

Projet de réaménagement de  
**NANTES-ATLANTIQUE**

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, juin 2019

## Compte-rendu

Compte-rendu relu par les garantes de la concertation

### Présentation de l'atelier

**Quoi** : Atelier associations et acteurs

**Quand** : vendredi 7 juin 2019 de 19h à 21h30. La rencontre avec les associations et acteurs se déroule sur deux temps. Une seconde rencontre est prévue le 27 juin 2019.

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

**Participants** : 26 personnes représentant une association ou corps intermédiaire mobilisé autour des enjeux du projet de réaménagement et rencontrés en amont de la concertation par la CNDP ou la DGAC :

- COLTRAN (collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique) : 2 personnes
- Sud Loire Avenir : 2 personnes
- ACSAN (association contre le survol de l'agglomération nantaise) : 2 personnes
- Des Ailes pour l'Ouest : 3 personnes
- L'Atelier Citoyen : 2 personnes
- DEINA (défense des élèves impactés par Nantes Atlantique) : 2 personnes
- COCETA (collectif des citoyens exposés au trafic aérien) : 4 personnes
- France Nature Environnement Pays de la Loire : 1 personne
- Groupe nature de Saint-Aignan de Grand Lieu : 1 personne
- CESER Pays de la Loire : 2 personnes
- Collectif de médecins : 2 personnes
- GICA-NA (groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique) : 2 personnes
- Plein Centre (association de commerçants) : 1 personne

**Rappel des objectifs de l'atelier :**

- Présenter le projet de réaménagement et les sujets soumis à la concertation ;
- Présenter le dispositif à destination des associations et des corps intermédiaires ;
- Répondre aux questions des participants ;

- Préparer la liste des sujets à approfondir en tables rondes lors de l'atelier suivant du 27 juin.

**Ambiance générale :** Les participants se sont montrés attentifs à la présentation de la DGAC. Les échanges se sont déroulés de façon respectueuse et dans un climat apaisé.

#### Déroulé de la réunion :

- ▼ **Mots d'accueil**  
Baptiste MANDARD, sous-préfet chargé de mission réaménagement de Nantes-Atlantique
- ▼ **Introduction de la Commission nationale du débat public**  
Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement**  
Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Présentation du dispositif de concertation**  
Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Temps de questions / réponses**
- ▼ **Conclusion**

#### Sujets susceptibles d'être abordés, à la demande des participants, lors du second atelier organisé le 27 juin 2019 :

##### APRÈS 2040

- Des précisions sur les modalités du contrat de concession et la rentabilité de l'aéroport ;
- L'évolution du trafic sur le long-terme et le dimensionnement de l'aéroport ;

##### TRANSFERT

- Certains participants souhaitent formuler des propositions pour un transfert de l'aéroport sur un autre site ;

##### CAPACITÉ / EMPORT / SATURATION

- L'évolution des stratégies des compagnies aériennes pour le remplissage des avions
- Les méthodes d'estimation du trafic aérien
- Le dimensionnement des infrastructures

#### Les éléments complémentaires souhaités par les participants :

- Une quantification du manque à gagner pour les compagnies aériennes induit par l'interruption du trafic pendant les travaux et l'instauration du couvre-feu ;
- Les plans techniques disponibles, réalisés par les services techniques de la DGAC, concernant la piste transversale ;
- Des études d'impact sanitaires pour chaque option de piste, réalisées par un bureau d'études spécialisé
- Des exemples d'autres aéroports français pour comparaison avec Nantes-Atlantique, tels que celui de Lyon Saint-Exupéry.

#### Les documents à mettre à disposition (sur le site web) :

- Le calendrier de mise en application du couvre-feu ;
- Des plans techniques des options de piste
- La contre-expertise de l'étude de l'OMS réalisée dans le cadre du projet de Terminal 4 à Roissy Charles-de-Gaulle

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

### Introduction

#### **Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique**

Baptiste MANDARD remercie les participants pour leur présence à ce premier atelier dédié aux associations et acteurs. Il s'agit d'une étape importante, qui se déroule en présence de la garante Brigitte FARGEVIEILLE ainsi que de toute l'équipe de la DGAC, qui pilote cette concertation. M. MANDARD rappelle l'objectif de la soirée : avoir un temps d'échanges sur tous les sujets qui méritent d'être abordés, débattus, expertisés et contre-expertisés. C'est le sens du format qui est proposé ce soir. Il souhaite un débat apaisé, mais surtout constructif et précis.

#### **Brigitte FARGEVIEILLE, Garante de la concertation préalable**

Brigitte FARGEVIEILLE remercie les participants pour leur présence et rappelle qu'en tant que garante, elle est à l'écoute de tout ce qui se dit et effectue sa mission de façon totalement indépendante et neutre. L'objectif de la concertation est d'améliorer la décision en co-construisant et en travaillant autour du projet. L'ensemble des échanges donnera lieu à un bilan, publié un mois après la fin de la concertation.

La garante rappelle les règles de la concertation :

- La transparence ;
- Le principe d'argumentation (il ne s'agit pas de se positionner pour ou contre le projet mais de contribuer pour le faire avancer) ;
- L'égalité de traitement entre les participants.

Trois principes doivent être au cœur des échanges :

- Le respect ;
- L'écoute (de chacun malgré les consensus ou dissensus) ;
- La bienveillance.

### Présentation du projet de réaménagement et du dispositif de concertation

#### **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 ?

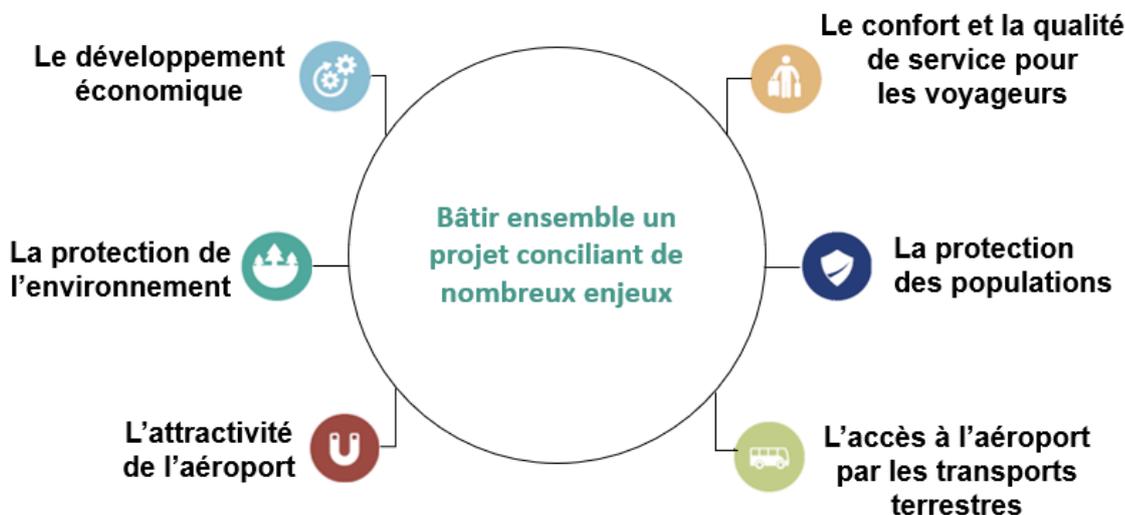
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des 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 beaucoup 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 89 000 mouvements.

Sans réaménagement, 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 propositions d'allongement ont pour objectif de décaler le seuil d'atterrissage des avions et ainsi d'augmenter l'altitude de survol des avions lors du survol de Nantes.

Pour un allongement de 800 mètres, le gain 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 service simplifié serait dédié aux compagnies à bas coûts (low cost).*

## ■ Les options pour les abords de l'aérogare

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

- ▼ *Créer une esplanade urbaine devant l'aérogare : bien intégrée, qualitative, cette place se veut accessible aux circulations douces. Elle facilite l'orientation des voyageurs grâce à une signalétique*

adaptée et favorise la pluralité des usages : accès par les transports en commun, ou via le dépose-minute.

