les habitants concernés par le plan de gêne sonore (PGS) soient exonérés de la taxe foncière.

La table se prononce en faveur d'un couvre-feu de 22h à 6h du matin.

Elle considère que la concertation peut piéger les populations en les amenant à se mobiliser pour des options différentes en fonction de leur lieu d'habitation. Le rapporteur rappelle qu'en 2016, le territoire a voté pour un transfert de l'aéroport.

Table n°11

À l'unanimité, la table a souhaité éviter la division sur les différentes options proposées, perçue comme un piège. Elle estime que les citoyens ont peu de poids et doivent éviter les divisions pour se faire entendre.

Les participants estiment que le transfert est la seule option possible pour répondre aux enjeux de protection de la population et de l'environnement.

La table s'est interrogée sur la nécessité de développer la métropole. Elle considère que le développement économique a son importance, mais ne peut se penser que dans l'optique d'un transfert.

Les contributeurs demandent un maintien de la piste actuelle et un respect du couvre-feu proposé en attendant le transfert de l'aéroport sur un autre site. Ils précisent qu'ils s'opposent à la prolongation de la piste afin de préserver la zone Natura 2000 du Lac de Grand Lieu.

Table n°12

La demande d'un transfert a fait l'objet d'un consensus parmi les participants, vue comme la solution idéale pour répondre aux différents enjeux et conforme à une demande exprimée par voie démocratique.

En attendant, les contributeurs souhaitent un couvre-feu de 23h à 7h du matin pour garantir le respect du sommeil des populations impactées.

Ils appellent à un élargissement des zones concernées par les indemnisations des travaux d'isolation phonique.

Les participants demandent quel impact aura le maintien de l'aéroport sur le matériel de soin du nouveau CHU (Centre hospitalier universitaire) en construction. Ils indiquent qu'un médecin de l'actuel CHU a exprimé des craintes à ce sujet.

La table souhaite remettre en question le développement illimité des offres *low-cost*, qui apparaît contradictoire avec les ambitions écologiques portées par Nantes Métropole.

Aucun consensus n'a émergé sur les options de piste, car chaque participant serait impacté différemment.

Les contributeurs se prononcent en faveur d'une modernisation de l'aérogare existant, avec le maintien d'un terminal unique.

Ils souhaitent favoriser les transports en commun plutôt que le développement de parkings.

Les participants souhaitent que des pénalités soient imposées aux compagnies si elles ne s'équipent pas d'avions plus modernes générant moins de bruit et de pollution, tels que les A320neo. Ces pénalités pourraient prendre différentes formes :

- ▼ Contraventions financières ;
- ▼ Restriction de l'accès à l'aéroport à certaines tranches horaires ;
- ▼ Interdiction complète d'implantation.

Il pourrait également être demandé aux compagnies aériennes de ne plus augmenter leur empreinte sonore, en prenant l'année 2019 comme référence.

Les participants appellent également à une taxation du carburant.

Par ailleurs, ils demandent si l'État étudie la possibilité de mettre en réseau les aéroports du Grand Ouest, tels que ceux d'Angers, Rennes, Brest, Caen et La Rochelle.

Table n°13

Les participants constatent que la question de la sécurité des habitants survolés est presque absente de débats, alors qu'elle était selon eux la raison principale du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes. Dans la configuration actuelle de l'aéroport, de nombreux établissements scolaires sont survolés : deux crèches, deux écoles maternelles, deux écoles primaires et un collège. Cette situation leur apparaît incompatible avec un niveau de sécurité acceptable.

Ils souhaitent que la priorité soit donnée à la protection des populations par la limitation des nuisances sonores et de la pollution.

La table propose une répartition du trafic vers d'autres aéroports du Grand Ouest tels que Saint-Nazaire, Angers, Brest ou Rennes à court terme.

Elle demande une diminution rapide du trafic à Nantes-Atlantique en attendant le transfert.

