



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 2 juillet 2019, de 18h30 à 21h30

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

**Participants** : 28 personnes présentes dans la salle

#### Format :

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

#### Déroulé :

- ▼ **Introduction et mot d'accueil**
  - 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

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

*Brigitte FARGEVIEILLE* explique qu'une garante est avant tout une citoyenne engagée en faveur de la concertation. C'est également une personne indépendante du maître d'ouvrage et des parties prenantes. Neutre et impartiale, elle est tenue au devoir de réserve. Son rôle est de faire respecter les règles de la concertation édictées par la Commission nationale du débat public (CNDP). *Brigitte FARGEVIEILLE* rappelle ces dernières : transparence et sincérité des informations, argumentation et équivalence de traitement des parties prenantes. La concertation préalable doit se dérouler dans le respect de chacun, l'écoute mutuelle et la bienveillance.

La concertation vise à donner la parole aux parties prenantes afin de connaître leurs principaux sujets de préoccupation relatifs au projet : opportunité, options et alternatives, enjeux socio-économiques, caractéristiques et impacts, et suites à donner à l'issue de la période de concertation.

*Brigitte FARGEVIEILLE* rappelle enfin que cette concertation préalable n'est pas l'unique phase de participation du public au projet. C'est une étape de quelques semaines qui s'inscrit dans un projet menés sur plusieurs années. La CNDP s'assurera que la participation du public au projet ne s'arrête pas à la fin de la concertation.

En fin de concertation préalable, les garantes rédigeront leur bilan de la concertation menée par le maître d'ouvrage. Celui-ci sera rendu public au cours de la 1<sup>ère</sup> semaine de septembre. La DGAC aura ensuite deux mois pour rédiger son propre bilan et expliquer les suites qu'elle compte donner 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 ?

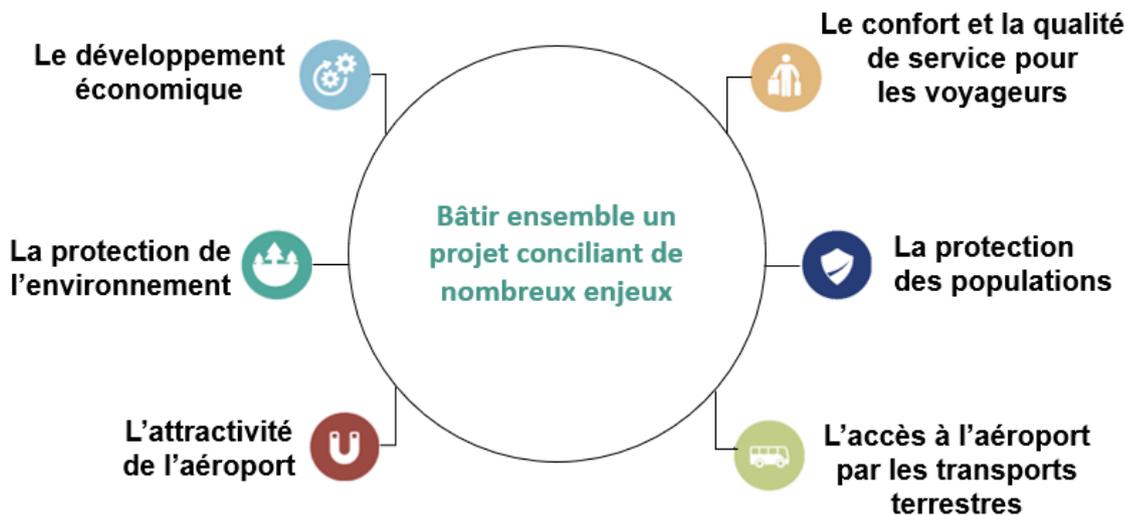
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des 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 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 n°1

Le groupe estime que l'enjeu visant à protéger les populations est l'aspect prioritaire du projet. Dans cette optique, il est nécessaire de mettre en place un couvre-feu. La plage horaire minuit-6h est évoquée, elle reste à débattre selon les participants.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, il est important de prévoir les compensations adéquates tout en cherchant à impacter le moins de personnes possibles.

Les membres du groupe rappellent également que le développement économique de l'aéroport est indispensable car il renforce l'attractivité du territoire.

L'aérogare actuelle n'est pas aux normes. Il est nécessaire a minima de l'aménager afin qu'elle soit au niveau des aérogares d'autres aéroports (celle de Toulouse est citée comme exemple). Afin de moderniser l'aérogare, le groupe propose de s'inspirer du réaménagement actuel de la gare de Nantes. De plus, l'option d'une piste transversale décalée vers l'est permettrait de conserver l'aérogare existante et d'en construire une nouvelle au nord-est de la piste. Cela favoriserait le développement de l'activité *low-cost* et l'amélioration de la desserte puisque tous les voyageurs n'arriveraient pas au même endroit.

