



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 19 juin 2019, de 18h30 à 21h30

Où : Salons des Floralies, 7 Quai Henri Barbusse, 44000 Nantes

Participants : 28 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 de Loire-Atlantique
- 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

Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique

Baptiste MANDARD remercie l'ensemble des participants de leur présence. Il rappelle que ce temps de concertation est un moment fort du projet et qu'il dure jusqu'à fin juillet. C'est l'occasion de discuter des options d'aménagement et des sujets qui intéressent les participants avec la Commission nationale du débat public (CNDP) et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Le président de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes (ACNUSA), Monsieur Gilles LEBLANC, est notamment présent à cette rencontre en tant qu'observateur.

Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable (CNDP)

Sylvie HAUDEBOURG revient dans un premier temps sur cette phase de concertation. Son objectif est de donner la parole au public le plus tôt possible dans le projet. Cette démarche intervient alors que les grandes orientations du projet ne sont pas arrêtées.

La concertation vise également à donner la parole aux participants afin de connaître leurs principaux sujets de préoccupation relatifs au projet : opportunité, options et alternatives, enjeux socio-économiques, caractéristiques et impacts, et suites à donner à l'issue de la période de concertation. *Sylvie HAUDEBOURG* rappelle que cette concertation n'est pas l'unique phase de participation du projet mais que c'est une étape de quelques semaines qui s'inscrit dans un projet de plusieurs années. La CNDP s'assurera que la participation du public au projet ne s'arrête pas avec cette concertation.

Enfin, cette démarche participative sert aussi à creuser les sujets au-delà de ce qui avait pu être prévu par le maître d'ouvrage. Ainsi, à la demande des participants, la CNDP a décidé d'approfondir les questions de prévisions du trafic et des enjeux sanitaires. Sur les prévisions de trafic, une expertise indépendante va être réalisée. Sur les enjeux sanitaires, un atelier sera organisé le 4 juillet prochain. L'ACNUSA a été sollicitée sur ces deux sujets.

Sylvie HAUDEBOURG explique qu'une garante est avant tout une citoyenne engagée en faveur de la concertation, indépendante du maître d'ouvrage et des parties prenantes, neutres, impartiales et tenues au devoir de réserve. Son rôle est de faire respecter les règles de la concertation et de rédiger un bilan de la démarche passée. Le bilan des garantes sera rendu public dans la première semaine de septembre. La DGAC a ensuite deux mois pour rédiger son propre bilan et expliquer les suites qu'elle compte donner au projet.

Sylvie HAUDEBOURG rappelle les trois règles de la CNDP (transparence et sincérité des informations, argumentation et équivalence de traitement des parties prenantes) et ses trois valeurs (écoute et respect de l'autre et bienveillance dans les échanges).

Présentation du dispositif de concertation

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

Le dispositif 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 :
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 ?

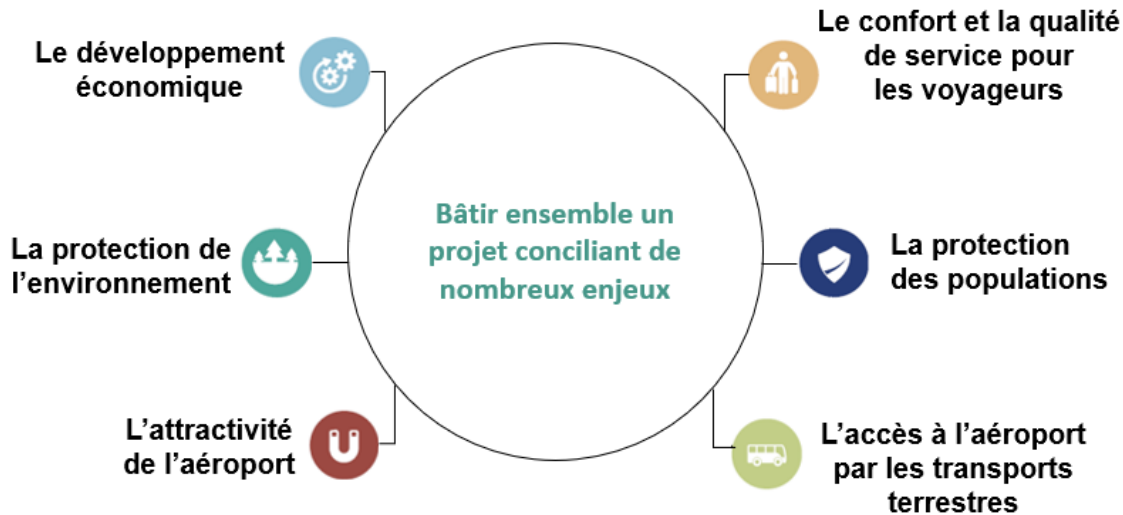
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des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

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 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 et en mairie.