- ▼ *Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare* : situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silo optimisent l'accès. Le choix d'un parking, par exemple 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 à la mise en place de ce « couvre-feu » dans l'hypothèse où il 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 mairies.

#### *La desserte terrestre*

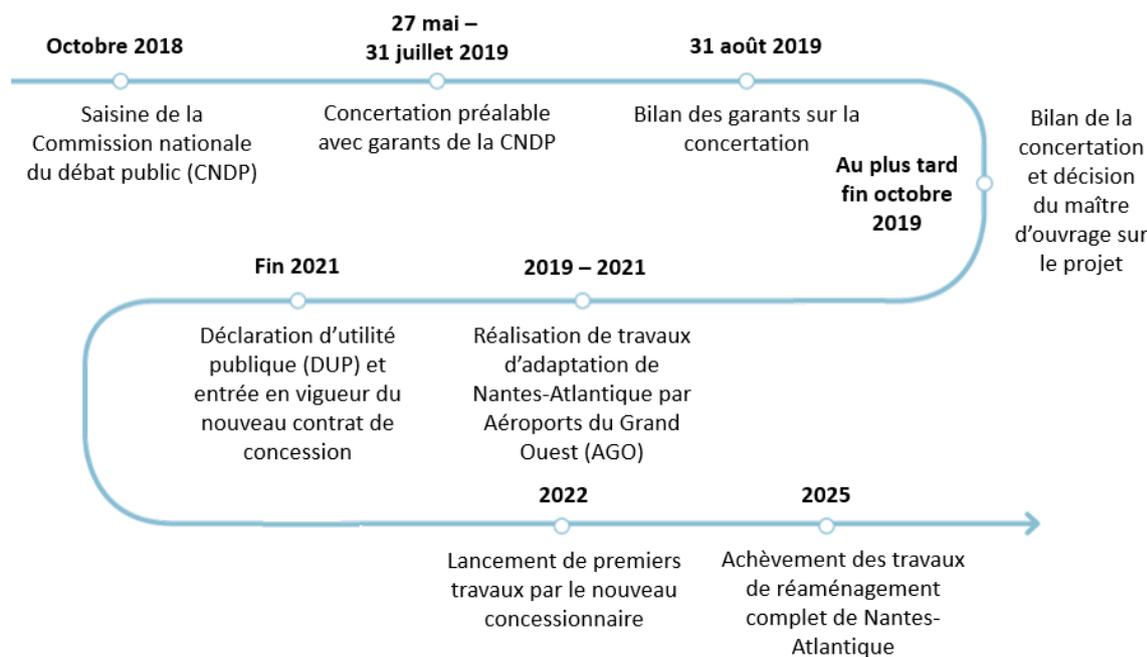
La desserte terrestre relève de la compétence des collectivités territoriales, notamment Nantes Métropole et la Région, et non de celle de la DGAC. Ces dernières ont engagé des études qui sont en cours et cofinancées par l'Etat. Elles ont accepté que la concertation soit aussi l'occasion de recueillir les propositions des participants sur ce sujet.

#### *Le coût du projet*

A minima, 120 à 150 millions d'euros seront nécessaires pour la réfection de la piste et la mise en conformité. Au total, selon les options retenues, le coût du réaménagement peut varier entre 470 et 900 millions d'euros.

Le projet sera financé par le futur concessionnaire. Il n'y aura pas de subvention publique pour le réaménagement et pour l'exploitation de l'aéroport.

## Le calendrier du projet



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

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

## 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. Quelques cahiers ont déjà été déposés, notamment par la CGT et FNE ;
- Un site internet participatif pour déposer des avis argumentés, des commentaires : [www.reamenagement-nantes-atlantique.fr](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 en tant que maître d'ouvrage.

## Temps d'échanges

### COLTRAN

**Zone de chalandise** : Le collectif estime que la zone de chalandise de l'aéroport Nantes-Atlantique est plus large que la région Pays de la Loire et le sud de la Bretagne, contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique. Elle s'étend selon lui sur toute la région des Pays de la Loire, toute la région Bretagne et une partie de la région Nouvelle-Aquitaine.

**Calendrier** : il souhaite que soit posé la question de l'avenir de l'aéroport au-delà de 2040.

### Sud Loire Avenir

**Calendrier** : L'association demande si l'échéance 2025, annoncée pour la fin des travaux, s'applique quelle que soit l'alternative choisie. Sud Loire Avenir ne se prononce pas pour ou contre le projet mais souhaiterait que celui-ci s'inscrive dans un temps long et que plusieurs scénarios soient envisagés en fonction des évolutions du trafic aérien.

### L'Atelier Citoyen

**Estimations du trafic aérien** : L'Atelier citoyen considère que les chiffres concernant l'évolution du trafic aérien ont été sous-évalués et qu'il est nécessaire d'envisager la possibilité d'atteindre 15 millions de passagers annuels dans dix ans. En revanche, il pense que le nombre de mouvements a peut-être été surévalué, car la DGAC n'aurait pas suffisamment tenu compte de l'augmentation de l'empport moyen.

### Réponses de Yoann LA CORTE

**Zone de chalandise** : La DGAC travaille bien sur le projet Nantes-Atlantique en considérant qu'il s'agit de l'aéroport du Grand Ouest. Néanmoins, l'essentiel de la demande de déplacement est localisé dans le département de la Loire-Atlantique et dans la région Pays de la Loire ainsi qu'au sud de la Bretagne. Les chiffres reprenant la proportion des origines des voyageurs par rapport à l'ensemble des voyages effectués sont dans le dossier de concertation.

**Calendrier et estimations du trafic aérien** : Après 2040, l'exploitation de l'aéroport continuera, comme cela aura été défini dans le contrat de concession. La DGAC estime qu'elle n'a pas la capacité technique ou scientifique pour réaliser des prévisions de trafic suffisamment robustes au-delà de 20 ans ; les incertitudes sont trop grandes. C'est en ce sens que trois hypothèses de trafic ont été retenues dans le dossier de concertation :

- l'hypothèse basse, soit 9 millions de passagers à l'horizon 2040. C'est un chiffre cohérent avec le rapport de médiation de 2017, mais la DGAC estime que cette hypothèse doit être réinterrogée au vu de la croissance récente du trafic ;
- l'hypothèse médiane, soit 11,4 millions de passagers à l'horizon 2040. C'est le scénario le plus probable selon la DGAC ;
- l'hypothèse haute : 14,2 millions de passagers à l'horizon 2040.

Un graphique présent dans le dossier de concertation reprend ces scénarios et y associe le nombre de mouvements correspondant.

Compte tenu de ces incertitudes à l'horizon 2040 et au-delà, la DGAC a prévu des mesures conservatoires de façon à avoir le foncier nécessaire pour agrandir l'aérogare et accueillir jusqu'à 15 millions de passagers.

#### Brigitte FARGEVIEILLE

**Estimations du trafic aérien** : Elle rappelle qu'une expertise complémentaire indépendante va être réalisée sur les estimations du trafic aérien, à la suite de la demande formulée par les participants à la réunion publique du 4 juin 2019. Les deux garantes de la concertation ont travaillé sur un projet de cahier des charges. Quatre sujets seront étudiés de façon approfondie :

- 
- 1 – Synthèse des trafics constatés depuis les années 2000
- 2 – Analyse critique des perspectives soumises à la présente concertation de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique par la DGAC.
- 3 – Synthèse des évolutions qui pourraient amener des inflexions ou des ruptures dans l'évolution du trafic, à moyen et long terme.
- 4 – Analyse des tendances du marché au niveau français, européen et international, à moyen et long terme, en nombre de passagers et de mouvements et prévisions d'emport.
- 

#### Yoann LA CORTE

**Calendrier** : Quelle que soit l'option retenue à l'issue de cette concertation, le calendrier sera tenu et l'aménagement sera achevé autour de 2025.

