



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** : Mardi 25 juin 2019, de 18h30 à 21h30

**Où** : Salle Moyano-Delgado, Place J.B. Daviais, 44400 Rezé

**Participants** : 91 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**
  - Gérard ALLARD, Maire de Rezé et Vice-président de Nantes Métropole
  - Baptiste MANDARD, Sous-préfet de Loire-Atlantique
  - Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable (CNDP)
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique**
  - Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Temps de travail par table**
- ▼ **Temps de restitution des participants**
- ▼ **Clôture de la réunion**

## Synthèse des échanges

### Introduction et mot d'accueil

#### **Gérard ALLARD, Maire de Rezé**

*Gérard ALLARD* remercie les participants d'avoir répondu présent à l'invitation de l'État, représentés par messieurs *Baptiste MANDARD*, Sous-préfet de Loire-Atlantique, et *Yoann LA CORTE*, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC).

Il rappelle que la ville n'est pas à l'initiative de cette réunion publique et qu'il n'est donc pas responsable de la fouille qui a eu lieu à l'entrée de la salle.

Bien qu'il ne soit pas à l'initiative de la concertation et qu'il soit critique vis-à-vis de celle-ci, il déclare ne pas être adepte de la politique de la chaise vide. L'État a un projet majeur pour le territoire. Il consulte la population, il est donc primordial de participer à la démarche et de s'exprimer. *Gérard ALLARD* invite tous les rezéens à participer, par voie numérique ou lors des temps de rencontre.

Il insiste sur le fait que ce dossier est crucial pour le territoire, pour le développement économique et pour la santé des habitants.

Enfin, *Gérard ALLARD* remercie la garante de sa présence et pour le rôle qu'elle tient durant toute la concertation.

#### **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. Il rappelle que cette dernière a débuté le 27 mai dernier. Il précise que cette concertation permet d'aborder tous les sujets qui intéressent les participants à un moment où l'ensemble des grands choix du projet n'est pas encore arrêté et peut être débattu.

*Baptiste MANDARD* sera au côté des experts de la DGAC lors de ce temps de rencontre pour répondre à toutes les questions. Il souhaite à tous une soirée riche d'échanges.

#### **Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable (CNDP)**

*Brigitte FARGEVIEILLE* remercie l'ensemble des participants pour leur présence et excuse *Sylvie HAUDEBOURG* qui ne pouvait pas être présente ce soir.

Une démarche de concertation donne la parole aux citoyens le plus tôt possible dans la vie d'un projet. Son objectif est de discuter des alternatives, des enjeux socio-économiques, des caractéristiques environnementales et territoriales du projet. C'est aussi d'informer les personnes concernées, afin qu'elles puissent dialoguer et apporter leurs avis.

*Brigitte FARGEVIEILLE* rappelle qu'un garant est avant tout une personne engagée en faveur de la concertation. Nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), il est indépendant (il n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage), neutre et impartial. Son objectif est de faire respecter les règles de la concertation préalable, avec écoute et bienveillance. Ces trois règles sont :

- La sincérité des informations transmises, en toute transparence ;
- Le principe d'argumentation des avis émis ;
- L'équivalence de traitement entre les participants.

D'ici le 31 août, les garantes produiront un bilan de tous les arguments échangés lors des deux mois de concertation. L'objectif sera notamment de déterminer 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](http://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.

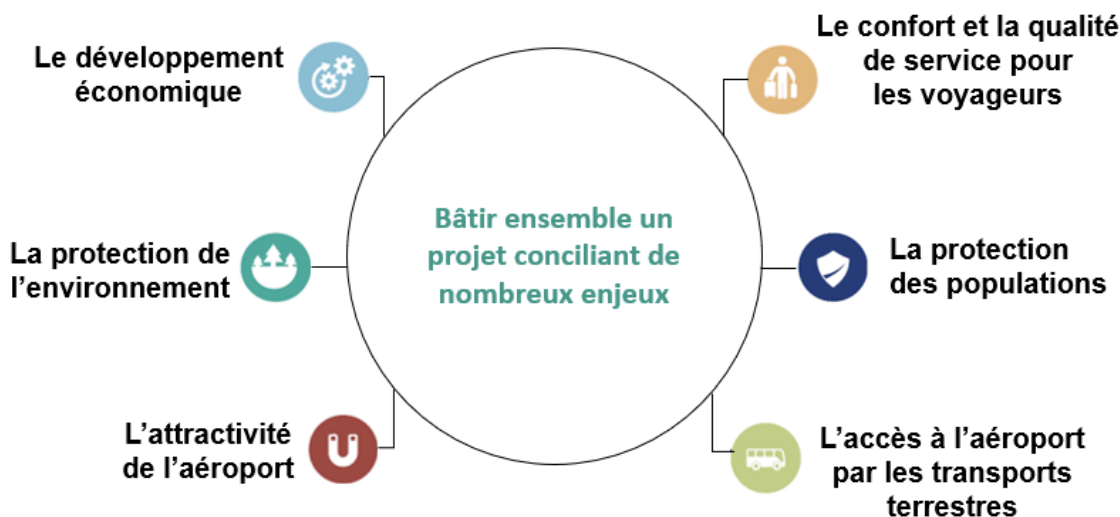
### *Pourquoi réaménager Nantes-Atlantique ?*

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 médiane retenue par la DGAC pour 2040 est de 11,4 millions de passagers par an et de 89 000 mouvements.