Les accès à l'aéroport sont actuellement saturés, des réflexions sont à mener sur sa desserte. Les contributeurs proposent ainsi de créer un accès à l'aéroport par l'est pour les personnes venant du sud. La desserte de l'aéroport par le tramway depuis la Neustrie n'est pas optimale : il faudrait davantage de navettes entre le terminus du tramway et l'aéroport. Par ailleurs, plusieurs activités privées telles que l'entreprise Baudron (préparation de véhicules neufs), participent grandement à la saturation du trafic routier aux abords de l'aéroport et occupent un grand espace de stationnement. En déplaçant certaines entreprises, il serait possible de créer de nouveaux parkings.

Les participants à la table ont retenu une option d'aménagement de piste : la piste transversale, qu'ils souhaitent plus décalée à l'est et remontée au nord. Selon eux, cette solution répond à une bonne partie des contraintes et obligations attenantes au projet. Elle permet d'éviter d'impacter certaines communes (Bouguenais, Nantes, Saint-Aignan) et offre la possibilité d'urbaniser plusieurs zones telles que la ZAC des Isles.

Il est également proposé de transférer l'aviation légère, par exemple à Ancenis (ville desservie par le train et dont l'aérodrome existant est correctement équipé). En effet, l'aviation légère occupe environ 20 places d'avions et une surface très importante à Nantes-Atlantique selon les participants

Ainsi, l'attractivité de l'aéroport dépend de la bonne combinaison des aspects précédemment cités : une desserte efficace, un confort et une qualité de services corrects pour les voyageurs et la possibilité pour ces derniers de pouvoir stationner aux abords de la plateforme.

### Table n°2

Selon le groupe, le critère à privilégier pour le réaménagement de Nantes-Atlantique est celui de la protection des populations. Il est nécessaire de ne pas impacter de nouveaux habitants, bien que cela semble difficile à réaliser. Le groupe estime donc essentiel de mettre en place des solutions de compensation ou de délaissement à la hauteur du scénario retenu.

Des dispositifs d'analyse de l'air et du niveau de bruit sont à installer sur le territoire. Les membres du groupe souhaitent également qu'un couvre-feu strict soit instauré de 22h30 à 6h30 pour tous les avions (passagers et fret).

Pour concilier développement de la métropole et protection des populations et de l'environnement, le nombre de personnes impactées doit être diminué, quel que soit la solution retenue.

Sur les 5 membres du groupe, 4 sont favorables à la piste transversale et souhaitent qu'elle soit décalée de 400 m vers le nord. Cela permettrait de diminuer fortement les populations impactées. Cette solution faciliterait l'aménagement du cœur de la Métropole et apaiserait les territoires les plus habités (centre-ville et île de Nantes, villes limitrophes). Selon eux, cette option de piste est plus simple à réaliser sur le plan technique car il est possible de maintenir la piste actuelle provisoirement le temps de construire la nouvelle piste. Toutefois, un participant s'inquiète du sort des habitants impactés avec ce scénario, leurs biens seront dévalorisés. Il demande que soient rachetées les maisons concernées au prix du marché immobilier et propose d'inclure ces dépenses au coût global du projet.

### **Table n°3**

Malgré des points de vue divergents à la table, un point de consensus ressort entre les participants : la précipitation n'est jamais bonne conseillère. Ils estiment que la concertation est menée au pas de charge, qui plus est en période estivale. Ils auraient aimé disposer d'une année de réflexion supplémentaire afin de pouvoir mûrir le projet.

Un participant rappelle que le développement économique de la métropole s'inscrit dans le temps long. Il est primordial de prendre le temps de la réflexion et ne pas limiter ce développement dans l'optique de répondre à court terme aux enjeux de protection des populations et de l'environnement.

Bien que l'aéroport participe grandement au renforcement de l'attractivité du territoire car il attire des entreprises, ce n'est pas le seul enjeu à prendre en compte selon une partie des participants. Par ailleurs, afin de limiter l'impact environnemental, un changement des comportements individuels semblerait plus bénéfique que les évolutions technologiques des avions dans les prochaines années. Le groupe estime nécessaire de protéger le lac de Grand Lieu, 2<sup>e</sup> réserve ornithologique de France.