#### COLTRAN

**Contrat de concession et financement** : Le Collectif se déclare sceptique sur le fait qu'un investisseur soit prêt à financer le projet tel qu'il est présenté. Une concession de 2025 (date de la fin des travaux) à 2040 lui apparaît d'une durée trop courte pour assurer la rentabilité du projet. Il pense qu'aucun concessionnaire n'acceptera d'investir sans perspective au-delà de 2040. Un concessionnaire cherche la rentabilité et doit avoir les moyens de développer son activité. Il rappelle qu'en comparaison, le contrat de concession de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) devait courir jusqu'en 2065.

#### Yoann LA CORTE

**Contrat de concession et financement** : En fonction du projet d'aménagement retenu à l'issue de la concertation, un montant d'investissement initial sera défini. Le contrat de concession sera conçu de sorte à amortir l'investissement sur la durée du contrat, comme le prévoit la réglementation européenne, tout en permettant une juste rémunération des capitaux privés investis. Le contrat de concession courra donc au-delà de 2040. En revanche, le projet sur lequel porte la concertation s'arrête en 2040. Aujourd'hui, il est impossible de connaître les besoins futurs au-delà de 2040, c'est pourquoi des mesures conservatoires ont été prises. Il est cependant possible de rédiger un contrat tenant compte de ces incertitudes, en répartissant le risque entre la partie publique et la partie privée.

#### COLTRAN

**Contrat de concession et financement** : Le collectif demande la confirmation qu'il n'y aura pas de fonds publics investis dans ce projet.

## Yoann LA CORTE

**Contrat de concession et financement** : Aucune subvention publique ne sera versée pour la réalisation du projet de réaménagement, ni pour l'exploitation de l'aéroport. C'est pour cette raison que dans la négociation du contrat, la durée est un paramètre important. Il permet de construire un plan de financement, en prévoyant une juste rémunération de la société concessionnaire et de ses actionnaires.

## COLTRAN

**Contrat de concession et financement** : L'investissement prévu à Notre-Dame-des-Landes était de 410 millions avec une durée d'exploitation de 50 ans. La rentabilité était donc évidente selon lui. Il lui semble impossible avec un investissement de 900 millions d'euros de dégager de la rentabilité sur une durée aussi courte que ce qui est prévu.

## Yoann LA CORTE

**Contrat de concession et financement** : M. LA CORTE rappelle qu'il n'est pas question de proposer un contrat de concession d'une durée de 20 ans. La loi européenne prévoit que la durée du contrat permette à l'investisseur privé d'amortir cet investissement. Aujourd'hui, il n'est possible d'indiquer précisément combien de temps durera le contrat de concession car le projet n'a pas encore été défini et l'appel d'offre n'est pas lancé. Cependant, M. LA Corte estime que la durée du contrat devrait être d'au moins trente à quarante ans. Les investissements sont fixés jusqu'à 2040, compte tenu des incertitudes concernant l'évolution du trafic aérien au-delà de cette date. Le projet de NDDL défini en 2010 prévoyait un investissement d'environ 410 millions aux conditions économiques de 2010 pour une aérogare de 4,3 millions de passagers. Quand on prend le projet NDDL dans sa globalité et qu'on actualise les conditions économiques, cela correspond à 800 voire 900 millions d'euros, c'est donc similaire à ce qui est proposé aujourd'hui.

## COCETA

**Contrat de concession et financement** : L'association considère que le contrat de concession courra probablement jusqu'en 2060 et que l'aménagement de l'aéroport sera donc réalisé pour durer au-delà de 2040. Il n'y aura donc pas de transfert possible en 2040 même si le trafic continue d'augmenter car il est difficile d'imaginer un concessionnaire réinvestir pour de nouveaux équipements alors qu'il vient déjà d'injecter 900 millions d'euros.

## Yoann LA CORTE

**Contrat de concession et financement** : M. LA CORTE rappelle que le contrat n'est qu'une modalité de réalisation du projet. Un contrat d'une durée de quarante ans, par exemple, ne signifie pas qu'au-delà de 2040 la capacité de l'aéroport va doubler sans contrôle. C'est à la puissance publique de définir le projet et l'investissement qui seront présentés dans le contrat, et d'adapter sa durée. Si le projet d'aménagement retenu à l'issue de la concertation représente un investissement de 900 millions d'euros, il faudra un contrat sans doute 40 à 50 ans pour amortir cet investissement. En revanche, si le coût d'investissement est moindre, la durée du contrat sera plus réduite.

## COCETA

**Contrat de concession et calendrier** : L'association estime que le projet est présenté de façon malhonnête dans le cadre de la concertation, laissant penser que la plateforme va être aménagée pour 2040 et qu'ensuite, elle pourrait être déplacée ailleurs. En réalité, il faudra attendre encore 20 ans après 2040 pour espérer voir la plateforme être déplacée ailleurs.

Elle estime que le calendrier présenté par la DGAC n'est pas réaliste. La fin des travaux est prévue pour 2025 tandis que les travaux ne se termineront probablement pas avant 2027 selon lui. Il considère qu'il faut au moins une année d'étude avant l'engagement des travaux. Cela signifie que les travaux devraient se terminer plutôt autour de 2026-2027, ce qui laisse ensuite seulement 13 ans d'exploitation jusqu'en 2040.

**Dimensionnement** : Les estimations concernant le montant des investissements lui apparaissent crédibles et comparables à ceux initialement prévus pour NDDL. En revanche, il précise que le projet de NDDL prévoyait la possibilité d'une extension dans un second temps sur une zone aéroportuaire très large. L'association considère qu'il est donc essentiel de connaître la capacité maximale de Nantes-Atlantique pour estimer la rentabilité du projet pour le concessionnaire. Il semblerait que cette capacité soit de l'ordre de 15 millions de passagers annuels à horizon 2040. Si le trafic continue à augmenter, l'aéroport sera totalement saturé et le contrat de concession sera alors caduc. Cela signifie que le concessionnaire privé aura amorti ses coûts mais que les investissements publics réalisés pour des projets annexes tels que la desserte auront été inutiles car il faudra transférer l'aéroport sur un autre site. Environ 200 millions de fonds publics auront été inutilement dépensés.

L'association souhaite que l'option de transfert soit réétudiée. Il serait nécessaire de trouver un nouveau site soumis à moins de contraintes afin de concevoir un aéroport qui ne sera pas saturé en 2040.

Yoann LA CORTE

**Contrat de concession et calendrier** : Les délais présentés dans le cadre du calendrier prévisionnel pourront être respectés, avec des études en 2022 et la fin des travaux en 2025. Il s'agit d'un projet de grande ampleur et l'Etat sera fortement mobilisé pour tenir les délais. Aucune subvention publique ne sera versée pour le réaménagement et l'exploitation de l'aéroport. Le projet mis en débat prévoit des mesures conservatoires pour étendre la capacité de l'aéroport à 15 millions de passagers, si nécessaire.

Guilhem BLANCHARD, expert technique à la DGAC

**Dimensionnement** : La capacité d'un aéroport est quelque chose de très complexe à estimer. Il y a trois postes clés :

- la piste : une piste unique suffit pour l'accueil d'un trafic important, au-delà des 15 millions de passagers ;
- le stationnement des avions : les acquisitions foncières doivent permettre l'accueil d'un nombre suffisant d'avions pour répondre aux besoins de mobilité aérienne ;
- l'aérogare : elle doit être dimensionnée pour accueillir le futur trafic de passagers. La conception initiale du réaménagement comportera des mesures conservatoires consistant notamment à réserver le foncier qui sera éventuellement nécessaire pour rendre possibles des agrandissements ultérieurs.

France Nature Environnement Pays de la Loire

**Estimations du trafic aérien** : L'association salue la réactivité de la CNDP pour sa demande d'expertises complémentaires et demande à quelle date celle-ci pourront être livrées.