Aucune des options proposées ne satisfait les participants. Ils considèrent que la piste en V serait bien trop coûteuse pour le peu de gain apporté en termes de pollution, de gêne sonore et sécurité des zones urbaines survolées. Son seul avantage est d'éviter le survol de Nantes, or le Nord-Loire est déjà moins impacté par les nuisances que le Sud-Loire.

L'allongement de la piste à 400 m ou 800 m serait selon eux invivable pour les habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu et aurait un impact fort sur la réserve naturelle du Lac de Grand Lieu.

La piste transversale impacterait de nouveaux habitants et aurait des effets néfastes sur l'environnement. Cependant, elle améliorerait la sécurité en réduisant le nombre de personnes survolées et permettrait de limiter le nombre de personnes exposées aux nuisances.

Les participants notent que le maintien de la piste actuelle ne permettrait pas de limiter les nuisances actuelles et demandent si cette option supposerait un survol du nouveau CHU. Ils s'étonnent de cette option et rappellent que la motivation première du transfert vers Notre-Dame-des-Landes était de ne plus survoler la ville de Nantes.

Ils souhaiteraient un couvre-feu de 21h à 7h du matin.

La table appelle à une limitation du trafic aérien, tout en précisant qu'elle y croit peu. Le développement économique et la logique de rentabilité risquent de primer.

Dans ce cadre, le transfert lui apparaît comme la solution la plus acceptable.

Table n°14

Les participants s'accordent sur le fait que la concertation représente un piège pour les habitants, car elle les oblige à trancher uniquement sur les options présentées par la DGAC. Or la possibilité du transfert n'est pas présentée. Actuellement, aucune des options présentées ne correspond à l'ambition de Nantes en tant que ville verte. La table considère que la modernité, au XXI^{ème} siècle, impose de donner la priorité à la protection de la population et la diminution du bruit. Ainsi, elle souhaite une optimisation du bruit des avions et demande un rachat large des habitations impactées par le projet.

Les participants regrettent que l'État soit uniquement en charge du réaménagement de l'aéroport et non de la question des dessertes. Sur le projet de Notre-Dame-des-Landes, ils avaient également constaté un manque de coordination entre l'État et les collectivités territoriales compétentes en matière de desserte.

Les contributeurs proposent la réalisation de parkings souterrains à Nantes-Atlantique. Par ailleurs, ils souhaiteraient que l'aérogare soit réaménagée à l'Ouest de la piste et desservie par le train.

La table est favorable à un transfert, idéalement sur un axe très desservi par le train et l'autoroute. À ce titre, une implantation de l'aéroport entre Nantes et Ancenis leur semblerait pertinente.

Les contributeurs expriment le sentiment d'être enfermés dans les options proposées par la DGAC et contraints de s'opposer les uns aux autres.

Ils sont favorables à un couvre-feu de 22h à 7h. Ils demandent comment cette interdiction pourra être respectée tandis que les vols de fret sont souvent programmés la nuit.

Les participants considèrent qu'il est inutile de réaménager la piste, puisque celle-ci est déjà en mesure d'absorber le trafic. Ils s'opposent à la création d'une piste transversale qui risquerait de baisser encore l'attractivité et le développement du Sud-Loire au profit de Nantes et pourrait mener à une nouvelle ZAD (Zone à défendre).

Les contributeurs souhaiteraient un développement plus important des autres aéroports de la région, tels que Rennes et Angers.

La table souligne les limites de l'exercice proposé : les participants ont pu mieux se renseigner sur les options du projet, mais ne s'estiment pas compétents à s'exprimer sur des questions trop techniques. Par ailleurs, il leur paraît difficile de s'exprimer sur l'avenir de l'aéroport tandis que l'évolution des habitudes de mobilité est très incertaine sur le long-terme.

Table n°15

Les participants estiment que leurs avis ne seront probablement pas pris en compte dans le cadre de la concertation, comme cela a été le cas pour la consultation de 2016. Ils rappellent que les débats autour du projet de NDDL ont duré plus de 30 ans. Les débats peuvent durer indéfiniment.