Les participants optent pour l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 7h pour les avions les plus bruyants et polluants. Ils estiment important d'avoir a minima 8 heures de repos par nuit. De plus, certaines personnes souhaitent que le trafic soit limité le week-end. Cependant, cette idée ne fait pas consensus dans le groupe.

Un participant du groupe estime nécessaire de limiter le trafic aérien, en fixant un nombre de mouvements maximum ou encore un seuil de bruit à ne pas dépasser. Cette limitation passerait par la mise en place de mesures locales et nationales.

Selon le groupe, l'aménagement de l'aérogare n'est pas prioritaire. La création d'une aérogare à l'ouest est une aberration. En effet, ils expliquent que le coût de ce scénario est bien trop élevé et qu'il n'y a pas assez de foncier disponible pour réaliser cette infrastructure. Il est proposé de s'inspirer de l'aérogare de l'aéroport de Lyon. Celle-ci est éloignée des populations et accessible directement en train et par l'autoroute. Le renforcement de l'accessibilité de la plateforme depuis la métropole semble beaucoup plus urgent que le réaménagement de l'aérogare selon la table.

Par ailleurs, le groupe ne souhaite pas se prononcer en faveur d'une option de piste, car cela reviendrait à diviser les participants à la table. Ils reprochent ainsi à la DGAC de vouloir monter les habitants des communes de la métropole les uns contre les autres.

En conclusion, le groupe estime que la seule manière de concilier développement du territoire et protection des populations et de l'environnement est de transférer l'aéroport et de favoriser la décroissance progressive du trafic aérien.

#### **Table n°5**

En préambule, les membres du groupe expliquent que la protection des riverains et de l'environnement est une question de santé publique. Ainsi, le niveau des nuisances sonores est l'enjeu central du projet selon eux. Celles-ci sont plus ou moins gênantes selon les pics de bruit, le nombre et le modèle des avions ou encore l'orientation des vents.

Le groupe souhaite qu'une discussion globale soit ouverte sur la mise en place d'un seuil de limitation du trafic aérien (en nombre de mouvements d'avions par an). Certains participants souhaitent maîtriser le trafic, sans aller jusqu'à une limitation, d'autres sont favorables à un seuil limite. Quelle que soit la solution retenue, celle-ci doit être encadrée par la loi. Par ailleurs, les participants s'expriment favorables à l'instauration d'un couvre-feu de 22h à 6h accompagné d'une interdiction totale des avions les plus bruyants.

La table relève que la mise en place de l'ILS (*Instrument landing system*) et le réaxage des trajectoires d'approche associé entraînera le survol de la ville de Nantes en son centre.

En ce qui concerne les scénarios d'aménagement de piste, 5 personnes se disent favorables à la création d'une piste transversale, 2 autres sont pour le maintien et la réfection de la piste actuelle accompagnés d'une limitation de la croissance du trafic aérien. Par ailleurs, les participants relèvent que le statu quo est le seul scénario qui n'impacte pas de nouvelles personnes.

Le groupe souhaite également que les recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la santé) soient suivies et respectées, c'est-à-dire que le bruit émis par les avions au-dessus des zones habitées ne dépasse pas le seuil de 45dB en journée et 40dB la nuit.

Enfin, le coût des investissements demandé au futur concessionnaire de la plateforme aéroportuaire ne doit pas être un critère déterminant dans le choix du scénario retenu. Selon le groupe, la question de la rentabilité du projet ne se pose pas tant que le nombre de voyageurs continuent de croître. De plus, le coût d'investissement des travaux n'est pas primordial vis-à-vis de la santé publique.

#### **Table n°8**

Il est nécessaire en priorité de protéger les populations et l'environnement selon le groupe. Les participants souhaitent ainsi soit inclure au débat l'option du transfert de la plateforme afin de l'éloigner des zones densément peuplées et du lac de Grand Lieu, soit limiter le trafic aérien de l'aéroport actuel et maintenir la piste actuelle sans l'agrandir. Ils refusent les autres options proposées.

Le groupe exprime son scepticisme quant à la capacité de l'État à limiter réellement le trafic aérien. En effet, la gestion du futur concessionnaire de l'aéroport peut être encadrée par la législation nationale, mais les participants posent la question de la conformité d'une telle mesure avec la réglementation européenne.

Toutefois, il est proposé par les membres du groupe d'instaurer un couvre-feu de 22h à 7h et de diminuer le trafic aérien le week-end.

Par ailleurs, les participants souhaitent que l'aérogare actuelle soit modernisée afin d'améliorer le confort des voyageurs, d'assurer un accès efficace à la plateforme (grâce aux transports en commun notamment) et d'augmenter les capacités de stationnement aux abords de celle-ci.