**Couvre-feu** : Elle demande quels sont les délais et les procédures nécessaires pour la mise en place d'un couvre-feu.

**Desserte** : Elle souhaiterait des précisions sur le calendrier de l'étude sur la desserte menée par la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole. Lors de la réunion publique du 4 juin, il a été indiqué qu'elle serait lancée dans les semaines à venir ; or l'association pensait que cette étude était déjà lancée. À quelle date seront publiés les résultats de l'étude ?

DEINA

**Contrat de concession** : L'association demande si le nouveau contrat de concession pourrait comprendre l'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans premier temps, avec la possibilité de le transférer dans un second temps.

## L'Atelier Citoyen

**Estimations du trafic aérien** : L'association considère que la DGAC n'a pas suffisamment pris en compte l'évolution des capacités d'emport dans ses estimations de trafic aérien, à la fois pour les chiffres présentés dans le dossier de concertation et dans les rapports de 2013 et 2017. L'association souhaiterait être associée à la contre-expertise demandée par la CNDP. Elle estime que le problème de saturation ne se pose pas, prenant pour exemple les aéroports de Genève et de San Diego qui parviennent à accueillir environ 20 millions de passagers avec une seule piste.

Brigitte FARGEVIEILLE

**Estimations du trafic aérien** : La présidente de la CNDP a demandé une procédure accélérée pour l'obtention des résultats de l'expertise en un mois, soit autour du 15 juillet.

Yoann LA CORTE

**Couvre-feu** : Deux ans sont nécessaires pour la mise en place d'un couvre-feu : il pourrait donc être effectif à l'automne 2021. La procédure pour l'application d'un couvre-feu est réglementée et nécessite :

- un temps d'études techniques ;
- des consultations obligatoires auprès des opérateurs, des collectivités, de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement), puis de la Commission européenne ;
- des délais de prévenance des opérateurs par rapport aux saisons aéronautiques.

Au vu du consensus politique au sujet de la nécessité d'un couvre-feu, la DGAC a déjà lancé des études afin d'anticiper au mieux sa mise en place. Le calendrier précis sera publié sur le site.

Baptiste MANDARD

**Desserte** : Les résultats de l'étude portant sur la desserte sont attendus entre la fin de l'année et le premier trimestre de l'année 2020. Les réflexions sur l'étude ont démarré depuis novembre 2018 à Nantes-Métropole à la demande de la garante et d'autres acteurs publics ont été associés à partir du début d'année 2019.

Yoann LA CORTE

**Contrat et option de transfert** : Il est possible, d'un point de vue juridique, de prévoir une option de transfert dans le contrat de concession.

Kevin GUITTET, expert des études sur le trafic aérien

**Estimations du trafic aérien** : La question de l'évolution de l'emport a fait l'objet de nombreuses discussions dans le cadre de la médiation de 2017. Celle-ci a été prise en compte dans les estimations de trafic de la DGAC. Cependant, l'évolution de l'emport à court terme devrait être relativement faible, car les avions ont déjà atteint des taux de remplissages très importants. L'emport ne pourra pas évoluer à l'infini. Il invite les participants à consulter les chiffres d'emport associés aux prévisions de trafic à court terme. Il précise qu'on ne peut pas se focaliser uniquement sur la question de l'emport, car cela revient à perdre de vue la cohérence globale des prévisions de trafic.

Yoann LA CORTE

**Estimations du trafic aérien** : Un atelier avec les acteurs économiques sera organisé, au cours duquel les opérateurs présents sur la plateforme aéroportuaire pourront s'exprimer. Avec le développement de compagnies comme EasyJet, qu'il qualifie de « low-cost premium », il y a des stratégies de remplissage d'avions et d'augmentation de l'emport qui méritent d'être discutées. Ce

sujet pourra être approfondi dans le cadre de l'expertise complémentaire indépendante demandée par la CNDP sur les estimations de trafic. Cette question pourra également être traitée lors de l'atelier du 27 juin.

#### Des Ailes pour l'Ouest

**Estimations du trafic aérien** : L'association conteste l'expertise de l'Atelier Citoyen datant de 2015, qui évoquait un coût de réaménagement de Nantes-Atlantique de 7 à 8 fois inférieur au projet de NDDL et estimait que l'aéroport existant ne serait pas saturé. Elle considère que la plateforme de Nantes-Atlantique est soumise à de fortes contraintes et se trouve déjà saturée. Il lui semble impossible de trouver une solution convenable dans cet environnement urbanisé avec un foncier limité. À l'inverse, NDDL était une plateforme évolutive, avec deux pistes et une capacité horaire de 160 mouvements (contre 30 à Nantes-Atlantique). L'association réfute la comparaison avec l'aéroport de Genève, qui présente des caractéristiques différentes de Nantes-Atlantique, avec une piste de 3 900 mètres et une aérogare tout en longueur, permettant aux avions de circuler au milieu. Ce n'est pas possible à Nantes-Atlantique car l'aérogare est trop proche de la piste, et la tour de contrôle fait obstacle. Un déplacement risque de coûter très cher. Il considère que cet aménagement ne pourrait être que temporaire. Sauf à revoir en profondeur le modèle économique, l'aéroport va être contraint de déménager, car la tendance du trafic aérien est à la hausse et qu'il n'y a pas d'autre grand aéroport à moins de 400 km. L'association estime que l'Ouest a besoin d'un grand aéroport et que Nantes-Atlantique ne sera pas à la hauteur. Les contraintes et les coûts lui semblent trop importants pour une solution qui sera nécessairement temporaire, selon lui. Il lui paraît essentiel d'envisager dès à présent le transfert.

#### CESER Pays de la Loire

**Travaux d'urgence** : Le CESER Pays de la Loire souhaiterait savoir quels sont la nature, le calendrier et le mode de financement des travaux d'urgence estimés 120 et 150 millions d'euros. Il demande si ces travaux seront à la charge du concessionnaire actuel.

#### COCETA

**Contrat de concession - Saint-Nazaire** : L'association demande si le contrat de concession liera, comme c'est le cas actuellement, l'exploitation de l'aéroport de Saint-Nazaire - Montoir à celle de l'aéroport Nantes-Atlantique, dans une logique de maintenance et de report.

Yoann LA CORTE

**Contrat de concession - Saint-Nazaire** : Le contrat actuel liant l'exploitation des aéroports de Saint-Nazaire – Montoir et Nantes-Atlantique devra être résilié d'ici fin 2021. Il est prévu de grouper de nouveau l'exploitation des deux aéroports dans le nouveau contrat de concession.

Concernant la possibilité faire fonctionner les deux aéroports de manière complémentaire, c'est déjà le cas aujourd'hui dans une certaine mesure puisqu'une unique société exploite les deux aéroports : cela permet de faire des économies d'échelle et d'allouer, de manière optimale, certaines ressources. En revanche, il n'est pas possible d'orienter les compagnies aériennes sur l'un ou l'autre des aéroports.

#### COCETA

**Contrat de concession - Saint-Nazaire** : L'association demande s'il serait possible de reporter le trafic sur l'aéroport de Saint-Nazaire - Montoir pendant la durée des travaux de réfection de la piste à Nantes-Atlantique.

Yoann LA CORTE

**Contrat de concession - Saint-Nazaire** : Le report du trafic à Saint-Nazaire pendant la durée des travaux n'est pas le projet porté par la DGAC, notamment en raison des contraintes qui pèsent sur l'aéroport de Saint-Nazaire. Cependant, il invite le COCETA à faire des propositions documentées sur ce sujet s'il estime que c'est possible.

**Dimensionnement** : M. LA CORTE réfute le fait que l'aéroport soit déjà saturé, et en tient pour preuve l'augmentation du trafic. Il admet cependant que l'aéroport approche du niveau de saturation. La DGAC estime que sans réaménagement, en 2029, l'aéroport connaîtrait de lourdes difficultés d'exploitation et qu'un certain nombre de fonctions ne pourraient plus être correctement assurées. C'est pour cela que l'aéroport Nantes-Atlantique doit être réaménagé. Il rappelle qu'il est possible d'accueillir l'augmentation du trafic avec une seule piste. Bien que chaque configuration d'exploitation ait ses spécificités, des exemples d'aéroports accueillant plus de 15 millions de passagers annuels avec une seule piste ont été cités à titre d'illustration dans le dossier de concertation.