Ils placent en priorité la protection des populations et de l'environnement. Aucune des options proposées ne leur semble répondre à ces enjeux. Les propositions concernant la piste permettraient uniquement de déplacer les nuisances dans un périmètre restreint. Ils demandent donc le transfert total de l'aéroport vers un nouveau site dans une zone non ou peu peuplée, par exemple en Vendée. Ils proposent la création d'un deuxième grand périphérique pour accéder à cette nouvelle plateforme.

En attendant, ils souhaitent une rénovation de la piste actuelle et le maintien d'une aérogare unique sur son emplacement actuel.

Les participants demandent l'instauration d'un couvre-feu de 22h à 6h du matin.

Ils considèrent que la concertation en cours aura la même issue que la consultation de 2016 et que leur avis ne sera de nouveau pas pris en compte. Quel que soit le projet retenu, des populations seront impactées et mécontentes.

Table n°16

Les participants indiquent que les nuisances actuelles et futures sont les premières préoccupations des riverains. Elles concernent à la fois le bruit et la pollution atmosphérique générée par les émissions de particules ultrafines (PUF). Ainsi, la table demande une réduction du trafic actuel afin de limiter les nuisances. Cette demande apparaît contradictoire avec les cinq options de piste présentées par la DGAC. De même, la table s'oppose au réaménagement de l'aérogare, qui permettrait de créer des nouveaux parkings pour les avions et donc l'augmentation du trafic aérien.

Le rapporteur indique que l'exaspération des habitants comporte un risque de trouble sociétal grave, surtout si la pollution et les nuisances augmentent davantage.

Les participants estiment par ailleurs qu'ils n'ont pas de réponse à apporter sur la question du développement économique.

Ils demandent pourquoi l'État n'est pas en mesure de limiter les licences des compagnies *low-cost*.

La table estime que la plage horaire de 6h à minuit pour l'instauration d'un couvre-feu est largement insuffisante. Ils soulignent le risque d'avoir des vols la nuit malgré le couvre-feu, en cas de retard de certains avions. Ils rappellent par ailleurs que le couvre-feu ne pourra pas être effectif avant 2021 en raison de la procédure définie par la législation européenne. Par ailleurs, il sera nécessaire de prouver l'utilité du couvre-feu pour pouvoir le mettre en place, car la réglementation vise à limiter les contraintes d'exploitation. Il sera nécessaire de démontrer que l'ensemble des actions de limitation de bruit ont déjà été mises en place pour obtenir l'autorisation pour le couvre-feu. Les participants indiquent qu'ils subissent déjà une forte augmentation des vols après minuit et avant 6h du matin, alors qu'aucune solution acoustique absolue n'existe pour protéger les populations. En dépit des aides aux travaux d'insonorisation prévues par le PGS, le bruit et les vibrations provoqués par les avions vont perdurer, et les populations resteront pleinement exposées lorsqu'elles se trouveront dans les espaces extérieurs tels que les jardins et les cours d'école.

Les contributeurs s'étonnent de ne trouver aucune option mentionnant la répartition du trafic vers d'autres aéroports de la région. Ils souhaiteraient également des propositions de développement de l'intermodalité entre Nantes-Atlantique et d'autres villes de la région, notamment de liaisons TGV, en vue d'éviter l'agrandissement de l'aéroport.

Les participants rappellent par ailleurs que le stationnement sauvage perturbe le quotidien des riverains.

Ils souhaiteraient également que la DGAC respecte les législations écologiques, notamment la préservation du Lac de Grand Lieu, zone classée Natura 2000.

Aucune des options présentées ne paraît acceptable pour les participants. Ils demandent donc un transfert de l'aéroport.

Table n°17

Les participants placent comme objectif prioritaire le fait d'impacter le moins de populations possible. Pour cela, ils souhaitent une limite géographique de l'emprise au sol et une option de réaménagement limitant le nombre de riverains subissant les nuisances dans le futur. Ils appellent également au respect strict d'un couvre-feu entre 22h et 6h du matin. Le groupe demande quelles mesures de protection peuvent être mises en place pour les élèves du collège de La Neustrie et sous quels délais.