Séance de questions / réponses

Un participant demande si l'*Instrument Landing System* (ILS) sera installé également dans le cas de l'option de référence.

Yoann LA CORTE explique que l'ILS sera installé d'ici 2021 pour les atterrissages du nord vers le sud si une option passant par l'utilisation de la piste actuelle est retenue. C'est une obligation pour des raisons de sécurité. Il précise que cet instrument est déjà en place pour les atterrissages du sud vers le nord.

Une autre personne questionne les suites qui seront données à la concertation. Cette dernière sera-t-elle réellement le socle du choix parmi les options ? Le participant pose également la question de la viabilité technique et de l'équivalence des options proposées.

Yoann LA CORTE explique que toutes les options sont réalisables techniquement. En revanche, elles n'ont pas les mêmes effets et ne sont donc pas équivalentes. Il rappelle que c'est au territoire, aux parties prenantes et à la population de se saisir des différents enjeux et d'exprimer ses attentes, afin d'éclairer la décision à venir. La DGAC fera des propositions au gouvernement et aux élus selon les résultats de la concertation. La décision retenue sera alors rendue publique.

Sylvie HAUDEBOURG revient sur le bilan de la concertation rédigée par les deux garantes. Celui-ci expliquera le déroulement de la concertation et présentera les principaux arguments des participants. La décision appartient ensuite au porteur du projet. La CNDP donnera un avis sur la façon dont celle-ci aura tenu compte de la concertation.

Un participant rappelle que la consultation organisée auprès des habitants pour le transfert de l'aéroport à Notre-Dames-des-Landes (NDDL) avait abouti à un vote majoritaire pour le oui au déménagement. Sachant que ce vote n'a pas été respecté, qu'en est-il de la démocratie ?

Yoann LA CORTE comprend que l'histoire du projet génère encore de la colère. Le Premier ministre a annoncé en 2018 que les conditions n'étaient pas réunies pour réaliser l'aéroport de NDDL. Aujourd'hui l'objectif est de réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique. Dans ce contexte encore très présent, il rappelle que cette concertation est aussi l'occasion d'écouter les participants.

Un participant souhaite que toutes les solutions soient étudiées, y compris le transfert. Il souhaite savoir qui est le porteur du projet et qui décide. Il demande à Monsieur LEBLANC, Président de l'ACNUSA, comment il compte intervenir dans la concertation et pourquoi il ne s'est pas mobilisé dès le début de la concertation.

Yoann LA CORTE précise que la concertation ne porte pas sur le transfert mais que toute demande argumentée allant dans ce sens sera étudiée par la DGAC. Il rappelle que les cahiers d'acteurs permettent aussi de s'exprimer sur ce sujet.

Le participant affirme qu'un cahier d'acteurs demandant le transfert a déjà été mis en ligne par le COCETA.

Yoann LA CORTE rappelle qu'il est souhaitable, pour la portée de telles propositions, de préciser où, quand et comment pourrait se faire le transfert.

Sylvie HAUDEBOURG explique que la CNDP a acté que le transfert ne faisait pas partie de la concertation publique. Cependant, cette proposition intégrera la concertation quand des propositions argumentées seront faites en ce sens.

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

Le groupe revient dans un premier temps sur les éléments ayant fait consensus autour de la table :

- La fermeture de Nantes-Atlantique est le seul moyen de protéger à la fois les populations et l'environnement, dans le respect des objectifs climatiques. C'est la solution idéale.
- De plus, le groupe exprime des inquiétudes vis-à-vis du financement du projet. Il ne veut pas que de l'argent public soit investi dans le réaménagement de l'aéroport. Ainsi, il incombe à l'État de prouver la viabilité économique des scénarios proposés.
- Enfin, l'impact sanitaire actuel de l'aéroport sur les riverains étant déjà problématique, son accroissement serait inacceptable.