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

### Quels enjeux autour du projet ?



### Les options soumises à la concertation

Plusieurs options sont mises en débat.

#### ■ Les options de réaménagement de la piste

Les options pour le réaménagement de la piste ne répondent pas à un besoin aéronautique particulier, mais visent à limiter les nuisances sonores 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 le 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 1

En préambule, le groupe demande des garanties pour la prise en compte de leurs avis. Ils rappellent que le résultat du vote des nantais sur Notre-Dame-des-Landes (NDDL) n'a pas été respecté.

La seule option viable pour les participants est de limiter le trafic ou de le réduire dans les années à venir. Pour y arriver, plusieurs pistes sont proposées :

- Mise en place d'un couvre-feu dur de 22h30 à 6h30. Si possible, des restrictions de vol les samedis et dimanches sont également demandées.
- Répartition des flux dans le Grand Ouest entre les villes de Rennes, Lorient, Angers, ... pour mieux répartir les nuisances.
- Transférer l'aéroport dans une zone moins peuplée (exemple : Châteaubriant). Certaines villes pourraient se porter candidate.
- Imposer aux compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport de Nantes de moderniser leurs flottes en s'équipant des dernières générations d'avions, moins polluants et moins bruyants.
- Limiter les vols intérieurs et favoriser les moyens de transport alternatifs à l'avion.
- Arrêter de construire des bâtiments publics (exemple : écoles) sous les couloirs aériens.
- Mesurer les réelles expositions au bruit. En effet, les niveaux de bruit mesurés en Lden ne reflètent pas les expositions réelles des habitants. Le groupe affirme que le niveau d'exposition des habitants en décibels dépasse les 90dB. Or, l'État contraint pourtant les entreprises à ne pas exposer les salariés à plus de 85dB.
- Mesurer la pollution de l'air. Plusieurs participants font le lien entre la pollution atmosphérique issue du trafic aérien et certaines tâches présentes sur leurs toits.

Le groupe se pose également la question de savoir pourquoi la DGAC expliquait il y a 3 ans que l'extension de l'aéroport était impossible tandis qu'aujourd'hui c'est le projet privilégié.

En conclusion, les participants à la table font de nouveau part de leur consensus : il est nécessaire de limiter puis réduire le trafic aérien pour le bien-être des nantais et de l'environnement. Ainsi, le maintien de la piste actuelle est l'option privilégiée par le groupe. Il précise que ce scénario doit s'accompagner d'un développement des transports alternatifs tel que le train.

### Table 2

Les participants à cette table appellent aussi à une limitation du transport aérien dans les années à venir pour lutter contre réchauffement climatique. De plus, les recherches en matière de réduction des nuisances sonores et d'émissions de polluants sont à accentuer. Le groupe propose de travailler sur la taille des avions, sur le bruit qu'ils émettent ou encore les carburants qu'ils utilisent.

Certains participants souhaitent une meilleure répartition des flux aériens, notamment des vols *low-cost*, entre les aéroports du Grand Ouest, notamment celui de Rennes.



L'accès à l'aéroport en transports en commun doit être privilégié, en prolongeant la ligne 3 du tramway par exemple. Un participant insiste sur l'urgence d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport avant même le lancement du réaménagement de Nantes-Atlantique. Il propose également la mise en place de trains automatisés et demande le rétablissement d'une aire de dépose-minute (de 30 min).

Le groupe souhaite l'instauration d'un couvre-feu, les plages horaires 23h-6h et 22h30-6h30 sont proposées.

En ce qui concerne les scénarios de piste, le groupe n'a pas trouvé de consensus :

- 1 participant considère qu'aucune solution ne paraît recevable, ni pour l'environnement ni pour la protection des populations. Il affirme qu'à chaque fois que la piste transversale a été étudiée, ce scénario a été rejeté. Par ailleurs, l'allongement de la piste ne permet pas de protéger les habitants de Saint-Aignan et pose question quant au devenir des concerts d'orgue qui se tiennent actuellement dans l'église de la ville.
- 2 personnes sont pour le maintien et la rénovation de la piste actuelle et la mise en conformité de l'aérogare. Cette solution limite l'impact du projet sur les zones humides et les terrains agricoles.
- 1 personne est pour l'allongement de la piste de 400 m et 800 m. Selon elle, plus l'allongement de la piste sera grand, moins la ville de Rezé sera impactée.
- 2 autres participants ne souhaitent pas se prononcer car ils ne disposent pas assez d'informations.

Quel que soit le scénario retenu, les participants posent la question de la prise en compte des habitants de Saint-Aignan. Ils craignent que ces derniers ne soient sacrifiés.

De manière plus générale, le groupe regrette :

- Le non-respect des résultats du référendum sur le transfert de l'aéroport à NDDL.
- De ne pas avoir les résultats de l'étude d'impact dès la phase de concertation.
- Le manque de présentation et d'explication des documents de travail mis à la disposition du groupe.
- L'imprécision des cartes proposées.