Concernant les enjeux environnementaux, la table constate que toutes les options de rallongement ou de construction d'une nouvelle piste empiètent sur le foncier agricole ou naturel. Les participants souhaitent préserver au maximum les espaces naturels existants.

Sur le plan économique, les participants considèrent qu'un grand aéroport n'est pas nécessairement un atout pour le territoire si les liaisons routières et ferroviaires ne sont pas bien aménagées. Ils demandent le renforcement d'un maillage avec les autres aéroports du territoire pour équilibrer les flux.

En matière de confort et de qualité de service, un point de restauration et un espace détente pourraient être appréciables au sein de l'aérogare. Les participants précisent cependant que l'objectif n'est pas d'en faire un hub.

Les contributeurs considèrent que la desserte doit être entièrement repensée avec un mode de transport en commun structurant. Ils souhaitent privilégier le tramway ou la voie ferrée arrivant directement à l'aérogare. Ils demandent également une réelle amélioration du stationnement avec des parkings en silos.

Le groupe se prononce en faveur d'un aménagement raisonné et à visée écologique, avec un trafic limité. À ce titre, la majorité de la table souhaite un maintien de la piste existante. Certains participants se prononcent en faveur de la piste transversale.

Le groupe était partagé entre la modernisation de l'aérogare existante et la création d'une aérogare à l'ouest.

Les participants souhaitent que la question du transfert soit réétudiée.

Table n°18

Les participants s'opposent à une extension trop importante de l'activité économique de l'aéroport. Ils souhaiteraient renforcer le développement du ferroviaire et rendre les tarifs des transports en commun terrestres plus attractifs. Ils proposent par ailleurs de délester une partie du trafic aérien vers d'autres aéroports tels que Rennes, Brest et Angers.

Pour limiter les impacts de l'aérien sur l'environnement, ils prônent une suppression des vols intérieurs. Ils rappellent qu'en France le *low-cost* représente plus de la moitié de la part de marché pour les vols intérieurs et européens, ce qui leur paraît excessif.

La table est favorable à l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 6h du matin, avec des restrictions dès 22h pour diminuer le nombre de vols sur cette tranche horaire. Elle demande par ailleurs une taxation des avions les plus bruyants afin d'obliger les compagnies aériennes à améliorer la qualité de leur flotte.

Elle souhaite également une taxation du kérosène.

Le rapporteur précise que certains participants étaient favorables à la piste transversale. Cependant, cette option pose des problématiques environnementales, notamment vis-à-vis des zones humides, du Lac de Grand Lieu et des boisements.

Les participants estiment que les trajectoires ont changé depuis deux ans et souhaiteraient un retour aux anciennes trajectoires.

Concernant la desserte, les contributeurs souhaiteraient des parkings en silos pour réduire l'emprise foncière et un allongement du tramway jusqu'à l'aéroport. Une liaison ferroviaire pourrait également être envisagée.

La table souhaiterait avoir le « chevelu » de la piste transversale pour visualiser les trajectoires des avions au décollage. Elle s'interroge également sur l'impact d'un allongement de la piste sur les trajectoires au décollage.

Les participants relèvent qu'un changement de piste modifierait tous les écosystèmes environnants, tandis qu'actuellement ils se sont adaptés.

Certains participants considèrent que le PGS devrait couvrir un périmètre plus large ; ainsi, le quartier de Trentemoult n'y figure pas. Ils demandent notamment une aide financière pour améliorer les mesures de bruit dans les maisons.

Les contributeurs souhaitent savoir à qui s'adresser pour signaler un changement de trajectoire ou un nouveau bruit généré par les avions.

