



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, juin 2019

Compte-rendu

Compte-rendu relu par les garantes de la concertation

PRÉSENTATION :

Quoi : Réunion publique organisée dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

Quand : Mardi 04 juin 2019, de 19h à 22h30 environ (3h30)

Où : Espace TITAN, 21 quai des Antilles à Nantes

Participants : Environ 450 personnes se sont inscrites et étaient présentes dans la salle, qui était pleine.

Ambiance générale : Les associations de riverains étaient très représentées lors de ce premier temps de rencontre et ont exprimé à de nombreuses reprises leur déception vis-à-vis de l'abandon du projet Notre-Dame-des-Landes ainsi que leur volonté d'un transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Déroulé de la réunion :

- ▼ **Mots d'accueil**
 - Pascal PRAS, Vice-Président de Nantes Métropole en charge de l'urbanisme et de l'habitat
 - Claude d'HARCOURT, Préfet des Pays de la Loire et de la Loire-Atlantique
- ▼ **Introduction de la Commission nationale du débat public**
 - Brigitte FARGEVIEILLE et Sylvie HAUDEBOURG, Garantes de la concertation préalable
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement**
 - Patrick GANDIL, Directeur général de l'Aviation Civile
 - 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)
- ▼ **Intervention de grands témoins**
- ▼ **Temps de questions / réponses**
- ▼ **Conclusion**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Mots d'accueil

Pascal PRAS, Vice-Président de Nantes Métropole en charge de l'urbanisme et de l'habitat

Pascal PRAS tient tout d'abord à excuser Johanna ROLLAND, Maire de Nantes et Présidente de Nantes Métropole, pour son absence ce soir.

Il introduit le temps d'accueil républicain en rappelant que cette réunion publique est la première de la concertation à venir. Il souhaite ensuite la bienvenue aux garantes de la concertation. Elles ont passé beaucoup de temps sur le sujet et ont pu s'en imprégner sur le territoire.

Il ne s'agit pas d'un projet de concertation banal, comme en témoigne l'affluence ce soir. L'aéroport a fait l'actualité bien au-delà des frontières métropolitaines et a mobilisé déjà beaucoup de personnes. Ce projet est porté par l'État via la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). La décision de réaménager l'aéroport a été prise par le Premier ministre le 17 janvier 2018. Nantes Métropole, après avoir exprimé son regret, a pris acte de cette décision. Il s'agit désormais pour les habitants du territoire et les acteurs du territoire de se tourner vers l'avenir et de se concentrer sur cette nouvelle phase qui s'ouvre : la concertation.

Le dossier de l'aéroport a fait couler beaucoup d'encre, il a occupé des heures et des heures de réunion, fait travailler de nombreuses personnes sur ce territoire, des élus jusqu'à ses citoyens. Le territoire aspire à rebondir, à aller de l'avant. S'il y a bien une chose à retenir, c'est l'impérieuse nécessité d'une transparence totale dans cette phase de concertation qui s'ouvre devant nous.

Nantes Métropole porte une forte attente sur cette concertation qui s'engage. La concertation doit être exemplaire à trois niveaux :

- Ne rien écarter. Cette concertation doit laisser s'exprimer tous les scénarios et toutes les idées sur les projets futurs. Toutes les hypothèses doivent être mises sur la table. C'est une des conditions de réussite de ce débat.
- Rendre le sujet compréhensible et intelligible par tous, notamment par le grand public. Réaménager un aéroport est un sujet technique, complexe. Tous les publics doivent pouvoir se faire une idée et pour cela il faudra faire preuve de pédagogie pour expliquer et permettre aux citoyens de comprendre de quoi il s'agit. C'est un challenge primordial car les enjeux sont cruciaux pour le territoire.
- Faire en sorte que le plus grand nombre participe aux temps de concertation qui s'ouvrent pour les deux mois à venir. La concertation sera réussie si un maximum de personnes s'en saisit. Chaque citoyen doit pouvoir y participer le plus largement possible.

L'aéroport est un équipement stratégique pour le territoire, mais c'est aussi une infrastructure qui engendre de fortes nuisances pour les populations survolées. Nantes Métropole, comme elle l'a été depuis plusieurs mois, sera extrêmement exigeante sur tous ces aspects et n'entend transiger sur aucun d'eux. Depuis la décision du Premier ministre, Nantes Métropole est à pied d'œuvre pour envisager ce nouveau projet qu'elle n'a pas choisi. Il faut trouver un consensus pour ce territoire. La question initiée sur les vols de nuit est la démonstration de ce que Nantes Métropole a pu faire avec les 24 maires de ce territoire et les acteurs du développement économique, pour trouver ensemble un point d'équilibre dans l'intérêt à la fois des populations survolées et du développement de ce territoire en lien avec la région et l'État. Des études concernant l'accessibilité de l'aéroport seront engagées. Elle devra être améliorée en lien avec le projet de réaménagement retenu, que nous ne connaissons pas aujourd'hui.