Dans un second temps, les dissensus apparus au sein du groupe sont relatés :

- Sur la solution d'aménagement à adopter : une partie de la table exprime la volonté d'un transfert de l'aéroport hors de l'agglomération, où moins de personnes seront impactées. Les autres membres souhaitent qu'il n'y ait pas de construction d'un nouvel aéroport afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre.
- Sur la nécessité d'un aéroport pour le développement économique et le bien-être de la métropole : certains expliquent qu'un aéroport est nécessaire pour le développement du Grand Ouest. Un participant affirme son souhait d'une décroissance du trafic aérien, et donc d'une fermeture sans transfert de l'aéroport.
- Sur la limitation du trafic aérien : seule une partie du groupe souhaite limiter le trafic aérien et favoriser les mobilités moins émettrices de gaz à effet de serre. Pour l'autre partie du groupe, la limitation du trafic aérien ne peut s'imaginer que si les tarifs des moyens de transports alternatifs, à l'image du train, sont régulés afin de les rendre compétitifs par rapport à l'avion.

Table n°2

En préambule, le groupe relève que les six enjeux retenus par DGAC sont tous pertinents mais qu'ils ont une importance différente. Ainsi, les deux enjeux de protection des populations et de l'environnement sont prioritaires pour les participants.

La réduction des nuisances sonores apparaît fondamentale. Le paramètre prioritaire est le niveau de bruit rapporté au nombre de personnes concernées. Ainsi, la situation actuelle n'est pas satisfaisante et risque même d'empirer avec l'installation de l'ILS du nord vers le sud. De plus, l'allongement de la piste de 400 m ou 800 m n'apporte pas d'amélioration significative selon le groupe.

Les participants émettent des doutes sur la capacité de la DGAC à imposer aux compagnies aériennes des mesures d'amélioration de leur flotte d'avions pour diminuer les nuisances sonores. En effet, le groupe est sceptique quant aux effets des pénalités imposées aux compagnies car l'aéroport perdrait en attractivité et rien n'empêche les compagnies de choisir une autre plateforme aéroportuaire au détriment de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs, le groupe se positionne pour l'option de référence en vue d'un transfert à moyen terme. Si ce dernier n'est pas envisageable, les participants souhaitent une limitation de l'activité de l'aéroport à un niveau donné de passagers, accompagnée d'un renforcement des liaisons ferroviaires.

Les participants relèvent que la piste transversale n'est pas le meilleur des choix mais a le mérite d'impacter peu de populations.

Le groupe est favorable à la mise en place d'un couvre-feu et souhaiterait qu'il soit renforcé le week-end, notamment pour les gros porteurs les plus bruyants.

Il est également rappelé par la table que l'installation à venir de l'ILS entraînerait un survol de l'Erdre, ce qui aura un impact important sur la faune et la flore locale.

En ce qui concerne la desserte, le groupe souhaite la création d'une ligne de tramway pour rejoindre l'aéroport. Il rappelle qu'actuellement l'accès par route est très compliqué, notamment par le périphérique. Les participants sont également favorables à des parkings en silos pour préserver le foncier et lutter contre les pratiques de parking sauvage existant aujourd'hui.

L'aérogare actuelle doit être *a minima* modernisée.

Pour résumer, à cette table :

- trois personnes sont favorables à un transfert ;
- une personne est contre un transfert car il lui paraît impossible de trouver un nouveau terrain ;
- une personne est contre un transfert car elle souhaite réduire, voire abandonner le transport aérien au profit de moyens de transport plus écologiques.

Enfin, un participant souhaite annuler dès maintenant la dérogation autorisant les avions arrivant par le nord à décaler leur axe d'atterrissage de 13°. Ce réaxage permettrait selon lui aux nantais de se rendre compte immédiatement des impacts négatifs qui accompagnent l'installation de l'ILS.

Table n°4

Le groupe exprime la volonté de privilégier la protection des populations. Cette volonté est renforcée par les résultats de l'étude récente de l'OMS sur l'impact des nuisances sonores aériennes. Ainsi, les participants sont pour un réaménagement a minima de l'aéroport, ce qui correspond pour eux à l'option de référence à 150 millions d'euros. Cet aménagement doit s'accompagner de nouvelles études en vue de trouver un site moins urbanisé pouvant accueillir un aéroport dédié au Grand Ouest.