**Travaux** : M. LA CORTE rappelle qu'il est nécessaire de distinguer :

- les travaux urgents, que doit réaliser le concessionnaire actuel d'ici fin 2021, tels que la mise en conformité du balisage lumineux de la piste et des équipements de détection d'explosif dans les bagages de soute avec la réglementation européenne, la mise en place d'un système de « block parking » pour améliorer le stationnement automobile, ou encore le traitement de l'eau sur la plateforme. Tous ces travaux sont programmés et seront réalisés par AGO (Aéroport du Grand Ouest, filiale de Vinci) d'ici 2021.

Il invite les participants à se référer au dossier de concertation dans lequel ces travaux sont documentés ;

- L'essentiel des travaux de mise en conformité de l'aérogare et de réfection de la piste, chiffrés entre 120 et 150 millions d'euros, seront pour l'essentiel à la charge du futur concessionnaire (à hauteur de 80 à 100 M€, dont notamment la rénovation de la piste).

## COLTRAN

**Comparaison avec Genève** : En 2017, le COLTRAN a rencontré un des membres du comité de direction générale de l'aéroport de Genève. Celui-ci aurait déclaré que « *vouloir maintenir et développer Nantes-Atlantique est une bêtise* ». Chaque année à Genève, il est nécessaire d'engager 100 à 120 millions d'euros de travaux pour essayer de gérer le trafic existant et celui des années futures.

Le COLTRAN met donc en garde sur le potentiel gouffre financier que pourrait représenter Nantes-Atlantique et invite la DGAC à reconsidérer l'option du transfert.

## L'Atelier Citoyen

**Financement** : L'association considère que les estimations de coûts annoncées pour le réaménagement de la piste et l'aérogare sont surestimées. Il fait le parallèle entre les estimations pour la piste en V à 250-300 millions d'euros et la piste transversale à 300-350 millions d'euros, et celles pour la construction des pistes à NDDL à 42 millions d'euros. Il s'étonne de cet écart de 1 à 10. De même, l'aménagement de l'aérogare, estimé entre 250 et 400 millions d'euros, lui paraît surestimé, d'autant plus que ce sont les vols low-cost qui contribuent le plus à faire augmenter le trafic. Or, il estime que les terminaux low-cost ne coûtent qu'une dizaine de millions d'euros, comme le montrent les exemples de Marseille, Bordeaux ou Lyon.

## CESER

**Travaux d'urgence** : Le CESER a auditionné François MARIE, directeur de l'aéroport. Selon ce dernier, il n'y a pas de travaux à faire avant le renouvellement de la concession. Il se demande donc s'il y a bien un accord entre la DGAC et AGO concernant les travaux d'urgence.

## Yoann LA CORTE

**Travaux d'urgence** : M. LA CORTE précise qu'aucun travaux de grande ampleur ne sont prévus avec le concessionnaire actuel. Toutefois pour la réalisation de travaux d'urgence, la DGAC a bien un accord signé avec AGO.

**Financement** : Il précise qu'il n'est pas dans l'intérêt de la puissance publique de minimiser ou surestimer les coûts.

Guilhem BLANCHARD

**Financement** : Il est nécessaire de faire attention aux périmètres comparés lorsqu'on met en perspective des coûts. Par exemple, le coût de la réfection de la piste comprend aussi le coût de réfection du taxiway parallèle et le coût de réfection de l'aire de stationnement existante. Le montant de ces différents travaux rejoint ainsi les coûts estimés par l'étude IFSTTAR-CEREMA-Albert Bolle de 2017, réalisée indépendamment de la DGAC. De même, les coûts estimés pour l'aérogare prennent en compte l'aire de stationnement pour les avions. Cela explique pourquoi les ordres de grandeur sont largement supérieurs aux coûts de construction des mètres carrés de bâtiment. En revanche, sur la création des aérogares à 9 millions de passagers, on est sur les mêmes ordres de grandeur en termes de surface que ceux évoqués en 2017.

### Visionnage d'un vidéo témoignage de l'Aéroport de Genève sur la protection des populations riveraines - Gaël Poget, Délégué du Directeur général pour les affaires aéronautiques de Genève Aéroport (3 minutes)

*La vidéo est consultable sur le site internet du projet dans la rubrique « éclairages complémentaires ».*

#### Des Ailes pour l'Ouest

**Comparaison avec Genève** : L'association considère qu'il est difficile de comparer les aéroports de Nantes et de Genève car ils présentent des situations trop différentes : la piste à Genève se situe au nord-ouest de la ville et est pratiquement parallèle à la ville, ce qui limite les nuisances. Or à Nantes, le centre-ville va être survolé de façon croissante avec la remise dans l'axe induite par l'installation d'un ILS (Instrument Landing System). À titre de comparaison, ce sera comme si la place de la Bourse était survolée à Bordeaux. Il admet que les avions sont de moins en moins bruyants. Cependant, la marge de réduction du bruit n'est pas très importante d'après les constructeurs. L'association considère que la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h est une bonne idée.

Genève et Nantes-Atlantique lui apparaissent très différents également pour ce qui concerne la circulation au sol. Par exemple, à Genève, il est possible de réaliser des repoussages et des roulages en même temps, tandis qu'à Nantes, l'aérogare est tellement proche que lorsqu'un avion recule, il se retrouve sur le taxiway. Selon lui, les infrastructures à Nantes-Atlantique limitent la circulation au sol et donc les capacités de l'aéroport. Il dit craindre pour la fluidité du trafic au sol au vu des plans sur l'implantation de nouveaux parkings et considère que l'aéroport risque de ne pas être opérationnel

#### Yoann LA CORTE

**Aménagement de la plateforme** : M. LA CORTE confirme que si des travaux n'étaient pas engagés, l'aéroport ne serait plus opérationnel. C'est pour cette raison que la DGAC va redéfinir le schéma de composition générale de l'aéroport, qui anticipera la question de la circulation au sol et prévoira les aménagements nécessaires. L'aménagement d'ensemble sera redéfini pour répondre aux besoins de mobilité aérienne. Le projet propose en particulier un déplacement de l'aérogare. Il confirme que si la réfection ou l'allongement de la piste actuelle est retenu, l'hypercentre de Nantes sera survolé. C'est pour cette raison que la DGAC propose également l'option d'une piste transversale, qui évite le survol de Nantes. Cependant, un allongement de la piste actuelle permettrait de limiter les nuisances liées au survol de Nantes, comme le montrent les courbes de bruit présentes dans le dossier de concertation et sur le site internet. Ces cartes permettent notamment de voir l'effet qu'aurait la mise en place d'un couvre-feu sur le bruit. À moyen terme, d'ici une dizaine d'années, il est également possible d'envisager une évolution des trajectoires avec des approches GNSS (Global Navigation Satellite System, un système de navigation par satellite). Le maintien du survol de Nantes ne signifie pas nécessairement une dégradation inacceptable de la situation.

#### Guilhem BLANCHARD

**Aménagement de la plateforme** : M. BLANCHARD confirme que le problème de la saturation des voies de circulation de l'aéroport a bien été identifié. La saturation est extrêmement forte au nord, au niveau du taxiway parallèle au niveau du point d'attente. Le schéma de composition générale de réaménagement de l'aéroport qui sera défini pour le futur concessionnaire prévoira ces éléments. Les équipes de la DGAC sont déjà mobilisées sur cette question pour avoir des références et en évaluer la faisabilité. Il prévoit les modifications du plan de circulation, le repositionnement des aires de stationnement et la désaturation générale de la circulation des aéronefs au sol. Le service technique de l'aviation civile, le service de la navigation aérienne, la direction de la sécurité et les prestataires concernés travaillent actuellement sur les recompositions possibles du plan de circulation des aéronefs.

