



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

Données d'entrée

Quoi : Atelier associations et acteurs

Quand : jeudi 27 juin 2019 de 18h30 à 21h

Où : Préfecture de Loire-Atlantique, 6 quai Ceineray, Nantes

Participants : 30 personnes représentant une association ou un corps constitué mobilisés autour des enjeux du projet de réaménagement et rencontrés en amont de la concertation par la CNDP ou la DGAC :

- ACSAN (Association contre le survol de l'agglomération nantaise) : 2 personnes
- Des Ailes pour l'Ouest : 1 personne
- Association des riverains et amis de la Beaujoire : 1 personne
- L'Atelier Citoyen : 2 personnes
- FNE Bretagne Vivante : 2 personnes
- Cédpa : 2 personnes
- Chambre de l'agriculture 44 : 2 personnes
- COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien) : 4 personnes
- Collège Santé publique : 2 personnes
- COLTRAN (Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique) : 2 personnes
- DEINA (Défense des élèves impactés par Nantes-Atlantique) : 2 personnes
- ESG INFRA : 1 personne
- FNE (France Nature Environnement) Pays de la Loire : 2 personnes
- GICA-NA (Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique) : 1 personne
- Groupe nature de Saint-Aignan de Grand Lieu : 1 personne
- LPO (Ligue de protection des oiseaux) 44 : 1 personne
- SNPN (Société nationale de protection de la nature) : 1 personne
- Sud Loire Avenir : 1 personne

Deux membres de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires) étaient également présents en tant qu'observateurs.

Déroulé de la réunion :

- ▼ **Introduction de la Commission nationale du débat public**
 - Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable
- ▼ **Présentation de l'atelier**
 - Guilhem BLANCHARD
- ▼ **Temps de travail en atelier**
- ▼ **Temps de restitution**
- ▼ **Retour sur la restitution des tables**
- ▼ **Conclusion de Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable**
- ▼ **Conclusion de Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Introduction

Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG remercie les participants pour leur présence. La particularité de cet atelier est de réunir des profils différents qui agissent sur le projet de réaménagement de l'aéroport de façon organisée. Depuis le début de la concertation, les garantes sont admiratives de la volonté de la grande majorité des participants de jouer le jeu des ateliers. L'exercice n'est pourtant pas simple. Les participants s'en emparent pour questionner le projet et ses impacts, en formulant de nombreuses propositions et contre-propositions. Les 17 cahiers d'acteurs déposés sur le site internet du projet sont le symbole de la vitalité de cette concertation et d'une réelle volonté de participation. Cela honore les participants et le territoire.

A la demande de la CNDP (Commission nationale du débat public), une expertise complémentaire indépendante sur l'évolution du trafic aérien à Nantes-Atlantique va être lancée. La finalisation des détails contractuels est en court et les résultats sont attendus pour mi-juillet.

Un atelier dédié aux enjeux sanitaires sera par ailleurs organisé le 8 juillet.

Les garantes poursuivent leur travail d'écoute et d'observation, avec le souci de favoriser la transparence et l'accès à l'information.

Cet atelier est important pour creuser le projet, le « challenger » et éclairer les propositions alternatives argumentées.

Les garantes se tiennent à disposition pour répondre à toutes les questions concernant la concertation.

Présentation de l'atelier

Guilhem BLANCHARD

Guilhem BLANCHARD remercie les participants d'être venus si nombreux et excuse le directeur du projet, Yoann LA CORTE, qui ne pouvait pas être présent à cet atelier.

Il présente l'équipe de la maîtrise d'ouvrage, qui sera présente pour répondre aux questions des participants lors des travaux collectifs.

Conformément à la demande des participants, l'atelier est organisé autour de tables thématiques. Il s'inscrit dans la dynamique de la concertation déjà engagée. L'objectif est de permettre aux corps constitués d'échanger entre eux sur les différentes thématiques afin de nourrir les propositions et pouvoir approfondir les idées présentes dans les cahiers d'acteurs déposés en ligne. Ce sera l'occasion d'exprimer les consensus et les dissensus des différentes parties prenantes et de proposer ainsi une réflexion collective et argumentée visant à nourrir le bilan de la concertation et la décision du maître d'ouvrage.