Enfin, une personne remarque qu'à Nantes, la construction de nouveaux ponts sur la Loire est plus urgente que l'aménagement d'un grand aéroport.

### **Table 3**

Le groupe exprime le souhait global de mieux limiter et répartir les nuisances aéroportuaires sur le territoire.

Les contributeurs veulent un aéroport sobre. Le nombre de mouvements d'avions doit être limité à environ 50 000 mouvements par an, soit un retour à la situation effective entre 2012 et 2015. Un couvre-feu est également à mettre en place entre 6h30 et 22h30 et le trafic aérien pourrait être diminué le week-end. Enfin, le bruit généré par l'aéroport doit être limité et stabilisé, comme à Genève.

Les participants veulent également un aéroport éthique, c'est-à-dire fiscalement engagé. Plusieurs leviers existent, certains se décident à l'échelle européenne, d'autres peuvent être mis en place plus localement. Ainsi, au-delà d'une taxe sur le kérosène, les taxes aéroportuaires pourraient être augmentées afin d'arrêter les vols à 35 euros.

L'aéroport de Nantes-Atlantique doit enfin être un aéroport local, respectueux de l'aménagement du territoire. Le trafic doit être mieux réparti sur territoire entre les aéroports d'Angers, Rennes, Nantes, etc.

En ce qui concerne les scénarios d'aménagements de piste, il n'y a pas de majorité au sein du groupe :

- 2 participants sont pour la piste transversale car cette option permet une réduction importante de l'impact sonore.
- 3 personnes s'expriment pour le maintien de la piste actuelle et un retour à la situation effective entre 2012 et 2015.
- 3 contributeurs sont quant à eux sans positionnement car ils ne trouvent aucune option convenable. Les scénarios présentés reportent dans tous les cas les nuisances sur d'autres territoires.



#### Table 4

En préalable, le groupe rappelle que le non-respect des résultats du référendum de 2016 par l'État est une marque de mépris à l'égard des citoyens. Selon un participant, demander à la population locale de trouver une solution en 2 mois à un dossier à l'étude depuis près de 50 ans constitue un manque de respect.

Ensuite, les contributeurs demandent l'organisation de deux études publiques sur les impacts de l'aéroport :

- Une première mise en place par l'ARS (Agence régionale de santé) portant sur les impacts sanitaires (nuisances sonores et particules fines).
- Une seconde sur l'impact environnemental de l'aéroport et son accessibilité (*quid* du respect de la nature, par exemple du lac de Grand Lieu classé site Natura 2000).

De plus, le groupe souhaite des informations complémentaires sur le Fond de compensation de Nantes-Atlantique (FCNA). Qui va être indemnisé ? Les participants souhaitent également connaître la carte du nouveau PGS (Plan de gêne sonore). Ce plan va-t-il être révisé ou élargi ?

Une autre question du groupe porte sur le coût induit par l'abandon du projet de transfert à NDDL.

Quel que soit l'option proposée, la diminution du nombre de personnes impactées est très limitée, dans un contexte de densification urbaine et de pression sur les rares emprises foncières restantes autour de Nantes. Le groupe a l'impression que le Sud Loire est sacrifié et que le projet consiste uniquement à protéger la ville de Nantes. L'unique solution favorisant la santé et la sécurité des populations est le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

En attendant celui-ci, le groupe propose de rénover la piste actuelle sans pour autant augmenter le trafic. Pour maîtriser l'augmentation du trafic, il est proposé de développer le train pour les trajets nationaux notamment. Les aéroports de Rennes et d'Angers pourraient également être développés et accueillir une plus grande part du trafic aérien.

Les participants expliquent enfin que la mise en place d'un couvre-feu est indispensable et proposent la plage horaire 22h-7h.

#### Table 5

Le groupe s'exprime collectivement pour un transfert et rappelle que c'était le souhait exprimé par la population lors du référendum de 2016. Ce vote n'a pas été respecté, la démocratie s'en retrouve bafouée.

D'un point de vue environnemental et écologique, tous les scénarios d'aménagement soumis à la concertation ont un impact néfaste :

- L'eau se déversant dans le lac de Grand Lieu pourrait ainsi être affectée par les remblais qui devront être réalisés (exemple : pour un allongement de 800 m, il faudrait 12 m de remblais). Il est rappelé que de nombreux remblais ont déjà eu lieu par le passé. Par ailleurs, les travaux entraîneront également des coupures hydrologiques.
- La pollution atmosphérique due au kérosène consommé par les avions est aussi citée.
- La destruction de forêts est rendue nécessaire par les différents scénarios, que ce soit à la Ville-au-Denis, la forêt urbaine de Bouguenais ou la forêt du Château-Bougon.
- Les aménagements auront des conséquences sur les axes de migrations des oiseaux. Sur ce sujet, des études avancées ont été entreprises. Cependant, ce n'est pas le cas sur l'ensemble de la faune et de la flore. Les résultats des études en cours ne seront disponibles qu'en décembre. Le groupe regrette de ne pas avoir ces données pour la concertation en cours.
- Des journaux économiques tels que « Alternatives économiques » alertent sur le réchauffement climatique lié à l'augmentation du nombre d'avions et préconisent de réduire le trafic aérien.