## Retours sur la restitution des groupes

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC), remercie l'ensemble des participants pour leurs remarques et 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 protection des populations**, Yoann LA CORTE explique qu'une limitation du nombre de mouvements d'avions ou un seuil d'empreinte sonore n'ont pas les mêmes effets notamment sur le développement économique. Il précise également que l'instauration d'un couvre-feu nécessite du temps car une étude d'approche équilibrée doit être réalisée et parce que des consultations, notamment des compagnies aériennes et des Etats membres de l'Union européenne, sont obligatoires. Une fiche explicative sur ce sujet est à retrouver sur le [site internet](#).

■ **Sur les interrogations relatives à l'impact sanitaire 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.

De plus, afin de mesurer les niveaux de bruit et de pollution, un observatoire va être mis en place par la préfecture.

■ **Sur la concertation**, Yoann LA CORTE précise que, bien que la durée de la démarche soit parfois jugée insuffisante, le dispositif mis en place est d'une envergure quasiment équivalente à un débat public. De plus, quelle que soit la décision retenue, la participation du public au projet de s'arrêtera pas avec la fin de cette concertation. L'Etat proposera un dispositif de poursuite de la concertation pour les stades ultérieurs de développement du projet.

Brigitte FARGEVIEILLE, garante de la concertation préalable (CNDP), explique que la réglementation prévoit la possibilité d'organiser une concertation préalable sur une durée comprise entre 15 jours et 3 mois. La durée retenue pour la concertation sur le projet est supérieure à 2 mois. Elle rappelle également que la Commission nationale du débat public (CNDP) a validé en amont le dispositif de la DGAC.

■ **Sur les scénarios d'aménagement de piste**, Yoann LA CORTE précise que les options d'aménagement de piste n'ont pas pour objectif de permettre d'accueillir plus de trafic aérien ou de plus gros porteurs mais uniquement de minimiser l'impact sonore pour les populations. Selon l'option retenue, ce ne sont pas les mêmes populations qui sont impactées par les nuisances sonores.

En réponse aux participants qui militent en faveur d'un transfert, il les invite à rédiger un cahier d'acteurs [sur le site internet du projet](#).

■ **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 le boulevard périphérique nantais.

Plus généralement, sur la desserte de proximité de l'aéroport, Nantes Métropole, la région et l'État financent une étude pour identifier les solutions de desserte possibles, dont les résultats devraient arriver d'ici mi-2020.

■ **Sur les mesures compensatoires pour les populations impactées**, Yoann LA CORTE explique qu'une fiche descriptive est à retrouver [en ligne sur le site internet du projet](#).

■ **Sur l'environnement**, Yoann LA CORTE rappelle que la France est engagée dans la lutte contre le réchauffement climatique. La France s'est engagée à stabiliser les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien à partir de 2020. La stabilisation des émissions sera possible en améliorant les performances des avions, les trajectoires des vols, en développant les biocarburants aéronautiques durables. Si ces mesures ne suffisent pas, les compagnies aériennes devront compenser leurs émissions, c'est ce que prévoit l'accord CORSIA. Ces informations sont à retrouver dans le dossier de concertation présent [sur internet](#).

Par ailleurs, l'aviation civile internationale représente 2% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale selon l'OACI, qui est une organisation dépendant de 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.

Enfin, l'État respectera évidemment la réglementation relative aux enjeux environnementaux protégés, notamment le lac de Grand Lieu, qui est une zone Natura 2000, les zones humides. Les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets du projet seront précisées dans l'étude d'impact qui interviendra aux stades ultérieurs de développement du projet.

- **Sur la viabilité économique de la future concession**, il explique que la durée du contrat doit permettre au futur concessionnaire d'amortir ses investissements et de rémunérer justement les capitaux qu'il aura investis. Ainsi, la durée du contrat sera fonction du niveau d'investissement qui ressortira de la concertation préalable. 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 donc l'objet de négociations entre l'État et les candidats à la concession.
- **Sur le processus de prise de décision à l'issue de la concertation**, il est rappelé que les garantes rendront public leur bilan de la concertation début septembre. Le bilan du maître d'ouvrage, qui alimentera la décision politique à venir, sera publié quant-à-lui fin octobre. *Yoann LA CORTE* rappelle que l'expression des participants est essentielle pour éclairer la décision politique.

*Brigitte FARGEVIELLE* rappelle que tous les propos tenus lors des temps de rencontre font l'objet de compte-rendu validé par les garantes. Enfin, elle remercie les participants pour le travail qu'ils ont fourni lors de cet atelier.