#### Des Ailes pour l'Ouest

**Attractivité de l'aéroport** : L'association n'estime pas nécessaire d'aborder des sujets techniques pointus comme le GNSS, qui concerne uniquement les pilotes. Elle souhaiterait que la DGAC quantifie le manque à gagner pour les compagnies aériennes induit par les travaux de réfection de la piste et l'instauration d'un couvre-feu.

**Comparaison avec Genève** : Elle considère que la vidéo est intéressante car elle parle de chiffres et de coûts. La comparaison avec Nantes est cependant à relativiser : autour de l'aéroport de Genève se trouvent un lac et des montagnes, et donc beaucoup moins de riverains impactés. De plus, les autorités suisses travaillent sur la question de nuisances sonores depuis des années, tandis que rien n'a été fait à Nantes-Atlantique dans la perspective d'un futur transfert. Il lui semble aujourd'hui très difficile de rattraper ce retard accumulé. À titre personnel, en tant qu'utilisateur quotidien de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le représentant des Ailes pour l'Ouest précise que les trajectoires d'approche et les circulations au sol lui semblent déjà très complexes et limitent l'augmentation du trafic. Il prône la solution du transfert, qui lui apparaît beaucoup moins contraignante. L'association rappelle que la DGAC allait dans ce sens avant la décision d'abandon de NDDL et souhaiterait connaître l'avis des compagnies aériennes sur le projet de réaménagement.

#### Yoann LA CORTE

**Attractivité de l'aéroport** : Il rappelle que François BACCHETA, président d'EasyJet, s'est exprimé lors de la réunion publique et a assuré que l'instauration d'un couvre-feu ne l'empêcherait pas de conserver ses avions basés à Nantes-Atlantique.

La durée d'interruption du trafic dépendra de l'option retenue :

- En cas de réfection de la piste actuelle, la durée d'interruption peut être de quelques semaines, comme l'avait établi l'expertise tierce menée par Albert Bolle, l'IFSTTAR et le CEREMA dans le cadre du rapport de médiation de 2017.
- En cas d'allongement de la piste à 400 ou 800 m, il est possible de prévoir un phasage pour réaliser les travaux par tronçon, ce qui permettrait de limiter davantage la durée d'interruption de la circulation aérienne

De plus, l'instauration d'un couvre-feu laisserait la possibilité d'effectuer les travaux la nuit. Quoiqu'il en soit, dans le cadre de la procédure de mise en concurrence, il sera fait appel aux compétences des industriels, qui pourront également proposer leurs solutions pour optimiser la conduite de la phase travaux. La durée d'interruption du trafic lors de la phase de travaux sera prise en compte dans l'évaluation des offres des candidats.

#### Des Ailes pour l'Ouest

**Attractivité de l'aéroport** : L'association demande si les coûts liés à l'interruption du trafic aérien induits par les travaux ont été chiffrés.

Yoann LA CORTE

**Attractivité de l'aéroport** : Un atelier avec les acteurs économiques sera organisé. Les compagnies aériennes seront amenées à se prononcer sur leurs attentes vis-à-vis du projet de réaménagement.

M. LA CORTE rappelle que la DGAC cherchera à éviter le plus possible une éventuelle interruption de la circulation aérienne. Si cette situation devait se présenter, elle serait anticipée. Sa durée et son coût seront précisément chiffrés pour les étapes suivantes du projet. Ces études seront intégrées dans le bilan socio-économique du projet pour l'enquête publique. Ce sera un des paramètres d'évaluation du projet.

DEINA

**Santé et protection des populations** : L'association espère que les travaux seront finis en 2025, conformément au calendrier présenté. Elle est inquiète des lignes long-courrier qui s'ouvrent à destination de Montréal et craint l'arrivée de gros porteurs à l'aéroport Nantes-Atlantique.

Pour DEINA, la seule option acceptable serait la mise en place d'une piste transversale. Or, une étude commandée par le Conseil général de Loire-Atlantique à la DGAC en 2006 semble indiquer que cette option n'est pas réalisable. Elle regrette que la DGAC n'aille pas plus précisément dans les détails lorsqu'elle présente l'option de piste transversale dans le dossier de concertation. Elle souhaite une information claire, transparente et honnête, qui indique si cette option est réellement réalisable. La représentante de DEINA précise que 8 842 enfants se trouvent actuellement dans des établissements scolaires survolés, à Saint-Aignan de Grand Lieu et à Bouguenais. D'après sa discussion avec un membre de GICA-NA, ce chiffre passera à 10 000 avec l'instauration de l'ILS et la remise dans l'axe. Lorsqu'elle s'est rendue aux portes ouvertes du lycée Clémenceau, situé à Nantes près du Jardin des plantes, un animateur s'est plaint du bruit généré par le passage des avions. Si la situation est déjà difficile dans le centre de Nantes, elle doit être insupportable au collège de la Neustrie à Bouguenais.

Yoann LA CORTE

**Santé et protection des populations** : Il rappelle que la protection des populations survolées, et particulièrement des enfants, est un enjeu majeur pour la DGAC. Toutes les options de piste proposées ont pour objet de réduire les nuisances sonores. La piste transversale est étudiée de manière neutre et avec le même degré d'approfondissement que toutes les autres options. Des cartes de bruit associées à chaque option sont présentées en annexe du dossier de concertation et seront également affichées en grand format dans les mairies où il y a des permanences.

Les schémas présentant les options de piste dans le dossier de concertation sont des infographies et non des plans techniques. Les plans techniques, réalisés par les services techniques de la DGAC, pourront être mis à disposition lors des ateliers si les participants en formulent la demande. Ils pourront également être mis en ligne.

Guilhem BLANCHARD

**Santé et protection des populations** : La piste transversale est étudiée au même titre que les autres options. La première appréciation de l'état initial environnemental réglementaire a été réalisée et comporte des investigations sur la biodiversité et la qualité des sols, mais également sur le foncier qu'occuperait la piste transversale.

Yoann LA CORTE

**Santé et protection des populations** : Les cartes de bruit pour chacune des options sont imprimées et disponibles sur la table au fond de la pièce. Il réfute l'idée exprimée que l'option de la piste transversale serait un leurre. Il rappelle que la DGAC est une administration de l'État. L'option de piste transversale est étudiée aussi sérieusement que les autres. La décision sera prise à l'issue de la concertation.

Par ailleurs, la question des écoles sera spécifiquement traitée dans le cadre du PGS (Plan de gêne sonore) et du fonds de compensation, qui prévoient des aides à l'insonorisation des

bâtiments et la possibilité de déplacer des établissements scolaires qui seraient particulièrement exposés aux nuisances sonores.

#### Baptiste MANDARD

**Santé et protection des populations** : Dans le cadre du PGS et du fonds de compensation, les travaux d'insonorisation seront pris en charge à 100 % pour les écoles. De plus, le déplacement d'équipements publics, et notamment d'établissements scolaires, pourra se faire grâce au fonds de compensation.

#### Collectif de médecins

**Santé et protection des populations** : Le collectif de médecins demande si le transfert fait partie des options envisagées par la DGAC. Il rappelle que si l'aéroport était à NDDL, il y aurait 40 fois moins d'habitants survolés. Il souhaite que les différentes options soient accompagnées d'études d'impact sanitaires réalisées par des bureaux d'étude spécialisés. Le « Collège santé publique » se fait porte-parole des études scientifiques. Il demande que les courbes de bruit soient analysées au regard de la publication de l'OMS d'octobre 2018, qui recommande la mise en œuvre de mesures permettant de réduire l'exposition au bruit pour les populations exposées à plus 45 dB pour le bruit aérien.

#### Yoann LA CORTE

**Santé et protection des populations** : La concertation porte sur le réaménagement de l'aéroport existant, et non pas sur un transfert ; des propositions de transfert peuvent néanmoins faire l'objet d'une prise de position dans le cadre d'un cahier d'acteur. La DGAC se prononcera sur toutes les propositions dans le bilan réalisé à l'issue de la concertation. Il propose aux associations de venir avec des propositions tangibles de transfert lors de l'atelier suivant.