- Les participants posent la question du respect de la loi littoral, de la convention Ramsar liée aux zones humides d'importance internationale et des sites Natura 2000.

En ce qui concerne le bruit et la protection des populations, le groupe relève plusieurs points :

- Il y a un seul sonomètre à Rezé, ce qui est insuffisant pour mesurer les nuisances sonores qui touchent la commune. Le périmètre de mesure doit être agrandi afin d'englober de nouveaux habitants, aujourd'hui impactés. Certains participants demandent que les résultats des mesures soient rendus publics.
- Le couvre-feu doit être instauré dès maintenant. Cette mesure ne doit pas être liée au devenir du projet afin de gagner du temps quant à sa mise en place. Une plage horaire d'interdiction des vols de 22h à 6h est demandée par les participants.
- Le groupe demande un contrôle plus strict des trajectoires empruntées par les avions. Le souhait de disposer de plans précis présentant celles-ci est également émis.
- Les participants rappellent que le seuil de tolérance aux nuisances sonores aériennes préconisé par l'OMS (Organisation mondiale de la santé) est fixé à 45 dB en journée et à 40 dB la nuit. Il est nécessaire de prendre en compte les pics de bruit et non le bruit en continu.

Le groupe préconise de stabiliser le nombre de passagers accueillis à l'aéroport, puis de le diminuer afin de permettre un développement durable de l'aéroport.

De manière unanime, le groupe s'accorde à dire que l'option présentant le transfert de l'aéroport devrait faire partie de la concertation. Il s'oppose aux scénarios présentés par la DGAC et souhaite un réaménagement minimal de la plateforme aéroportuaire, sur le périmètre existant, tout en renforçant les aspects sécuritaires, environnementaux et la qualité de vie des habitants du territoire.

Enfin, les participants considèrent que le réaménagement de l'aérogare n'est pas un sujet prioritaire.

## Table 6

Le groupe exprime ses doutes sur la crédibilité de la concertation. L'ensemble du groupe est en désaccord avec les options proposées et déplore le manque d'études sérieuses sur les impacts sanitaires et environnementaux (pollution de l'air, de l'eau, etc.). Par ailleurs, les prévisions de trafic ne sont ni expliquées ni plausibles. Enfin, les participants auraient souhaité qu'un scénario de transfert soit présenté comme l'une des options.

Le groupe se prononce soit en faveur d'un transfert rapide de la plateforme aéroportuaire soit pour une diminution drastique du trafic aérien à Nantes-Atlantique en alliant développement économique et développement territorial durable. Ce dernier scénario passerait par une suppression des vols *low-cost*, une meilleure répartition des flux entre les aéroports du Grand Ouest et la taxation du kérosène, etc.

Les participants assis à la table considèrent que la croissance du trafic est incompatible avec la réduction des nuisances pour les riverains. Elle souhaite des mesures rapides, non prises en compte dans le PGS (Plan de Gêne Sonore), pour que les populations affectées vivent dans de bonnes conditions. Les populations impactées doivent être prises en compte dans un périmètre plus large. Le développement du territoire, rappelle le groupe, c'est avant tout le bien-être de ses habitants.

Le groupe souhaite une diminution des impôts fonciers et des impôts sur le revenu des habitants affectés par l'aéroport, estimant que ceux-ci ne peuvent plus profiter ni de leurs jardins, ni de leurs vérandas.

L'ensemble du Grand Ouest profite de l'aéroport Nantes-Atlantique, alors que seuls les riverains subissent les nuisances de ce dernier : un rééquilibrage des coûts supportés et un meilleur partage des nuisances sont à mettre en place.

Les contributeurs proposent quelques mesures qu'il est possible de mettre en œuvre dès maintenant :

- L'interdiction des avions les plus bruyants.
- L'interdiction des vols de nuit et la mise en place d'un couvre-feu entre 21h et 7h.
- Une diminution des vols le week-end car la gêne est davantage ressentie par les riverains.
- Un engagement politique fort prouvant que les populations concernées sont véritablement prises en considération.

## Table 7

Les participants remarquent une augmentation des nuisances sonores à Rezé et Bouguenais depuis 1 an. Ils se demandent si de nouveaux couloirs de vols sont apparus.

Ils souhaitent plafonner le trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique, comme à Orly, et l'instauration d'un couvre-feu la nuit.

Le groupe est unanimement contre la piste en V, qui entrainerait un doublement du nombre de pistes et donc des nuisances. À l'inverse, la piste transversale est appréciée car elle se substitue à 95% à la piste actuelle.

Un participant estime qu'il appartient aux autorités compétentes, et non aux habitants de décider des aménagements à retenir et *in fine* de la répartition des nuisances de l'aéroport sur l'agglomération nantaise. De plus, il s'exprime contre tout aménagement visant à augmenter le trafic.

Une autre personne questionne l'impact du projet sur le lac de Grand Lieu, une zone de migration des oiseaux très importante. Cette même personne estime qu'il faut partager le trafic aérien avec les aéroports voisins, dont Rennes et Angers et mettre en place des mesures de lutte contre la pollution de l'air dans la région. Elle s'exprime pour l'interdiction des vols de nuit et suggère un transfert de l'aéroport.