Les quatre thématiques proposées ont préalablement été soumises aux participants :

- Quel projet pour mieux protéger la population ?
- Comment moderniser Nantes-Atlantique pour répondre à l'évolution des besoins de mobilité aérienne ?
Quelles attentes et propositions pour la desserte de l'aéroport ?
- Quelles mesures pour minimiser l'impact environnemental du projet ?
- Vos alternatives ou mesures complémentaires au projet

Cette dernière table thématique sera l'occasion d'aborder la question du transfert pour les associations qui le souhaitent. Les participants sont invités à argumenter la faisabilité et l'opportunité des alternatives proposées.

Les participants peuvent choisir librement leur table thématique. Ils disposent d'1h15 pour échanger et rédiger leurs points de consensus et de dissensus sur le livret de participation.

Ils 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.

Temps de restitution

Chaque table désigne un rapporteur qui restitue le travail de groupe devant l'ensemble de la salle, la DGAC et la CNDP. Le temps imparti à chaque restitution est d'environ 10 min.

Quel projet pour mieux protéger la population ?

La table était composée de 10 participants, représentant les associations suivantes : DEINA, COCETA, FNE Pays de la Loire, Cédpa, l'Atelier Citoyen, l'Association des riverains et amis de la Beaujoire, GICA-NA, Collège Santé publique.

Le rapporteur précise qu'il a été difficile pour le groupe de ne pas s'engager immédiatement dans des discussions très techniques en raison de la grande acculturation des participants au sujet.

Les consensus

La table a défini la liste des nuisances à diminuer pour mieux protéger les populations :

- Le bruit ;
- La pollution atmosphérique ;
- Les risques d'accident.

Elle estime que le nombre d'habitants survolés est un facteur essentiel pour penser la protection des populations.

Les participants considèrent que les options proposées par la DGAC manquent de précision. Pour la piste transversale, ils souhaiteraient connaître le nombre de personnes réellement impactées. Ils demandent également s'il serait possible de faire évoluer le positionnement proposé pour cette nouvelle piste.

Les différentes options de réaménagement nécessiteraient une durée de réalisation longue, tandis qu'il y a urgence à protéger les populations impactées. Les participants souhaitent donc la mise en place immédiate de mesures de protection, telles que l'instauration d'un couvre-feu.

Dans le cadre d'un schéma de prévention, il est nécessaire de diminuer le nombre personnes ciblées par un risque lorsqu'il y en a un.

Les dissensus

Le rapporteur précise qu'il est difficile de définir des mesures d'intérêt général, du fait des différences de chaque situation et des multiples enjeux.

Les participants s'interrogent sur le réaxage : est-ce une option ou une obligation à partir de 2021 ? Le dossier de concertation laisse penser que la remise dans l'axe exposerait moins de personnes.

Une partie de la table souhaite la mise en place d'une piste transversale, l'autre non.

Les propositions complémentaires

L'Atelier Citoyen propose plusieurs mesures techniques pour réduire les nuisances sonores :

- relever la pente d'approche des appareils pour qu'ils prennent plus rapidement de l'altitude ;
- décaler le seuil de piste pour diminuer les nuisances lors des approches des avions ;
- privilégier des décollages dans l'axe de la piste avec des taux de montée élevés.

Le rapporteur interroge la DGAC à ce sujet : si on augmente la pente d'approche, cela serait-il moins impactant pour la population en termes de décibels ?

Comment moderniser Nantes-Atlantique pour répondre à l'évolution des besoins de mobilité aérienne ? Quelles attentes et propositions pour la desserte de l'aéroport ?

La table était composée de 5 participants, représentant les associations suivantes : Des Ailes pour l'Ouest, L'Atelier Citoyen, ESG INFRA, COCETA, FNE Bretagne Vivante.