Désormais, la concertation est entre les mains de l'État, entre les mains des garantes. Nous souhaitons qu'elle soit la plus transparente et la plus exemplaire possible notamment en matière de pédagogie auprès des habitants et qu'elle permette la participation et l'expression de tous. C'est l'une des conditions de réussite de

cette concertation et de ce projet, qui doit permettre le développement et l'aménagement du territoire en tenant compte prioritairement de la santé et de la sécurité des habitants.

Claude d'HARCOURT, Préfet des Pays de la Loire et de la Loire-Atlantique

Claude d'HARCOURT commence par saluer les participants et rappelle que la réunion de ce soir est importante et attendue par tout le monde. Elle doit permettre d'écouter et d'expliquer, en confiance.

Gouverner, être élu, représenter le pays, c'est choisir. Un choix a été fait par des représentants élus dans le cadre démocratique. De l'amertume et la déception résultent de cette décision, reconnaît-il.

La question qui résulte aujourd'hui du choix d'abandonner Notre-Dame-des-Landes (NDDL) est : que fait-on ? Comment le fait-on ? Pour qui le fait-on ?

Il y a trois dimensions à la réponse qui peut être apportée :

- Une dimension technique : un aéroport est un outil, au service du développement d'un pays, qui est complexe et demande une expertise. C'est la raison pour laquelle la maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par la DGAC, la Direction Générale de l'Aviation Civile.
- Une dimension d'insertion du projet dans le territoire : comment le conçoit-on pour qu'il soit inséré au mieux dans le territoire ? Comment faire pour que la balance entre les nuisances et les bénéfices soit la moins défavorable possible ?

La protection des populations et de l'environnement est un enjeu majeur. Le premier plan de gêne sonore (PGS) proposé n'était pas bon, donc il a été revu et discuté. Le résultat montre que trois fois plus d'habitants sont pris en compte aujourd'hui dans le nouveau plan de gêne sonore. Les engagements pris et annoncés sur le financement de ce PGS ont été tenus. Le PGS s'appliquera à partir du 1^{er} juillet et, avec l'aide complémentaire du « PGS+ », permettra d'indemniser les personnes concernées, au-delà de ce qui est prévu par les textes.

En matière d'accompagnement des collectivités et des territoires, trois engagements ont été pris et seront tenus, dont la création d'un Observatoire sur les effets du développement de Nantes-Atlantique, qui agrégera les données récoltées sur le foncier, l'environnement, la santé, l'habitat et la pollution. Le deuxième engagement est d'apporter un appui stratégique aux habitants des communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. Le troisième engagement est la création d'un Atelier des territoires, dont la candidature a été adressée aujourd'hui au territoire concerné.

- Une dimension plus immédiate de limitation des nuisances vécues aujourd'hui, quel que soit le projet retenu à l'avenir. Il y a aujourd'hui un problème de saturation des parkings. À la demande du gouvernement, une mission de deux spécialistes doit faire des préconisations afin trouver des solutions à l'encombrement actuel des parkings. Le deuxième engagement sur cette question est la réponse à la lettre signée par l'ensemble des élus de Nantes Métropole pour demander l'interdiction de programmer des vols de minuit à 6 heures du matin. Cette question est présentée comme une option d'exploitation dans le dossier de concertation. Le Premier ministre a demandé au directeur général de la DGAC que les travaux préparatoires, les démarches et les concertations nécessaires à la mise en œuvre de cette proposition unanime des élus soient engagés le plus vite possible. Voilà donc quelques exemples très concrets qui montrent que l'État s'occupe de ce dossier difficile, ainsi que les ambitions qu'il porte pour le territoire.

Introduction de la Commission nationale du débat public

Brigitte FARGEVIELLE et Sylvie HAUDEBOURG, Garantes de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG et Brigitte FARGEVIELLE arpentent le territoire depuis un certain temps. Elles ont rencontré un certain nombre de personnes présentes dans cette salle : des élus, des représentants associatifs, des représentants du monde économique et des citoyens. Elles ont écouté pour comprendre comment fonctionne le territoire. Quelles sont les attentes ? Quels sont les problèmes vis-à-vis du sujet aéronautique ?