## Table 8

Le groupe affirme qu'il a été difficile de trouver un consensus entre ses différents participants car il n'y a pas de solution évidente.

Cependant, ils sont tombés d'accord pour faire de la protection des populations et de l'environnement les deux enjeux prioritaires du projet. La croissance démographique va augmenter de fait le nombre de personnes impactées.

Ils signalent qu'avec l'installation de l'ILS, des milliers de personnes nouvelles vont être impactées, et ce même en cas de *statu quo* pour la piste. Les participants auraient aimé également disposer des études d'impacts, notamment sanitaires, dès la concertation publique pour pouvoir prendre une décision éclairée.

L'attractivité économique de la ville de Nantes n'est pas corrélée uniquement au développement de l'aéroport. Le groupe estime qu'il n'y a pas de lien évident entre la fréquentation de l'aéroport et le développement économique du territoire. Il cite l'exemple des touristes n'habitant pas la région et venant à Nantes-Atlantique pour prendre des vols *low-cost*. Enfin, les Pays de la Loire est en plein essor, malgré un aéroport qui n'est pas encore réaménagé.

Les participants à la table se positionnent donc pour une régulation du trafic aérien de l'aéroport, en limitant le nombre de mouvements afin de revenir à un niveau acceptable. Les participants ne souhaitent pas créer un terminal dédiée au *low-cost* afin de ne pas encourager ce type de vols.

La mise en place d'un couvre-feu la nuit apparaît impérative pour le groupe, par exemple de 22h à 7h (suivant les recommandations de l'OMS et de l'ACNUSA). Il est également nécessaire de limiter le nombre de vols le week-end. Le groupe estime que ces mesures sont compatibles avec des trajets intra-européens.

Les participants se posent également la question des leviers permettant de contrôler les pratiques du futur concessionnaire. L'État a-t-il la maîtrise de l'augmentation du trafic ? Peut-il maîtriser les ouvertures de ligne ? Si oui, par quels moyens ?

Le groupe propose d'obliger les compagnies aériennes à maintenir ouvert une ligne sur une longue période (5 ans par exemple) afin d'éviter qu'elles profitent d'effets d'aubaine. Les participants proposent aussi d'augmenter les taxes aéroportuaires.

En ce qui concerne les options d'aménagement de piste, les contributeurs se disent favorables au maintien de la piste existante car, selon eux, cette solution n'engendrera pas de hausse du trafic tandis que les autres

options auraient plutôt tendance à l'augmenter. Ils craignent que l'allongement de la piste n'atténue pas les nuisances, mais au contraire permette d'augmenter la cadence des vols.

Les participants tiennent par ailleurs à préciser que leur perception du bruit est différente des données représentées sur les cartes.

La desserte routière de l'aéroport doit être repensée quel que soit le scénario d'aménagement retenu. Une desserte ferroviaire impacterait lors du passage des trains la population de Rezé et Bouguenais.

Enfin, le groupe conclut en rappelant qu'en 2013 la DGAC expliquait dans un rapport que la plupart des chaussées de l'aéroport n'étaient pas dimensionnées pour accueillir plus de 5 millions de passagers annuels, sans qu'il n'y ait de risques immédiats pour la sécurité des aéronefs. Or, aujourd'hui les 5 millions de passagers annuels sont largement dépassés. Des travaux ont-ils été réalisés depuis ? Qui sera responsable en cas d'accident ?

### **Table 9**

Après 20 à 30 ans de réflexion autour de NDDL, de nombreux recours en justice et un référendum non respecté, le groupe dénonce une démocratie bafouée.

Malgré des positions divergentes, le groupe n'a pas voulu jouer le jeu de la division et a donc recherché le consensus. Les participants tiennent à préciser qu'ils ont trouvé le temps imparti à l'exercice trop court (environ 1h15) et qu'ils doutent de la sincérité de toutes les informations transmises (les prévisions de bruit par exemple).

Le groupe souhaite un aéroport qui protège les populations et l'environnement. Il ne souhaite pas développer l'aéroport, voire appelle à limiter les flux de passagers à un niveau raisonné (moins de 5 millions de passagers annuels).

Les participants à cette table se déclarent favorable à la mise en place d'un couvre-feu sur une plage horaire élargie (au-delà de minuit-6h).

En ce qui concerne le développement économique, il existe des solutions alternatives selon les participants. Ils citent l'exemple des vols Nantes-Lyon, fréquents et à des prix dérisoires. Ils proposent de subventionner le trafic ferroviaire pour limiter ces flux. Plus généralement, ils estiment que les vols *low-cost* doivent être limités car ils apportent peu de valeur économique.

Les contributeurs demandent également s'il est possible d'accroître la verticalité des décollages afin de limiter les nuisances sonores à Rezé.

Pour les différentes options d'aménagement de piste, le groupe indique avoir eu du mal à se mettre d'accord. Maintenir la piste actuelle engendrerait un aéroport économe, éthique et qui préserve les populations. La piste transversale quant à elle préserve les populations et l'environnement. Le transfert est la solution qui permettrait de concilier tous ces enjeux.

### **Table 10**

Le groupe critique tout d'abord la concertation sur sa forme et aurait préféré un débat public. De plus, il estime que la période estivale n'est pas idéale pour donner son avis.