Il observe que certains médecins membres du collectif, qui n'est pas un « collège de santé publique » au sens où ce n'est pas une autorité publique, sont par ailleurs des riverains de l'aéroport.

La DGAC organisera une rencontre dédiée spécifiquement aux enjeux sanitaires début juillet 2019. Il invite par ailleurs les participants à se référer à la contre-expertise réalisée, sous le contrôle de la CNDP, dans le cadre de la concertation sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, qui apporte un éclairage différent des recommandations de l'OMS.

#### Brigitte FARGEVIEILLE

**Santé et protection des populations** : Elle confirme qu'un atelier est prévu spécifiquement sur les enjeux sanitaires, à la suite des demandes formulées par les participants de la réunion publique du 4 juin 2019. Des experts de la CNDP, qui ont travaillé sur le Terminal 4 de de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, seront mobilisés. Leur étude est en ligne sur [le site du projet de Terminal 4](#).

Si des acteurs veulent porter la question du transfert et réalisent des cahiers d'acteurs argumentés, la CNDP veillera à ce que ce sujet soit traité.

#### ACSAN

**Comparaison avec Genève** : L'association considère qu'il est insidieux de montrer cette vidéo qui fait selon lui l'apologie du développement d'un aéroport urbain et donne l'idée que les riverains vont finir par s'accommoder au bruit. Le directeur de l'aéroport de Genève s'est rendu à Saint-Aignan de Grand Lieu lors d'une assemblée générale du COCETA pour porter un discours en faveur du transfert de l'aéroport. Le témoignage vidéo de Genève Aéroport lui semble donc orienté.

#### Yoann LA CORTE

**Comparaison avec Genève** : Il rappelle que la vidéo a été faite librement par la direction de l'aéroport de Genève, dans le but de recueillir un témoignage sur la façon dont le bruit est géré sur

cette plateforme. Ce témoignage a été sollicité dans le cadre des bonnes relations diplomatiques de la DGAC avec ses homologues suisses. Il souhaite retenir de ce témoignage la mise en place par les autorités suisses d'un système qui oblige l'exploitant à diminuer l'empreinte sonore de l'aéroport sur le territoire de proximité. La DGAC trouve cette idée intéressante et souhaite la partager. Certains acteurs, dans le cadre de la concertation, pourraient souhaiter que l'empreinte sonore de l'aéroport n'augmente plus, que ce soit par une amélioration technique des avions ou des restrictions. Il rappelle néanmoins que les législations sont différentes entre la France et la Suisse.

Concernant la question du transfert, le dossier de concertation mentionne l'ensemble des paramètres à prendre en compte pour envisager la construction d'un aéroport sur un nouveau site. L'une d'elles est celle de l'acceptation sociale d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire sur un territoire.

## COCETA

**Comparaison avec Genève** : L'association considère que la DGAC aurait dû montrer des vidéos d'autres aéroports, en particuliers français et soumis aux mêmes règles juridiques, afin de garantir l'impartialité du débat. La DGAC aurait par exemple pu prendre l'exemple des aéroports de Lyon Saint-Exupéry, de Bordeaux ou encore Toulouse pour montrer des exemples de transferts.

**Supports d'information de la DGAC** : L'association attire l'attention de la CNDP sur les différents supports utilisés pour informer le grand public, qui lui semblent parfois trompeurs. Ainsi, le dossier de concertation parle d'un projet de réaménagement à horizon 2040, alors que le contrat de concession s'étalera jusqu'en 2050, voire 2060.

De plus, la DGAC affirme que le prolongement de la piste de 400 m n'aura pas d'incidence sur les riverains au sud de la piste, tandis qu'en réalité le trafic va doubler et les nuisances vont donc augmenter.

Le schéma présentant le gain d'altitude des avions avec la mise place de l'ILS et les options d'allongement de la piste lui paraît également trompeur ~~également~~ car l'échelle n'est pas la même sur l'axe des abscisses et des ordonnées. Ainsi, le schéma donne l'impression que le gain de 40 m d'altitude est un gain 800 m.

## L'Atelier Citoyen

**Trajectoires d'approche** : L'Atelier Citoyen estime que plusieurs mesures pourraient rapidement être mises en place pour réduire les nuisances sonores :

- relever les pentes d'approche, comme c'est le cas à Marseille et Chambéry, avec des pentes de 4° ;
- décaler le seuil d'atterrissage, comme c'est le cas à Mulhouse.

## COLTRAN

**Nuisances sonores** : Il cite des extraits d'un rapport de la DGAC qui date de 2013 : *« Les résultats montrent clairement une augmentation des nuisances sonores et des populations impactées : près de 80 000 habitants sont concernés à terme. Les avions survolent le centre de Nantes, à forte densité de population, à moins de 400 m de hauteur. Ils survolent aussi à moins de 300 m de hauteur le lac de Grand Lieu au sud, site classé Natura 2000. Avec la croissance du trafic, les habitants de Nantes subiraient à terme, aux heures de pointe, le passage d'un avion toutes les deux minutes. En outre, la zone soumise à de très fortes contraintes d'urbanisme (notamment l'interdiction de construire tout nouveau logement) s'étend significativement. De nombreux terrains en milieu urbain, des équipements et des services seraient gelés, en totale contradiction avec les politiques de densification des villes et de lutte contre l'étalement urbain dans une agglomération ou la démographie est particulièrement dynamique ».*

## Yoann LA CORTE

**Nuisances sonores** : La DGAC ne renie pas ce qu'elle a dit en 2013 et assume tout ce qu'elle a écrit par le passé. Aujourd'hui, le contexte a changé. Depuis, il y a eu l'occupation des terrains de

NDDL et des violences. L'aéroport a été qualifié « *d'aéroport de la division* » par le Premier ministre, qui a annoncé sa décision d'abandonner le projet le 17 janvier 2018. En tant que service de l'Etat, la DGAC se doit de mettre en œuvre la politique du Gouvernement et donc de réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique. Plutôt que se focaliser sur le passé et la question du transfert à NDDL, il apparaît désormais opportun de considérer l'avenir et toutes les options mises en débat.

Aujourd'hui, la DGAC envisage des options de piste dans le seul but de limiter les nuisances sonores. Le réaménagement est accompagné d'un PGS et d'un fonds de compensation pour mieux protéger les populations. La DGAC étudie également la possibilité de travailler sur de nouvelles trajectoires.

**Décalage du seuil d'atterrissage :** La flotte actuellement présente sur la plateforme nécessite 2450 m de piste pour atterrir pour des questions de sécurité.

Frédéric DANTZER, expert navigation aérienne pour le Grand Ouest

**Trajectoires d'approche :** Actuellement, la pente d'approche prévue avec la mise en place de l'ILS est de 3°, ce qui est la norme. À Marseille, l'ILS a une pente de 4° car il y a du relief. C'est un cadre dérogatoire et ce n'est pas une option envisagée jusqu'ici pour Nantes-Atlantique. Cependant, la DGAC pourra étudier cette possibilité et les gains qu'elle engendrerait si l'association le demande. En revanche, il rappelle qu'une pente de 3 ou 3,5° représente les conditions optimales pour atterrir, notamment en termes de bruit. L'augmentation de la pente contraindrait les avions à freiner plus fort et augmenterait les nuisances sonores en phase finale.

Guilhem BLANCHARD

**Trajectoires d'approche :** La question des pentes d'approche pourra être abordée dans un prochain atelier. M. BLANCHARD rappelle que le rapport de médiation comprenait une pré-étude de l'impact acoustique d'un relèvement de la pente s'appuyant sur des mesures de bruit à l'aéroport de Strasbourg et des simulations AIRBUS. Elle avait conclu que le relèvement de la pente à 3,5° - contre 3° en situation nominale – avait un effet faible, d'ordre de grandeur 1dB(A) à 3500 m du seuil de piste. Cette étude est publique.