La concertation préalable est un dispositif neuf, créé en 2016 et opérationnel depuis 2017. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) l'utilise de plus en plus sur un certain nombre de projets. Elle sert à donner la parole aux participants le plus tôt possible dans un projet. Elle doit intervenir bien avant qu'une décision soit formellement prise. Dans une concertation préalable, il n'y a pas de sujet tabou. Elle doit aborder tout ce qui est important dans un projet : pourquoi réaliser ce projet ? Comment le faire ? Toutes les alternatives et options méritent d'être creusées et comprises. La concertation est là pour parler du territoire, des impacts, des différentes options, et sur la façon dont les personnes souhaitent être associées à la suite du projet.

Comme ses ambitions sont importantes, la concertation n'est pas là uniquement pour informer sur le projet mais aussi pour que les parties prenantes apportent leur propre connaissance du territoire, leur expertise. La concertation préalable associe plusieurs dispositifs différents permettant l'information, la consultation, le dialogue, la co-production voire la co-construction... Le but est d'améliorer toute décision publique ou privée, avant qu'elle soit prise formellement.

Les garantes se présentent comme citoyennes engagées en faveur de la concertation à la fois en raison de leurs expériences professionnelles et de leurs convictions. Elles sont indépendantes par rapport à la DGAC et aux habitants. Elles sont neutres et impartiales par rapport au sujet et tenues au devoir de réserve.

Leur rôle est de faire respecter les règles de la concertation et d'en rendre compte à travers :

- la transparence et la sincérité des informations mises en débat ;
- le principe d'argumentation : la force et la rationalité des arguments portés doivent servir à former une décision ;
- l'équivalence de traitement entre les participants : tout le monde a le droit de s'exprimer tant qu'il respecte les règles du jeu validées et présentées sur le site.

À partir de ces principes d'écoute, de respect et de bienveillance, la concertation va durer deux mois, jusqu'au 31 juillet 2019. Elle se fera sous forme de réunion publique, d'ateliers, de rencontres sur le terrain et également à travers la plateforme participative en ligne : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr.

À chaque rencontre d'acteurs et associations, les garantes ont incité à la formation de cahiers d'acteurs pour porter des messages argumentés. Tout le mois d'août, les garantes rédigeront leur bilan de la concertation pour expliquer comment celle-ci s'est déroulée, combien de participants il y a eu, quels sujets ont été portés et traités etc. Ce bilan comportera une synthèse des observations et des propositions formulées lors de la concertation. Il sera présenté au mois de septembre devant la réunion plénière de la CNDP. Deux mois plus tard, le maître d'ouvrage fera un bilan de son côté avec une réponse à toutes les suggestions réalisées pour prendre ses décisions. Tous les documents seront sur le site du projet et sur le site de la CNDP.

Cette première réunion n'est que le début de la concertation. Les 2 mois de concertation préalable seront suivis d'une phase de post-concertation jusqu'à l'enquête publique. Tous les documents et études précises ne sont pas encore disponibles lors de la concertation. Le dossier sera beaucoup plus complet lors de l'enquête publique.

Les garantes concluent en encourageant tout le monde à participer à la concertation.

Présentation du projet de réaménagement

Patrick GANDIL, Directeur général de l'Aviation Civile

Patrick GANDIL dirige l'aviation civile depuis plus de 10 ans et a appris à piloter pour bien connaître son métier. La DGAC est « garante » de l'aviation civile. Plus récemment, la DGAC est devenue la garante de la sûreté, c'est-à-dire de toutes les mesures prises contre le terrorisme dans l'aviation, depuis que cette dernière est une cible majeure. Depuis de nombreuses années, la DGAC a placé le développement durable au cœur de son action, tant en matière d'exploitation des aéroports qu'en matière de recherche et de promotion de solutions auprès des constructeurs aéronautiques. Tous les crédits de recherche sont orientés vers les questions de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre.

Les missions de la DGAC sont :

- Le contrôle et régulation de la navigation aérienne, soit les « aiguilleurs du ciel » ;
- La régulation économique des tarifs aéroportuaires. Les aéroports sont dans une situation de monopole, il faut donc une régulation de leurs tarifs ;
- Le soutien à la construction aéronautique. C'est particulièrement important sur le territoire puisque l'agglomération nantaise est l'un des très grands sites de l'aviation en France ;
- L'aviation générale, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas l'aviation de ligne : l'aviation d'affaires, les avions légers, les hélicoptères... ;
- La formation aéronautique : la France est l'un des grands acteurs en Europe de la formation au pilotage.