Les cartes de simulation du bruit à horizon 2040, mise à disposition, ne font pas apparaître les populations survolées. L'ensemble des participants aurait souhaité une option supplémentaire, celle du transfert de l'aéroport (ailleurs qu'à Notre-Dame-Des-Landes).

En effet, un aéroport à l'extérieur de l'agglomération nantaise permettrait de :

- Protéger les populations, en évitant le survol de zones densément peuplées et l'impact sanitaire induit par le trafic aérien (bruit, sommeil, particules fines).

- Préserver l'environnement, sous réserve d'étudier les différents secteurs géographiques possibles. Il paraît essentiel de respecter la zone naturelle du lac de Grand Lieu, site Natura 2000, et de limiter l'étalement urbain en permettant la construction de nouveaux bâtiments sur l'ancienne emprise de l'aéroport Nantes-Atlantique.
- Développer de manière réaliste l'économie locale. Sans saturation à court et moyen terme, le retour sur investissement serait garanti au futur concessionnaire. De plus, le développement économique de l'agglomération nantaise ne serait plus entravé par la saturation de l'aéroport. Un transfert maintiendrait sur un temps long l'attractivité nantaise tout en préservant la qualité de vie des habitants de l'agglomération. Les projets immobiliers ne seraient plus impactés par les nuisances et l'attrait touristique de la ville n'en serait que renforcée (une ville calme attire davantage).
- Renforcer l'accessibilité de l'aéroport. Ce dernier ne serait plus enclavé et donc plus accessible en voiture ou en transport en commun.
- Respecter la volonté majoritaire exprimée lors du référendum de 2016 sur le transfert de l'aéroport à NDDL. Le groupe rappelle que cette solution permettrait de ne pas céder face à la violence des zadistes et réaffirmerait le droit et la légitimité d'un vote démocratique.

Ainsi le groupe affirme que le transfert de l'aéroport est la seule solution capable de concilier développement économique, préservation des populations et de l'environnement.

Par ailleurs, le groupe refuse catégoriquement l'option d'une piste en V, qu'il présente comme une double peine pour Rezé (maintien et ajout de nouvelles nuisances). Cette option demande une emprise foncière importante et amputerait la forêt urbaine. En somme, les coûts induits par ce scénario, rapportés aux gains sont défavorables pour les habitants de Rezé.

Les participants rappellent que le 4 juin dernier, lors de la réunion d'ouverture de la concertation, le préfet a demandé à l'ARS une étude sur les impacts sanitaires. Ils posent la question des suites données à cette demande et quand les résultats seront communiqués ?

Par ailleurs, le groupe est favorable à l'instauration d'une interdiction des vols de nuit, de 22h à 7h.

En conclusion, les contributeurs considèrent que la concertation favorise la division des participants en leur demandant de donner leur avis sur des options qui ne satisfont personne.

## Table 11

Dans un premier temps, le groupe dresse la liste des éléments d'informations qui lui semble manquer dans le cadre de la concertation en cours :

- Les chiffres d'activité, en nombre de mouvements d'avions, de l'aéroport pour l'année 2019 sont à réactualiser, et il faut indiquer l'évolution du trafic d'une année à l'autre.
- Quid des chiffres d'activité de l'aéroport pour l'année 2018 : la DGAC annonce 58 000 mouvements d'avions, tandis que l'AAF (Association aéronautique française) en compte 69 000.
- Les cartes de bruit sont à reprendre selon les limites préconisées par l'OMS : 45 dB en journée et 40 dB la nuit. Les participants demandent également qu'apparaissent sur ces cartes les établissements scolaires et infrastructures impactés, les populations concernées et les options concernant l'aérogare.
- D'ici mi-juillet, les participants souhaitent une mise à jour des prévisions de trafic présentées par la DGAC. Ils souhaitent connaître le nom de l'organisme qui s'occupera de la contre-expertise et la méthodologie utilisée.
- Le groupe demande également à inclure au dossier les données liées aux risques d'exposition aux dangers.
- Il relève également un manque d'information concernant les effets des options proposées sur le trafic routier. Il rappelle que la médiation de 2017 préconisait de ne pas mener les différentes procédures de façon cloisonnée (le réaménagement de l'aéroport d'un côté, sa desserte routière de l'autre) et de bien mettre en cohérence les différents impacts.
- Les contributeurs regrettent de ne pas disposer de plus d'éléments concernant les impacts sanitaires de l'aéroport, notamment sur les PUF (Particules ultra fines).
- L'absence du futur contrat de concession ne permet pas de s'exprimer sur le contrôle du concessionnaire.

- Aucune donnée n'est disponible concernant la révision et la simplification des taxes et redevances qui accompagnent ce projet de réaménagement.

Le groupe pose enfin la question de la crédibilité de la concertation après le referendum de 2016.