Par ailleurs, les participants ne souhaitent pas que l'aérogare actuelle soit modernisée.

Table n°5

Le groupe est majoritairement pour le maintien de la piste actuelle mise aux normes, accompagné d'une diminution du trafic et des gênes sonores qui en découlent, en vue d'un transfert de l'aéroport dans les prochaines années (à la table, 6 personnes sur 7 partagent cet avis). Une seule personne s'est exprimée pour la piste en V ou un allongement de 800 m. Cette personne est aussi favorable à l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport.

Le groupe souhaite une réduction des impacts de l'aéroport sur l'environnement et les populations. Face à l'urgence climatique, il apparaît nécessaire de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Une personne explique que la France ne respecte pas actuellement tous ses engagements environnementaux actés lors des accords de Paris de novembre 2016.

En ce qui concerne le couvre-feu, le groupe s'exprime pour une plage horaire plus large que minuit-6h du matin.

Le groupe souhaite diminuer les nuisances (particules fines, sonores) afin de préserver les populations et leur qualité de vie. De plus, les populations qui ne sont pas encore impactées sont à préserver et ne doivent pas être survolées dans le futur. Les participants considèrent qu'il ne faut pas sacrifier les populations actuelles résidant au sud de la Loire.

Un participant souhaite que le kérosène soit taxé.

Conformément aux résultats de l'étude de l'OMS, une personne demande l'abaissement du seuil de référence des courbes de bruit à 45 dB Lden. Cela permettrait de mieux saisir les véritables impacts sonores pour les populations riveraines.

Par ailleurs, quelques participants du groupe souhaitent une modernisation de l'aérogare existante. Sur la desserte de l'aéroport, le groupe rappelle que l'accès actuel est saturé, notamment par le périphérique. Un participant propose de créer des liaisons entre la gare de Nantes et l'aéroport et de baisser le prix du stationnement.

Un participant est surpris que la DGAC n'ait pas d'option préférée et craint que la décision finale ne prenne pas en compte l'avis général ressorti lors de la concertation. Un autre contributeur précise que la communication autour de la concertation lui apparaît insuffisante.

Table n°8

Le groupe se prononce en faveur d'une réduction du trafic aérien pour des raisons écologiques. À l'unanimité, le groupe s'est exprimé pour le développement d'autres modes de transport (trains, cars, ...) et une utilisation accrue des moyens d'échanges informatiques pour les professionnels (vidéo via internet, conférence téléphonique, ...). Ces mesures, plus rapides et plus agréables pour les usagers, entraîneraient selon eux une baisse du trafic aérien.

En ce qui concerne le choix des options de piste par le groupe, les membres n'ont pas trouvé de point d'accord. Deux positions sont apparues :

- deux participants se sont prononcés pour la piste transversale. Cette solution impacte moins de populations et est plus sécuritaire car les zones survolées sont moins urbanisées.
- trois participants sont pour un allongement de la piste actuelle car cette option est la moins impactante sur le plan écologique. En ce sens, le risque d'une mobilisation écologique contre ce projet, comme cela a été le cas Notre-Dame-Des-Landes, est plus faible. Ce scénario semble également réalisable plus rapidement car l'achat des terrains nécessaires à sa création serait moins problématique. De plus, cette solution permet une relative flexibilité quant au futur de l'aéroport : après un premier allongement de 400 m, il serait possible d'opérer un second allongement de 400 m selon l'évolution du trafic.

Le groupe est unanimement favorable à la mise en place d'un couvre-feu *a minima* de minuit à 6h du matin et d'une restriction de 22h à 7h pour les avions les plus bruyants.

Il est nécessaire d'agrandir l'aérogare actuelle sans différencier les niveaux de service (vols *low cost* et vols traditionnels).

Enfin, sur la question de l'accès à l'aéroport, le groupe souhaite un renforcement de la desserte en transports en commun (TER, tramway, bus). Ainsi, à l'unanimité les participants préfèrent un aménagement de l'esplanade à la création de nouveaux parkings.