Pour cette concertation, la DGAC prend un certain nombre d'engagements :

- Le métier de base de la DGAC est un métier technique dans toutes ses dimensions. Elle mobilise cette expertise pour la mettre à la disposition de ce débat. Ce qui veut dire que toute question à venir sera analysée, avec les moyens de la DGAC, ou avec des moyens externes si nécessaire.
- La DGAC s'engage à une information transparente et argumentée : tout peut et doit être explicite.
- Il va y avoir des grands choix de réaménagement, ils doivent être débattus et discutés. La sincérité de la démarche a pour conséquence qu'aujourd'hui la DGAC ne sait pas quel projet sera retenu à l'issue de la concertation. Cette sincérité est contrôlée par les garantes.
- La DGAC a aussi un devoir d'écoute et de prise en compte de l'ensemble des contributions déposées dans le cadre de la concertation.

Cette concertation est très importante. Pour la DGAC c'est la plus importante de son histoire. Une équipe de la DGAC est à temps plein sur ce projet et est dirigée par Yoann LA CORTE.

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 mobilisé des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des avis et des propositions des participants.

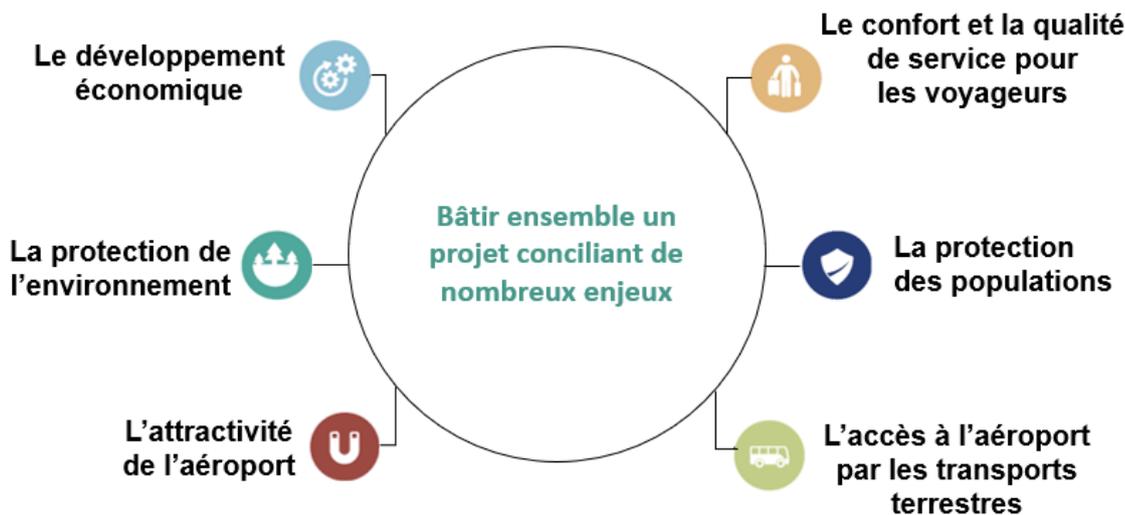
Pourquoi réaménager Nantes-Atlantique ?

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 donc des besoins de mobilité. 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.

Sans réaménagement, l'aéroport sera donc saturé d'ici une dizaine d'années et ne parviendra 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, qui doivent se faire quelle que soit l'option retenue, 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 250 m. Pour les atterrissages face au sud, l'installation de l'ILS s'accompagnera de ce fait d'un gain d'altitude de 13 m 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 de la phase d'atterrissage face au sud.

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 garderait sa localisation actuelle à l'est de la piste, mais elle serait 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 serait construite à l'ouest de la piste actuelle. Elle offrirait 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 faciliterait l'orientation des voyageurs grâce à une signalétique adaptée et favoriserait 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 en optimiseraient l'accès. Le choix d'un parking en silo en remplacement des parkings existants permettrait 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 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.

Toutes les options du projet sont détaillées dans le dossier de concertation et sa synthèse, qui sont disponibles sur le site internet et en mairie.