Retours sur la restitution des groupes

Yoann LA CORTE remercie l'ensemble des participants pour leurs remarques et leurs propositions, qu'il a bien notées et que la DGAC étudiera en vue d'améliorer le projet. Il prend ensuite un temps pour revenir sur les grands points qui ressortent des réflexions des participants. Ce temps est aussi l'occasion d'apporter de premiers éléments de réponse « à chaud » aux participants :

- **Concernant la protection des populations**, une forte attente a été exprimée vis-à-vis du couvre-feu. Plusieurs tables ont proposé des plages horaires plus étendues que celles présentées dans le dossier de concertation. Yoann LA CORTE rappelle que le créneau de minuit à 6h du matin présenté par la DGAC fait l'objet d'un consensus parmi les 26 maires de Nantes Métropole.
Il appartiendra à la DGAC de pouvoir éclairer aussi les conséquences que pourrait avoir une plage horaire plus large sur l'activité des compagnies aériennes. Différentes possibilités vont être étudiées sur la base des attentes des participants, qui sont clairement entendues.
- **Sur le survol du nouveau CHU**, la DGAC a bien relevé la question relative aux conséquences des vibrations liées au trafic aérien sur les appareils médicaux et y apportera une réponse.
- **À propos de la diminution de l'empreinte sonore de l'aéroport**, Yoann LA CORTE précise que des exemples étrangers montrent qu'il est possible de limiter les nuisances sonores tout en augmentant le trafic. A ce titre, il invite les participants à visionner la vidéo de Genève Aéroport, accessible en ligne sur [le site du projet](#).
- **Sur les questions d'exemplarité environnementale**, il précise que divers critères peuvent être intégrés dans le contrat de concession et s'imposer au futur concessionnaire.
Yoann LA CORTE rappelle que la taxation du kérosène est une question portée par le gouvernement à l'échelle de l'Union européenne. Il est aujourd'hui trop tôt pour savoir quels États membres soutiendront également cette proposition, mais elle pourrait se mettre en place et avoir un impact à la fois au niveau européen et national.
- **Concernant la protection des riverains**, qui est ressortie comme un enjeu fort lors de cet atelier, l'État propose plusieurs mesures d'accompagnement. Une nouvelle version du PGS a été définie et la définition du fonds de compensation est en cours de finalisation par la préfecture de Loire-Atlantique. Celui-ci permettra d'amplifier les aides à l'insonorisation et de déplacer certains équipements publics particulièrement impactés, notamment des établissements scolaires. L'État étudie également la possibilité de mettre en œuvre un droit de délaissement. Cela nécessite une analyse approfondie, et peut-être une modification de la loi, mais c'est un engagement du Premier ministre : il sera naturellement respecté.
- **La question de l'intermodalité** a fait l'objet d'une mission Grand Ouest réalisée par Francis ROL-TANGUY, qui a formulé un certain nombre de recommandations afin que le réseau de transport ferroviaire réponde aux besoins de mobilité en remplacement ou complément de l'avion. À la suite de ce rapport, le Premier ministre et la présidente du Conseil régional ont signé un « Contrat d'avenir » en février 2019, qui prévoit notamment l'amélioration des dessertes ferroviaires, à la fois entre Nantes et Rennes, mais aussi vers Brest et la Bretagne.
Cependant, l'État ne peut pas contraindre les compagnies aériennes à s'installer dans un aéroport plutôt qu'un autre, dans le cadre d'un marché européen libre.
- **Sur l'évolution du trafic aérien**, la CNDP a mandaté une **contre-expertise sur les estimations de trafic de la DGAC**. Son objet sera notamment d'étudier les ruptures de tendance possibles, qui pourraient impacter l'évolution du trafic.
- **À propos de l'accessibilité de l'aéroport**, de premières estimations concernant l'impact de l'évolution du trafic aérien sur les voies d'accès à l'aéroport figurent en annexe du dossier de concertation. Ces éléments seront précisés dans le cadre de l'enquête publique. L'importance de cette question a notamment été relevée par l'Autorité environnementale, qui livre un avis indépendant sur le projet.

Pour conclure l'atelier, Yoann LA CORTE remercie l'ensemble des participants et rappellent que leur contribution est essentielle pour améliorer la conception du projet et éclairer la prise de décision.