Retours sur la restitution des groupes

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC), remercie l'ensemble des participants pour leurs remarques et propositions. Elles seront versées au bilan du maître d'ouvrage et étudiées 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 des premiers éléments de réponse « à chaud » aux participants :

- **Sur la protection des populations**, il retient que, selon les participants, cet enjeu doit être considéré comme prioritaire par l'État. Il invite les participants à assister à l'atelier spécifiquement dédié aux impacts sanitaires de l'aéroport, qui se tiendra le 8 juillet prochain. **Sur les mesures et les courbes de bruit présentées** dans le dossier de concertation, la DGAC s'est engagée lors de l'atelier de Bouguenais à produire sur le site internet du projet une fiche explicative sur les calculs des niveaux de bruit. La préfecture de Loire-Atlantique a pris l'engagement de mettre en place prochainement un **Observatoire** sur les effets du développement de Nantes-Atlantique, qui agrégera les données récoltées sur le foncier, l'environnement, la santé, l'habitat et la pollution. Il est par ailleurs possible de **réduire le niveau de bruit et le nombre de personnes impactées** en imposant aux compagnies aériennes un certain nombre de règles. Yoann LA CORTE rappelle l'exemple de l'aéroport de Genève. Le témoignage d'un de ses dirigeants peut être retrouvé en ligne sur [le site internet du projet](#).
- **Sur la capacité de l'État à imposer des contraintes aux compagnies aériennes**, il est rappelé que le contrat de concession est écrit par l'État. Ce dernier peut fixer des obligations pour l'exploitant, qui peut également prévoir lui-même des mesures d'incitation financières pour les compagnies aériennes. Par exemple, il est possible de moduler le tarif de la redevance payée par une compagnie aérienne en fonction de la performance acoustique des avions qu'elle opère. En ce qui concerne **les options soumises à la concertation**, l'État n'a pas d'option privilégiée. Chaque option a ses avantages et ses inconvénients, c'est pourquoi l'objet de la concertation est d'inviter les parties prenantes, qui sont directement concernées par le projet, à faire part de leurs attentes en ce qui concerne la hiérarchisation des enjeux. Cela permettra d'éclairer la décision politique qui sera prise à l'automne prochain.
- **Sur le financement du projet et sa viabilité économique**, une fiche explicative sera mise en ligne sur le site internet du projet. Toutes les options présentées sont réalisables, sinon elles ne seraient pas soumises au débat. La durée du contrat de concession sera adaptée pour que le concessionnaire puisse amortir son investissement et assurer une juste rémunération des capitaux investis. À titre indicatif, un investissement de l'ordre de 500 millions d'euros correspondrait à une durée de contrat de l'ordre de 30 à 40 ans, avec un investissement d'environ 900 millions d'euros le contrat se situerait autour de 50 ans. Yoann LA CORTE rappelle que le futur concessionnaire ne recevra pas de subvention publique pour le réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation. Pour le projet à Notre-Dame-Des-Landes, le niveau d'investissement était de l'ordre de 900 millions d'euros. Ce coût est cohérent avec les ordres de grandeur de coût des options en débat pour le réaménagement de Nantes-Atlantique.
- **Sur l'écologie**, Yoann LA CORTE rappelle d'une part que le Contrat d'avenir signé entre le Premier ministre et la Région prévoit l'amélioration de la desserte ferroviaire du Grand Ouest, notamment des relations avec l'Île-de-France (la ligne Nantes, Angers, Paris). D'autre part, la filière du transport aérien s'est engagée lors de la COP 21 à participer à la lutte contre le réchauffement climatique en divisant par deux ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport au niveau de 2005. La France est également engagée par un accord mondial, le CORSIA, qui contribuera à stabiliser les émissions de GES de l'aviation civile internationale à leur niveau de 2020. Tous ces éléments sont à retrouver dans le dossier de concertation. Un témoignage vidéo du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) est également en ligne sur le [site internet du projet](#). Par ailleurs, la France porte un projet à l'échelle européenne de taxe sur le kérosène.
- **Sur la décision finale de l'État**, Yoann LA CORTE rappelle que la DGAC publiera un bilan reprenant les avis des participants à l'issue de la concertation. C'est une obligation réglementaire. Ce rapport récapitulera tout ce qui a été exprimé et devra montrer en quoi la décision répond aux avis exprimés. L'ensemble de processus se réalisera sous le contrôle de la CNDP, représentée par ses deux garantes. La CNDP rendra aussi un avis sur la décision du maître d'ouvrage au regard des attentes exprimées lors de la concertation.