La desserte terrestre

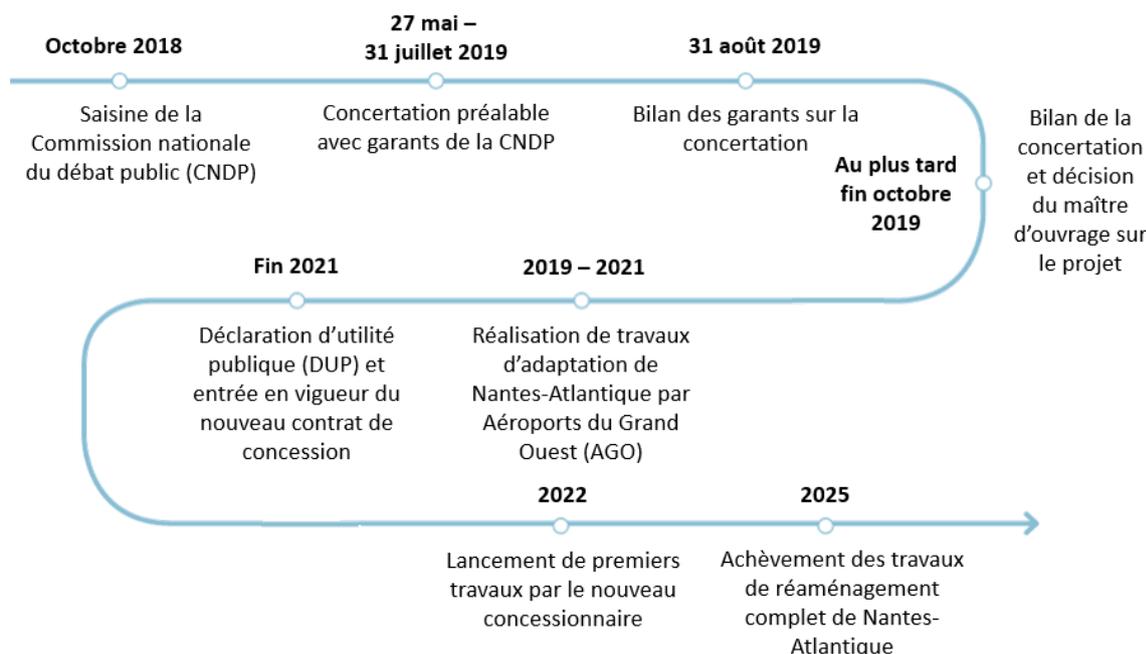
La desserte terrestre relève de la compétence des collectivités territoriales et non de celle de la DGAC. Ces dernières ont engagé des études qui sont en cours. La concertation est l'occasion de recueillir les propositions des participants sur ce sujet.

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.

- *La présentation projetée peut être retrouvée sur le site internet 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*

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 et lors des rencontres terrain ;
- 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

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.

Intervention de grands témoins

La DGAC a proposé à neuf grands témoins de s'exprimer cinq minutes sur le projet et ses enjeux ainsi que sur leurs attentes vis-à-vis de la concertation. L'ordre de passage a été défini selon une approche thématique et alphabétique.

➤ *Les présentations projetées peuvent être retrouvées sur le site internet du projet.*

Sur les enjeux des territoires et des habitants

Dominique BOSCHET, Président de l'Association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise (ACSAN)

Pour l'ACSAN, la réponse à la question posée dans le cadre de la concertation est très claire : elle a été donnée démocratiquement en juin 2016. Dominique BOSCHET rappelle que 500 000 électeurs se sont déplacés pour dire oui au transfert de l'aéroport. Le projet devait être lancé mais a été suspendu pour cause d'opposition violente.

Avec Notre-Dame-des-Landes, les régions du Grand Ouest auraient disposé d'un aéroport de deux pistes. Le choix du gouvernement fait quitter cette situation de référence.

Dominique BOSCHET évoque le rapport de la mission de médiation de 2017, qu'il assimile à une mascarade. Il considère que cette médiation a été biaisée par deux des médiateurs, opposants notoires au transfert. Il évoque les estimations de trafic du rapport, qui prévoyaient que l'aéroport de Nantes-Atlantique accueillerait 6 millions de passagers en 2025. Aujourd'hui, ce chiffre est déjà atteint.

Les études menées en 2013 par la DGAC montraient que l'aéroport ne pouvait rester sur place compte tenu des fortes nuisances et des populations impactées.

Dominique BOSCHET réaffirme son soutien au déménagement de l'aéroport, pour plusieurs raisons. Il considère que l'aéroport est enclavé dans la métropole et que toutes les autres grandes agglomérations ont choisi de déplacer leur aéroport.

Il évoque les études environnementales qui ont montré que l'aéroport est situé à proximité d'une zone humide exceptionnelle, classée Natura 2000.

Le transfert lui apparaît également comme la meilleure solution pour des questions de développement économique.

L'ACSAN réaffirme sa volonté de se mobiliser lors de cette concertation pour des raisons humaines et démocratiques, malgré la décision du gouvernement qu'il évoque comme un camouflet pour les populations et la démocratie.