Dans un second temps, le groupe fait 3 propositions :

- La première est de transférer l'aéroport. Plusieurs raisons sont évoquées. Cela permet de ne plus exposer les quelques 80 000 personnes aujourd'hui impactées. Les conventions RAMSAR, Natura 2000 et les zones humides seront ainsi respectées. De plus, un transfert de la plateforme améliorerait l'accessibilité des 2 régions Pays-de-la-Loire et Bretagne. Le groupe explique également qu'un transfert résoudrait le problème de saturation actuelle du trafic routier nantais. Par ailleurs, les 180 décisions de justice qui sont allées dans le sens d'un transfert seraient respectées. Enfin, ce scénario libère par ailleurs du terrain foncier pour d'éventuels nouveaux habitants et primoaccédants.
- La seconde proposition est de faire une pause la concertation dans l'attente de l'obtention de données actualisées. Cela permettrait également de laisser aux citoyens, habitants et associations le temps de bien les intégrer.
- Enfin, le groupe propose quelques solutions à mettre en place dès maintenant, dans l'attente d'un transfert. La première consiste à interdire les avions les plus bruyants. Ensuite, l'instauration d'un couvre-feu, pour l'ensemble des vols, allant de 22h à 7h. Il faudrait également diminuer le trafic aérien le week-end. La préservation de la biodiversité locale, et notamment celle du lac de Grand Lieu, doit être menée dès maintenant. Enfin, le groupe demande à la DGAC de déclencher une nouvelle étude sur des scénarios nouveaux de transfert. Les participants estiment que c'est à la DGAC de proposer des lieux adéquats, pas aux citoyens.

## Table 12

Afin de mesurer l'impact respectif des différentes options d'aménagement proposés, le groupe choisit de prendre comme point de référence le projet d'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes et non celui de Nantes-Atlantique.

Les participants aimeraient que soient respectées les trajectoires de décollage des avions allant vers le nord, afin de limiter le bruit dans le centre-ville de Rezé.

Par ailleurs, le groupe souhaiterait que les interdictions des vols de nuit s'appliquent sur le même principe que la législation en matière de tapage nocturne, c'est-à-dire sur un créneau horaire 22h - 7h.

Pour se positionner sur les options de piste proposées, les participants à la table ont cherché la solution la moins impactante en termes de nuisances sonores. Selon ce critère, ils sont majoritairement favorables à la piste transversale.

Sur la desserte, le groupe propose d'allonger la ligne de tramway depuis la Neustrie. Les participants estiment que cette solution est la seule option envisageable et que l'État doit en assumer le coût.

Par ailleurs, les cartes de bruit communiquées ne correspondent pas à la réalité vécue par les rezéens.

Enfin, sur la forme de l'atelier participatif, il est proposé pour la prochaine fois d'inscrire la profession de chaque intervenant de la DGAC et de la préfecture sur les badges.

## Table 13

Le groupe regrette que le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique n'ait pas été accepté. Il ne souhaite pas développer le transport aérien car il existe d'autres options permettant le développement économique de la région.



Le futur aéroport Nantes-Atlantique doit être de taille modeste, équivalent à l'aéroport actuel. Le développement de celui-ci ne doit pas s'effectuer au détriment de la qualité de vie et de la santé des populations et de l'environnement.

Des efforts sont à porter sur les transports alternatifs moins polluants (moins d'émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, moins de bruit) tels que le train par exemple. Les participants proposent également de mieux répartir le trafic entre les différents aéroports du Grand Ouest.

En ce qui concerne les options d'aménagement de la piste, le groupe ne retient aucune des solutions proposées car elles impactent toutes (différemment selon l'endroit où ils habitent) les membres du groupe, selon l'endroit où ils habitent.

Les participants souhaitent l'instauration d'un couvre-feu.

Enfin, ils déclarent ne pas être intéressés par les options d'aménagement de l'aérogare.

## Retour en séance 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 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 :

- **Sur la concertation**, *Yoann LA CORTE* rappelle que ce dispositif a été validé par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il entend la colère de certains participants quant au non-respect du résultat de la consultation locale de 2016. Les propositions de transfert argumentées seront examinées par la DGAC.
- En ce qui concerne, **les interrogations des participants sur les estimations de trafic**, une contre-expertise sera réalisée sous l'égide de la CNDP et les résultats de cette étude seront rendus publics vers le 15 juillet prochain.
- **Sur le stade d'avancement du projet**, *Yoann LA CORTE* explique que cette concertation intervient à un stade amont du projet. Quelques grands principes vont être posés par la suite et le projet entrera alors dans une phase d'étude et d'analyse plus approfondie. L'État ne réalisera pas seul ces étapes, une enquête publique permettra notamment de récolter l'avis des citoyens sur le projet final.
- **Sur les interrogations relatives à l'impact des activités aériennes**, il indique que, à la demande de la CNDP, un atelier dédié à ce sujet est organisé le 8 juillet à la préfecture. Seront présents des experts travaillant sur ces thématiques. Sur les enjeux de pollution de l'air, un témoignage de *David BRÉHON*, directeur d'Air Pays de la Loire, peut-être visionné [en ligne](#).
- **Sur la protection des populations**, il entend les demandes de limitation de trafic et de couvre-feu. Pour ce dernier, il faut compter du temps car il y a une procédure juridique à respecter. Une fiche explicative sur ce sujet est à retrouver sur le [site internet](#). *Yoann LA CORTE* explique que la DGAC a déjà entamé cette procédure afin de gagner du temps. Il est aussi possible d'imposer une limitation globale des nuisances sonores, comme en témoigne la vidéo de l'aéroport de Genève, consultable sur [le site du projet](#). Afin de mesurer le bruit, un observatoire va être mis en place par la préfecture. Il devra permettre d'étudier également les trajectoires. *Yoann LA CORTE* précise que l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) sanctionne, d'ores et déjà, les écarts de trajectoires observés. **Des cartes de bruit** présentant la densité de la population vont être produites par la DGAC.
- **Sur les scénarios d'aménagement de piste**, *Yoann LA CORTE* précise que les options d'allongement de la piste de 400 ou 800 mètres n'ont pas pour objectif d'augmenter le trafic aérien. Aujourd'hui, pour accueillir les avions opérant à Nantes-Atlantique, il est nécessaire de disposer d'une piste de 2450 m dans le sens de