Les consensus

Le seul consensus concernant la desserte porte sur le fait qu'il s'agit d'une problématique difficile. De nombreuses contraintes spatiales sont à prendre en compte, car la zone est très dense avec la présence de l'aéroport, mais aussi du campus de l'IRT (Institut de recherche technologique) Jules Verne. L'accès à cette zone est déjà saturé et l'augmentation du trafic rendra la situation d'autant plus compliquée si aucune solution n'est trouvée.

La création de parkings en silo remporte l'adhésion de l'ensemble des participants.

Les dissensus

Sur les autres solutions de desserte, les avis divergent. La saturation du périphérique et des ponts sont des questions complexes.

Selon l'Atelier Citoyen et FNE Bretagne Vivante, le développement des transports en commun permettrait de faire face aux problématiques exposées.

L'un des participants a présenté au titre d'EGS INFRA les raccordements possibles avec l'étoile ferroviaire nantaise existante. Ce projet pourrait être à fort potentiel, car la ligne ferroviaire existe et pourrait être améliorée pour mieux connecter l'aéroport.

La prolongation du tramway jusqu'à l'aéroport apparaît comme une bonne solution pour certains participants. Une boucle à voie unique permettrait d'éviter la construction de nouveaux ponts pour franchir la Loire. D'autres contributeurs s'opposent à cette solution pour des questions de foncier et de temps de trajet.

Une autre solution serait la mise en place d'un BHNS (bus à haut niveau de service) en site propre, ce qui permettrait d'améliorer la desserte de la zone industrielle D2A (Domaine d'activités aéroportuaires) et de favoriser son développement. Actuellement, les transports en commun ne représentent que 4 % de part de marché pour les déplacements vers cette zone. La création d'un bus en site propre devrait permettre de réduire considérablement l'utilisation de la voiture.

En cas de choix d'une piste transversale, il serait envisageable de créer une deuxième aérogare assez excentrée par rapport à l'aérogare actuelle, en bout de piste, avec un accès spécifique par l'est. Cela nécessiterait une étude importante. L'association Nexus propose également la création d'une aérogare à l'ouest, avec un accès direct à la voie de chemin de fer vers Pornic.

L'Atelier Citoyen conteste les chiffrages établis par la DGAC dans le dossier de concertation, en jugeant ces estimations trop élevées. L'association est favorable à la construction d'une aérogare *low-cost* sur une partie du site actuellement occupé par l'aéro-club de Loire-Atlantique, pour 18 mois de chantier environ. Le coût d'aménagement de l'aérogare *low-cost* « Billi » à Bordeaux était de 20 millions d'euros. Le coût pour un réaménagement de l'aérogare actuelle a fait débat parmi les participants. L'Atelier Citoyen l'estime à 1000 € / m², d'après les chiffres du rapport de médiation de 2017.

La table a également échangé sur les contraintes de mise aux normes de l'aéroport et le réaxage.

L'Atelier Citoyen propose un prolongement de la piste de 315 m au sud, pour un coût de 20 millions d'euros. Des Ailes pour l'Ouest précise que cette option lui paraît difficilement réalisable en raison de la proximité du bassin versant de Grand Lieu, protégé par la loi littoral. Cette position ne fait pas consensus.

De leur côté, le COCETA et Des Ailes pour l'Ouest estiment que les fortes contraintes foncières, spatiales et sonores liées au site actuel de l'aéroport aboutiront à moyen/long terme au transfert de l'aéroport.

Quelles mesures pour minimiser l'impact environnemental du projet ?

La table était composée de 10 participants, représentant les associations suivantes : FNE Bretagne Vivante, FNE Pays de la Loire, la Chambre d'agriculture du 44, SNPN Lac de Grand Lieu, Groupe nature de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Les participants ont abouti à un consensus concernant l'ensemble des points abordés.