Guillaume DALMARD, Président des Ailes pour l'Ouest

Guillaume DALMARD rappelle qu'un vote a eu lieu le 26 juin 2016 pour décider de l'avenir de l'aéroport. 500 000 citoyens se sont exprimés. L'abandon du projet par le gouvernement porte, selon lui, un coup à la démocratie.

Il considère que le renoncement au transfert à Notre-Dame-des-Landes s'est fait sous la pression de la violence, et qu'aujourd'hui, le problème retombe sur les gens honnêtes qui vivent à proximité de l'aéroport. L'État a failli sur ce dossier. Il convient aujourd'hui de continuer à avancer et de doter le territoire d'une vraie plateforme aéroportuaire. Il faut définir ce dont le territoire a besoin. Pour ce faire, il convient de rappeler à l'État jacobin qu'il ne peut plus aménager le territoire sans inclure dans le processus de décisions les élus de terrain, les entreprises et les citoyens qui y vivent. L'association s'engage sur 4 points importants dans le cadre de la concertation :

- la transparence, sur le projet, ses scénarios et les propositions qui ne sont pas de la DGAC ;
- l'ambition du territoire, une capacité à 15 millions de passagers doit être envisagée, demande d'une expertise complémentaire et indépendante ;
- une vision Grand Ouest et des besoins aéroportuaires ;
- la prise en compte des accès routiers et en transports en commun.

Pour conclure, Guillaume DALMARD invite le territoire à oser dialoguer dans le cadre de la concertation et demande en retour aux représentants de l'État d'oser écouter les propositions qui leur seront faites.

Jean-Marie RAVIER, Président de l'Atelier Citoyen

Jean-Marie RAVIER rappelle que l'Atelier citoyen travaille depuis longtemps sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et qu'il a pour ambition de proposer des solutions pragmatiques pour protéger au mieux les populations riveraines. Ses propositions ne sont pas toujours en accord avec celles de la DGAC.

Il conteste la nécessité du réaxage de la trajectoire des avions arrivant par le nord. Le changement prévu exposerait des populations jusqu'ici non survolées, dont l'hyper-centre de Nantes. Il prévoit des réactions importantes du territoire à ce sujet.

Il propose plutôt d'avoir deux possibilités de trajectoires d'arrivée par le nord, selon la météo :

- Par défaut, une approche suivant la trajectoire actuelle (soit décalée de 13° par rapport à l'axe de la piste) avec une approche à vue cadrée et une pente plus forte ;
- Par mauvaise météo, une approche avec l'activation de l'ILS (Instrument Landing System), et un décalage de 5° par rapport à l'axe de la piste.

Par ailleurs, il considère que plusieurs améliorations sont possibles pour les trajectoires, telles que le recours à la procédure Visual RNAV, qui est en service à Nice par beau temps et permet une pente de 3°5. À Nantes, l'approche à vue cadrée par le nord figurerait dans le Code de bonne conduite datant de 2009 et serait toujours à l'étude depuis. Augmenter la pente d'approche permettrait de faire moins de bruit et ne coûterait rien d'après Jean-Marie RAVIER. Par exemple, en augmentant la pente de 4 degrés, il serait possible de gagner 4 décibels.

Sur les décollages, Jean-Marie Ravier considère que le bruit pourrait être limité grâce à une montée des avions la plus rapide possible via une procédure de diminution de bruit NADP1, ainsi que par un travail sur les virages « précoces » à basse altitude.

Joël SAUVAGET, Président du Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien (COCETA)

Joël SAUVAGET dénonce la faible capacité d'accueil de la salle au regard des enjeux du projet. Il considère que le gouvernement a renoncé à la démocratie et assimile la concertation préalable à une « concertation de dupe ». Elle n'est pas à la hauteur de l'impact sanitaire sur les habitants.

Le débat public de 2003 prévoyait un aéroport à saturation à 4,5 millions de passagers en 2030 ou un transfert pour se donner les moyens d'un aéroport du Grand Ouest à 9 millions de passagers en 2040. L'aéroport n'est pas une problématique uniquement nantaise mais concerne l'ensemble du Grand Ouest. Joël SAUVAGET rappelle à ce titre son souhait d'un débat public. L'association a engagé un recours suspensif devant le Conseil d'État, dénonçant à la fois la durée, la période choisie, le périmètre de la concertation en cours, l'intégration de l'accessibilité, les scénarios choisis avec un objectif à 15 millions de passagers, et le choix de la DGAC comme maîtrise d'ouvrage.