Un participant demande la fin immédiate de la dérogation de désaxage de 13° des avions atterrissant par le nord de la piste, afin que les Nantais prennent mieux conscience des nuisances engendrées par le réaxage et que la concertation se déroule en totale transparence.

Yoann LA CORTE explique qu'il n'est pas possible de modifier dans de tels délais les trajectoires d'approche. La mise en place de l'ILS nécessite d'acquérir quelques terrains fonciers pour pouvoir poser les installations de sécurité. Une fois l'instrument posé, il faut le régler, ce qui prend du temps. Par ailleurs, il n'est pas possible de modifier les trajectoires des avions sans l'organisation préalable d'une enquête publique. Différentes informations sont à retrouver sur le sujet en annexe 19 du dossier de concertation (à retrouver sur le site internet du [projet](#)). Aujourd'hui, de nombreuses personnes sont concernées par le bruit. Après la remise dans l'axe et l'instauration d'un couvre-feu, le nombre de personnes exposées sera sensiblement équivalent. En revanche, ce ne seront pas les mêmes populations qui seront survolées. Il évoque la possibilité de mettre en place des stations de mesures de bruit sur les nouvelles trajectoires.

Le participant insiste sur le fait que les populations qui seront impactées à l'avenir n'ont pas connaissance de cette remise dans l'axe des avions pour les trajectoires d'atterrissages par le nord, ce qui représente selon lui un biais pour la concertation.

Yoann LA CORTE précise que toutes les simulations de courbes de bruit associées à toutes les options sont [mises en ligne](#). Ces documents prennent en compte la remise dans l'axe. La DGAC va faire davantage de publicité pour le prochain atelier organisé à Nantes dans le cadre de cette concertation. Il souhaite que chacun puisse donner son avis et invite les participants à inciter leurs connaissances à venir au prochain atelier.

Une personne questionne le dispositif de communication qui a informé les habitants de cet atelier.

Yoann LA CORTE détaille le dispositif de communication : de la publicité dans Ouest France et Presse Océan, des avis de concertation affichés en mairie, un communiqué de presse publié la veille de l'atelier par la DGAC. Malgré tout cela, il constate un relatif intérêt de la part des Nantais, alors que la salle pouvait accueillir 150 personnes.

Un participant, membre de l'Association des Riverains et Amis de la Beaujoire, demande comment il est possible de participer à l'atelier « acteurs et associations ».

Yoann LA CORTE, précise que la DGAC va prendre contact avec cette association. L'atelier est ouvert à toutes les associations souhaitant participer.

Un participant dit voir environ 4 à 6 % des vols passer entre Saint-Nicolas et la Tour Bretagne, ce qui ne correspond pas à la trajectoire désaxée. Ces avions sont-ils sanctionnés ?

Frédérique DANTZER, expert navigation aérienne pour le Grand Ouest au sein de la DGAC, explique que les avions sont aujourd'hui sur un axe d'approche décalé de 13°. Ils seront réaxés avec la mise en place de l'ILS. Aujourd'hui, si des avions empruntent un autre itinéraire, c'est qu'il s'agit d'un changement de configuration. Cela signifie que les conditions climatiques ont changé (exemple : un changement de sens du vent). Dans ce cas de figure, les avions sont reroutés et doivent alors passer par le sud pour atterrir.

Le participant précise qu'il fait référence aux trajectoires classiques, lorsque le vent vient du sud et que les avions doivent passer au-dessus du château. Il affirme que, régulièrement, des avions passent pourtant au-dessus du Cours des 50-Otages pour atterrir par le nord.

Yoann LA CORTE rappelle que le contrôle du respect des trajectoires relève d'une autorité indépendante, l'ACNUSA, dont le président est là ce soir. Des informations sur le respect des trajectoires prévues pourront être publiées sur le site internet du projet.

Sylvie HAUDEBOURG conclut la réunion. Elle relève que les participants à la concertation sont d'une grande diversité en termes d'âge, de lieu d'habitation, d'investissement par rapport au sujet, d'avis et approches. Cette concertation reflète la réelle complexité du projet. La CNDP demande toujours un effort au maître d'ouvrage sur les moyens apportés (communication et équipes mobilisées) pour faire participer les citoyens. Cet investissement est important et a pour objectif d'accueillir de nombreux participants. Elle invite les participants à parler du prochain atelier organisé à Nantes autour d'eux.