l'atterrissage (distance permettant de freiner correctement) et de 2900 m dans le sens du décollage (pour qu'un avion puisse, en cas d'urgence, décélérer pour des raisons de sécurité). La finalité des options est d'accroître l'altitude de survol de Nantes et donc de réduire les nuisances sonores pour les populations habitant sous les trajectoires.

- **Sur la viabilité économique de la future concession**, une fiche explicative sur le contrat de concession va être mise en ligne. La durée du contrat doit permettre au futur concessionnaire d'amortir ses investissements. Ainsi, selon le niveau d'investissement qu'il lui est demandé, la durée du contrat varie. Par exemple, pour un investissement de l'ordre de 500 millions euros, la durée du contrat serait environ de 30 à 40 ans. Pour un investissement de 900 millions, cette durée serait de 50 ans environ. Dans tous les cas, le contrat sera établi après une procédure de mise en concurrence. Ces sujets feront l'objet de négociations entre l'État et les candidats à la concession.
- En ce qui concerne **la demande de visibilité des participants sur les trajectoires associées aux options de piste**, la DGAC va travailler sur des premiers principes de trajectoires. Ces données seront communiquées avant la fin de la concertation.
- **Sur l'environnement**, *Yoann LA CORTE* rappelle que c'est un sujet important et que la France est engagée dans la lutte contre le réchauffement climatique, tout comme la DGAC. Il précise que l'aviation civile internationale représente 2% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale selon l'ONU. En France, d'après l'agence européenne de l'environnement, l'aviation représente 3,5% des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des transports. Au niveau de l'ONU, la France a obtenu la stabilisation du niveau atteint par le transport aérien à partir de 2020. Celui-ci pourra continuer de se développer à la condition que les émissions de gaz à effet de serre n'augmentent pas. Cela est possible en améliorant les performances des avions, les trajectoires des vols, les carburants (biocarburant aéronautique durable par exemple). Si ces mesures ne suffisent pas, des mesures de compensation pourront être mises en place. Ces informations sont à retrouver dans le dossier intégral de concertation présent [sur internet](#).
- Par ailleurs, l'État respectera la réglementation relative aux espaces protégés : lac de Grand Lieu, Natura 2000, zones humides. Cela sera précisé lors de l'étude d'impacts du projet.
- **Sur la mise en réseau des aéroports du Grand Ouest**, *Yoann LA CORTE* explique que le Premier ministre en a parlé dans son discours de janvier 2018. Il existe un principe en Europe : le marché du transport aérien est un marché libre, les compagnies aériennes vont s'implanter où elles veulent. Il existe des moyens permettant de développer l'attractivité d'une plateforme aéroportuaire, par exemple en la desservant mieux. C'est l'objet du Contrat d'avenir signé en janvier dernier. Ce contrat vise à développer des relations ferroviaires entre l'ensemble des villes du Grand Ouest pour mieux répartir les usagers. En ce qui concerne l'aéroport de Rennes, le Gouvernement a souhaité céder les terrains pour permettre son développement et qu'à terme, il atteigne 2 millions de passagers.
- **Sur la desserte de l'aéroport par les transports en commun**, *Yoann LA CORTE* rappelle que l'État s'est engagé sur un programme de travaux jusqu'en 2035 pour réaménager les circulations routières. Plus généralement, sur la desserte de proximité de l'aéroport, Nantes métropole, la région et l'État finance une étude pour mesurer le trafic et formule des propositions dont les résultats devraient arriver d'ici mi-2020.
- **Sur la décision**, il est rappelé que l'expression des participants est utile car la DGAC est un service de l'État et n'est donc pas légitime pour porter des positions dépassant le cadre de la navigation aérienne. Tout ce qui a été dit sera versé au bilan, qui alimentera la décision politique à venir.

*Brigitte FARGEVIELLE*, garante de la concertation préalable (CNDP), précise à la suite d'une question posée par un participant que les données récoltées par *Eventbrite*, outil d'inscription en ligne, ne sont pas exploitées pour autre chose que pour le projet, dans le respect des règles édictées par la CNIL (Commission nationale de l'informatique et des libertés) et du RGPD (Règlement général sur la protection des données).

Elle remercie les personnes présentes d'avoir participé et rappelle que les contributions récoltées vont servir à la DGAC dans le cadre de l'élaboration du projet.

Le présent compte-rendu sera publié sur le site du projet, après validation par la CNDP.