Il considère que le gouvernement met la DGAC dans une situation ridicule en lui demandant de réaménager l'aéroport aujourd'hui alors qu'elle avait porté le projet de transfert pendant 15 ans. Il estime que les prévisions de la DGAC sous-estiment largement le trafic attendu. La nécessité du transfert lui apparaît aujourd'hui encore

plus crédible et il s'interroge : pourquoi la DGAC cherche-t-elle à tronquer, minorer les chiffres ? Un service de l'État ne devrait-il pas être au service des citoyens plutôt que de l'État ?

Joël SAUVAGET reproche à la DGAC de ne pas avoir fait d'études d'impacts sanitaires même si celles-ci ne sont pas de sa compétence. Il reproche également à la DGAC de ne pas reconnaître les études de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). Il faut appliquer le principe de prévention :

- Éloigner du bruit les zones densément habitées ;
- Appliquer des règles collectives ;
- Appliquer des protections individuelles.

Le COCETA considère que les compensations promises, qu'elles soient exemplaires ou non, sont une folie, et qu'elles ne changeront rien aux nuisances subies. Pour l'association, le maintien de l'aéroport conduirait à l'éradication de Saint-Aignan de Grand-Lieu et de Bouguenais. De plus, il ne lui semble pas crédible d'avoir un couloir aérien sur la deuxième réserve ornithologique de France.

Pour le COCETA, le débat est simple : soit il y a un retour au premier débat public de 2003 avec un aéroport à 4 millions de passagers, soit il y a un aéroport à 15 millions avec un transfert. Sinon, le COCETA dit annoncer la révolte légitime des citoyens démocrates de l'agglomération nantaise.

Jacky GARREAU, Secrétaire général de Sud Loire Avenir

Sud Loire Avenir est une association plurielle, de collectivités, d'élus, d'entreprises, d'associations, de syndicats salariaux et patronaux, de citoyens. L'association souhaitait accompagner le transfert de l'aéroport et regrette que la violence ait gagné malgré le vote démocratique. Elle considère que cet abandon porte un coup à la qualité de vie des citoyens, des habitants. L'association a toujours défendu 3 principes fondamentaux :

- la protection des riverains, contre les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques aériennes, selon les recommandations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) ;
- la protection de l'environnement, de la biodiversité de la réserve naturelle de Grand Lieu et des communes limitrophes ;
- une garantie du développement économique, dans la durée, en pensant le positionnement du territoire à l'international.

Jacky GARREAU considère qu'il faut prioritairement agir sur la source de la nuisance et diminuer l'exposition des zones densément habitées au bruit et à la pollution atmosphérique. Il est invraisemblable que les études d'impacts n'aient pas été menées avant cette concertation.

Aujourd'hui, l'association souhaite voir appliquer les mesures de protections collectives telles que les règles de vols (couvre-feu et interdiction des avions les plus bruyants). Il est essentiel d'assurer également des mesures de protections individuelles, telles que le droit au délaissement, des aides à la revente et les financements pour l'insonorisation des logements via le PGS (Plan de gêne sonore).

Les attentes de l'association sur le déroulement de la concertation sont d'avoir des études d'impacts de qualité et menées sur un large périmètre, ainsi que la sincérité des chiffrages économiques avancés.

Jacky GARREAU considère par ailleurs que l'aménagement doit être pensé avec l'ensemble des acteurs du territoire. Il plaide, à ce titre, pour la mise en place d'une communication accessible pour le plus grand nombre.

Sur les enjeux de protection de l'environnement

Xavier MÉTAY, Coordinateur régional Pays de la Loire de France Nature Environnement (FNE)

Les attentes FNE Pays de la Loire quant à la concertation sont les suivantes :

- Présenter des scénarios censés avec des données fiables (demande une expertise indépendante) ;
- Vulgariser les enjeux du projet et ses aspects techniques pour que le public puisse s'en saisir ;
- Échanger avec des acteurs du territoire et du monde aérien, ils serviraient d'éclairage ;
- Apporter des réponses aux riverains quant à leur protection, par exemple la mise en place du couvre-feu ;
- Réfléchir sur la desserte en transports en commun en site propre ;
- Réorganiser le stationnement, avec la mise en place de parking en silo ;
- Prendre en compte les conclusions de la mission de médiation pour nourrir les réflexions.

Xavier MÉTAY souligne que le projet s'inscrit dans un contexte d'urgence écologique et climatique. Il estime qu'il est donc essentiel de préserver le plus possible les espaces agricoles en limitant les emprises foncières, mais également d'interroger le transport aérien sur son impact environnemental. Au niveau national, il y a un débat sur la taxation du kérosène et la taxe au décollage qui ne doit pas être ignoré.