Les impacts des options de piste sur l'environnement

L'option transversale est la plus impactante sur le plan environnemental, avec :

- la nécessité d'un gros volume de remblai ;
- des conséquences sur des zones humides et des étangs ;
- une incidence sur le couloir d'alimentation quotidienne des oiseaux. Aucune information n'est disponible sur ce sujet dans les éléments fournis par la DGAC.
- un impact sur le ruisseau de la Patouillière, qui est un des rares ruisseaux à rester en eau en période sèche. Il se jette dans l'Ognon, qui débouche sur le Lac de Grand Lieu. Au total, 1,5 km de cours d'eau seront mis à mal, sans qu'aucune compensation ne puisse recréer le réseau hydraulique perdu. Il s'agit pourtant d'une tête de sous-bassin versant.
- la destruction d'un siège d'exploitation agricole aux Rairies.

La piste en V provoquerait une rupture dans un couloir écologique majeur nord/sud entre le Lac de Grand Lieu et la Loire, et détruirait entièrement le bois de Bougon.

La forêt urbaine organisée par le PLUm de Nantes Métropole s'en trouverait lourdement impactée.

L'allongement à 400 ou 800 m nécessiterait :

- la fermeture d'un centre équestre ;
- la mise en place des mesures de compensation importantes d'un point de vue d'agricole (sièges d'exploitation et vignes impactées) ;
- l'acquisition de réserves foncières importantes ;
- la destruction d'une zone de landes au sud de la piste à haute valeur environnementale avec un nombre d'espèces végétales très important, d'ordre presque patrimonial ;
- le remblai d'une zone humide située à 600 m au-dessus de la piste ;
- la condamnation du bourg de Saint-Aignan.

Les participants souhaitent par ailleurs que la DGAC mette à disposition des cartes précises détaillant les emprises au sol des options de piste et d'aéroport afin d'affiner leur analyse.

Les propositions

De façon générale, la table prône :

- une limitation du nombre de passagers ;
- un travail sur l'éclairage et une gestion différenciée des espaces aéroportuaires ;
- l'établissement d'un diagnostic par une équipe de chercheurs à Lyon spécialisée dans les effets de bruit sur la faune et la flore. Elle pourrait se prononcer à la fois sur l'état actuel et sur les possibles impacts des différentes options de piste sur cette question.

Plus spécifiquement concernant la desserte et les accès à l'aérogare, les contributeurs recommandent :

- une prise en compte de la proximité du bois de Bougon ;
- une limitation de l'emprise foncière des espaces de stationnement en privilégiant des bâtis verticaux, afin d'économiser de l'espace ;

La table souhaiterait notamment limiter l'usage de l'avion à travers :

- une meilleure intégration de modes de transport alternatifs, en particulier du train ;
- une rationalisation des aéroports entre eux ;
- une taxation du kérosène.

Ils rappellent le principe « Éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement » présent dans la loi biodiversité et recommandent l'évitement plutôt que la compensation.

Vos alternatives ou mesures complémentaires au projet

La table était composée de 10 participants, représentant les associations suivantes : COCETA, COLTRAN, Des Ailes pour l'Ouest, ACSAN, Sud Loire Avenir, Cédpa et LPO 44.

Les consensus

Tous les participants s'accordent sur le fait que la protection des riverains doit être une priorité. Cependant, le nombre de riverains actuellement impactés ne fait pas consensus : COCETA, COLTRAN, Des Ailes pour l'Ouest, ACSAN et Sud Loire Avenir l'estiment à 80 000 personnes, tandis que Cédpa et LPO 44 demandent une vérification de ce chiffre.

Les dissensus

Deux visions se sont opposées au sein de la table. Une partie des participants (COCETA, COLTRAN, Des Ailes pour l'Ouest, ACSAN et Sud Loire Avenir) souhaite étudier la possibilité de transférer l'aéroport sur un nouveau site, afin d'assurer le développement économique du territoire tout en éloignant la source des nuisances sonores et des polluants atmosphériques d'une zone densément habitée. Elle considère que l'aéroport est un moteur essentiel pour le développement économique du territoire. Le transfert lui apparaît crédible au même titre que l'était le projet de Notre-Dame-des-Landes.