**Décalage du seuil d'atterrissage :** Il rappelle qu'il est nécessaire de distinguer la distance d'arrêt normal d'un avion et la distance règlementairement obligatoire. La longueur de piste de 2450 m doit permettre à un avion d'atterrir correctement même lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

Yoann LA CORTE

**Supports d'information de la DGAC :** Le schéma présentant le gain d'altitude des avions avec la mise place de l'ILS et les options d'allongement de la piste ne présente en effet pas la même échelle pour les abscisses et des ordonnées pour des questions de lisibilité. Il aurait été impossible de faire figurer un schéma à l'échelle dans les différents supports de communication.

Dans le dossier de concertation, il est clairement mentionné que le contrat de concession ira au-delà de 2040. M. LA CORTE rappelle qu'il est nécessaire de se référer au dossier de concertation pour avoir tous les détails sur le projet.

Au-delà de 2040, la DGAC ne sait pas prévoir avec un niveau de précision suffisant comment le trafic pourrait évoluer. C'est pour cela qu'elle prévoit des mesures conservatoires, permettant notamment d'augmenter l'emprise foncière pour accueillir éventuellement 15 millions de passagers, ce qui correspond au scénario haut.

**Comparaison avec les aéroports de Lyon, Toulouse, Bordeaux :** Une ZAD (zone d'aménagement différé) a été créée il y a environ 40 ans pour l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. C'était à une autre époque, le contexte était différent par rapport à aujourd'hui.

Il rappelle que la comparaison avec Genève avait pour intérêt de montrer un exemple de ce qui peut être réalisé en matière de réduction d'empreinte sonore. Les autorités fédérales suisses ont

demandé à l'exploitation de prendre des mesures pour réduire l'empreinte sonore de l'aéroport, alors même que le trafic est croissant.

#### DEINA

**Contraintes d'urbanisme** : La représentante de DEINA reproche à la DGAC et aux élus locaux de ne pas avoir une démarche intellectuelle honnête. Elle considère que les experts peuvent brouiller les pistes et faire des études à géométrie variable. Lorsqu'elle est arrivée dans la région nantaise en 2011, les élus et experts affirmaient qu'il était impossible d'agrandir l'aéroport dans la configuration actuelle car cela bloquait l'urbanisation de Rezé, notamment au niveau de la ZAC des Isles, sur le lieu des anciens abattoirs. Elle souhaiterait comprendre pourquoi cette construction devient possible aujourd'hui.

#### COCETA

**Contraintes d'urbanisme (en réponse à la question précédente)** : La constructibilité de la ZAC des Isles devient possible en dépit du maintien de l'aéroport car l'installation d'un ILS va engendrer une remise dans l'axe des avions atterrissant par le nord. Ce changement de trajectoire permettra au futur CHU et à la ZAC des Isles de se trouver à nouveau dans une zone constructible. En revanche, d'autres quartiers deviendront inconstructibles, tels que le centre-ville de Nantes, la pointe de l'Île de Nantes et le nord de Rezé.

#### Yoann LA CORTE

**Contraintes d'urbanisme** : M. LA CORTE présente les cartes de simulation du bruit en 2040 selon les différentes options de piste (disponibles dans le dossier de concertation et sur le site internet du projet) et rappelle que les règles d'urbanisation sont définies selon la zone de bruit dans laquelle est située la nouvelle construction. Il montre qu'un des avantages d'allonger la piste vers le sud est de décaler les courbes de bruit et donc les contraintes sur l'urbanisation. Celles-ci seraient alors plus faibles sur l'Île de Nantes et sur le centre-ville historique de Nantes.

#### DEINA

**Comparaison avec Genève** : La représentante de l'association demande si l'État français a autant d'argent que la Suisse pour mettre en œuvre des mesures de réduction des nuisances liés à l'aéroport.

**Santé et environnement** : Elle rappelle son soutien à l'option de la piste transversale, qui évite le survol des écoles. Elle demande au Gouvernement de prévoir des mesures de protection pour les écoles et de réaménager l'aéroport dans un premier temps, mais de prévoir un transfert pour le futur. Elle rappelle que le Lac de Grand Lieu est la deuxième zone ornithologique de France

#### France Nature Environnement Pays de la Loire

**Santé** : L'association regrette le manque d'études de la CCE sur les nuisances sonores en dépit des plaintes des riverains. Son représentant souhaiterait que l'État demande au concessionnaire de mettre en place un cadre légal pour contraindre les compagnies à diminuer le bruit. Il rappelle que les mesures de l'ACNUSA ne sont pas contraignantes aujourd'hui. FNE Pays de la Loire fera des propositions concrètes en ce sens. Il estime important d'interroger les élus qui seront bientôt en campagne pour les municipales sur les mesures qu'ils envisagent de mettre en œuvre sur la question des nuisances sonores.

**Limitation du trafic aérien** : Il demande s'il serait possible de limiter le nombre de mouvements à Nantes-Atlantique. Le développement du territoire peut se faire aussi avec un trafic aérien limité. D'autres solutions de mobilité existent tels que le train et les autoroutes. Il considère que cela va dans le sens de l'histoire et de l'urgence climatique.

## Des Ailes pour l'Ouest

**Calendrier** : L'association estime que les procédures administratives seront longues, car il y aura des recours. Son représentant demande s'il y a la possibilité d'accélérer ces procédures, pour éviter d'achever les travaux seulement en 2027-28 ?

## Groupe nature Saint-Aignan de Grand Lieu

L'association s'étonne de l'absence de l'association Bretagne Vivante.

**Environnement** : Son représentant présente son analyse de l'impact environnemental de chacune des options de piste proposées :

- Si l'option de référence est retenue, le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu serait condamné avec l'augmentation du trafic d'ici 10 à 15 ans ;
- En cas d'allongement de la piste, aucune protection nationale n'est prévue pour le milieu des landes, identifié par le conservatoire national botanique de Brest comme un espace riche en biodiversité. L'allongement de la piste aurait donc de graves conséquences sur l'environnement car il impacterait de nombreuses zones humides ;
- En cas de piste transversale, il y aurait un remblai à faire, pour combler le début du ruisseau de la Patouillère à l'est de la piste. Côté ouest, la piste couperait une partie de la forêt urbaine et du corridor écologique qui y est lié avec la trame verte et bleue ;
- La piste en V aurait également une incidence sur la forêt urbaine.

## COLTRAN

**Transfert** : L'association remercie la CNDP d'avoir levé ce qu'il considère comme un interdit politique vis-à-vis d'une nouvelle option de transfert. Il demande un atelier spécifique sur ce sujet et promet d'apporter des pistes concrètes qui montrent que le transfert est possible et souhaitable.

### Yoann LA CORTE

**Transfert** : M. LA CORTE rappelle que le dossier de concertation mentionne les contraintes à prendre en compte pour envisager un transfert. Selon la DGAC, ces contraintes sont trop fortes pour que le transfert soit une option crédible. Mais le COLTRAN peut apporter de nouveaux éléments pour en discuter.

**Calendrier** : Si l'option retenue suppose de nombreuses acquisitions foncières, les procédures peuvent en effet être longues et nombreuses. Le projet de NDDL avait été visé par près de 180 recours et l'État les a tous gagnés. Un recours n'interrompt les travaux que lorsqu'il est suspensif en droit. La DGAC est en mesure de tenir le calendrier annoncé. Elle croit au projet de réaménagement qu'elle porte et en la possibilité de l'insérer dans l'environnement urbain en protégeant au mieux les populations. Le projet est encore général car la concertation est organisée très en amont de sa définition finale. Toutes les nouvelles idées pour améliorer le projet sont les bienvenues.

La DGAC prépare une liste de sujets à approfondir pour le prochain atelier organisé le 27 juin 2019. Une liste de sujets sera proposée et il sera possible de s'inscrire à des tables rondes pour travailler sur des points précis pas petits groupes. Il remercie les participants pour leur présence et leur contribution.