L'autre partie de la table (Cédpa et LPO 44) préconise un maintien de l'aéroport existant et la mise en place de mesures de limitation de trafic telles que l'interdiction des vols de nuit. L'optimisation des trajectoires, la hausse des niveaux de survol et le transfert d'une partie du trafic vers d'autres aéroports pourraient également contribuer à diminuer les nuisances sonores et protéger les riverains.

Les deux associations souhaitent une réduction du trafic aérien au profit du développement de modes de déplacement terrestres, moins polluants (notamment le transport ferroviaire). Elles considèrent que l'option d'un transfert n'est crédible ni d'un point de vue économique, ni d'un point de vue écologique, notamment en raison de l'incertitude sur l'avenir du transport aérien dans les décennies à venir.

Les tenants d'un transfert vers un nouveau site ont un désaccord sur le calendrier du projet. Certains envisagent un transfert à moyen/long-terme, tandis que d'autres souhaiteraient trouver dès 2025 des alternatives au maintien de l'aéroport actuel pour concilier le développement économique et la protection des riverains.

COLTRAN précise qu'il lui apparaît essentiel d'étudier le transfert pour les générations futures. L'aéroport se situe aujourd'hui dans une zone trop enclavée. Un transfert à très court-terme apparaît cependant peu réaliste compte tenu des procédures très longues en France, notamment en cas de recours. Dans son cahier d'acteur, COLTRAN présente des solutions montrant qu'il est possible d'imaginer un transfert qui soit conciliant pour la protection des populations et viable économiquement.

Le rapporteur précise que l'exercice de l'atelier a été difficile, car deux approches très différentes sur l'avenir de l'économie et de l'environnement se sont affrontées.

Retour sur la restitution des tables

Guilhem Blanchard remercie les participants d'avoir participé à l'exercice et présenté des restitutions claires et synthétiques.

Il revient sur plusieurs questions posées par les participants :

- **Concernant l'obligation du réaxage** : l'autorité nationale de surveillance, qui travaille sous le contrôle de l'Agence européenne de sécurité aérienne, demande l'installation d'un système de guidage vertical ILS (Instrument Landing System) pour une optimisation de la sécurité. Cela nécessitera une remise dans l'axe à partir de 2021. Cette mesure est bien obligatoire, et non optionnelle.
- **Sur l'impact acoustique d'un relèvement des pentes d'approche et de décollage** : la pré-étude réalisée en 2017 sur ce sujet a été peu conclusive. Cependant, cette question pourra éventuellement être approfondie par la DGAC dans une phase ultérieure.
- **A propos de l'impact de la piste transversale sur le couloir aviaire** : la DGAC a bien noté l'alerte des associations environnementales à ce sujet et étudiera cette question importante.
- **Concernant les cartes précises des emprises foncières** : la concertation se déroule dans une phase très amont du projet. L'étude d'impact sera réalisée seulement dans un second temps, une fois les grandes orientations du projet définies, pour la déclaration d'utilité publique. Pour le moment, la DGAC n'a donc pas encore défini précisément les emprises foncières. Cependant, elle peut fournir des cartes schématiques des emprises, à titre indicatif.

Conclusion de Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG constate la complexité des sujets mis sur la table. Les échanges entre les participants montrent la difficulté de former une décision sur les différentes problématiques soulevées. Elle note la qualité des échanges et la profondeur de l'expertise des acteurs.

Elle invite tous les acteurs à contribuer à la concertation jusqu'au 31 juillet 2019.

Conclusion de Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique

Baptiste MANDARD remercie les participants d'être venus nombreux à cet exercice de débat et de confrontation des points de vue. Ces échanges ont offert une photographie riche des positions des différents acteurs du territoire.

Il invite les acteurs à participer aux prochains temps de rencontre à venir, tels que l'atelier participatif à Nantes le 2 juillet 2019 et l'atelier dédié aux enjeux sanitaires le 8 juillet 2019.