FNE Pays de la Loire rappelle par ailleurs sa position favorable au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Corinne LIGNET, Directrice adjointe R&D, espace et environnement du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS)

Corinne LIGNET rappelle que les normes aéronautiques internationales de l'OACI en matière de bruit sont de plus en plus protectrices (4 niveaux successifs). L'empreinte acoustique des avions au sol a été réduite de 75 % en 40 ans.

Par ailleurs, l'effort des constructeurs porte particulièrement sur la réduction des oxydes d'azote (NOx), avec une division par 4 de la génération des NOx en 50 ans.

Les particules fines non volatiles ont une 1^{ère} norme internationale (2017) et une seconde en validation finale actuellement. Les industriels travaillent avec les scientifiques pour continuer à améliorer les connaissances sur la qualité de l'air en environnement aéroportuaire.

En ce qui concerne le CO₂, les avions actuels ont une consommation 5 fois plus faible que ceux fabriqués dans les années 1960. Des gains de consommation de 15 à 20% ont été obtenus entre 2 générations d'appareils (efficacité propulsive, gain en masse, systèmes plus électriques, avionique plus performante, ...). Certains avions consomment aujourd'hui 2 litres / 100 kilomètres / passager.

L'aviation commerciale représente 2 % environ du total des émissions mondiales de CO₂ d'origine humaine (2/3 pour les vols internationaux, 1/3 sur les vols domestiques).

Mais la croissance du trafic international (notamment région Asie du Sud-Est) impose de progresser vers plus de sobriété énergétique et donc de réduire les émissions de CO₂. Le transport aérien mondial est engagé pour relever le défi de la transition énergétique et respecter les objectifs pris par les États et la filière industrielle mondiale. D'après Corinne LIGNET, le progrès technologique et le déploiement massif de filières d'énergies non fossiles aideront les compagnies à respecter leur engagement de division par 2 de leurs émissions de CO₂ à l'horizon 2050 (par rapport au niveau de 2005).

Une feuille de route de recherche et technologie a été actualisée, comprenant des objectifs en matière de :

- nouvelles technologies propulsives : un mix de solutions ;
- nouvelles sources d'énergie : électricité, carburants alternatifs (biocarburants durables, carburants de synthèse, hydrogène...)

- nouvelles architectures ;
- une optimisation aérodynamique ;
- des aérostructures plus légères (nouveaux matériaux et procédés) ;
- une évolution vers l'autonomie (approche graduelle) ;
- une maturation des technologies : intelligence artificielle, connectivité sécurisée...

Toutes ces nouvelles pistes doivent être compatibles avec un niveau maximum de sécurité des vols. De plus, les industriels investissent environ 15% de leur chiffre d'affaire en R&D pour améliorer leur appareil.

Sur les enjeux économiques

Patrick CHEPPE, Président du MEDEF Loire-Atlantique et Bruno HUG DE LARAUZE, Président du Club des Trente

Patrick CHEPPE évoque sa rencontre avec les garantes, qui lui ont donné l'impression de faire preuve de méthode mais aussi de bienveillance.

Il souhaite composer avec 3 éléments essentiels : l'humain, l'écologie et le développement économique. Pour créer du travail et permettre l'essor d'entreprises à l'international, il est essentiel d'avoir un aéroport qui fonctionne. Cependant, tout ne peut pas être vu uniquement à travers le prisme économique, car une entreprise a aussi un rôle sociétal.

Patrick CHEPPE souhaiterait que la DGAC se projette au-delà de 2040 pour pouvoir anticiper l'amortissement de la structure et la conception d'un projet de long-terme. Il lui semble notamment nécessaire de prendre en compte le fait qu'à l'avenir, les moteurs des avions vont faire de moins en moins de bruit et avoir une consommation plus limitée.

Bruno HUG DE LARAUZE considère qu'avec l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, le territoire a perdu une bataille, mais il ne faut pas pour autant perdre le développement de l'attractivité du Grand Ouest. Les aspects environnementaux et économiques sont à intégrer aux débats autour du projet.

Il est important selon lui de définir rapidement les éléments suivants :

- Quel dimensionnement pour l'aéroport ? L'aéroport doit avoir une ambition pour tout le territoire, pour le Grand Ouest.
- Combien de passagers prévoir ? Il ne lui semble pas réaliste de réaménager l'aéroport avec un objectif en dessous de 15 millions de passagers car cela n'intéresserait aucun investisseur.
- Quel calendrier pour le projet ? Les recours successifs vont ralentir le projet donc il faut disposer des analyses complètes de tous les scénarios pour anticiper le calendrier au mieux.

François BACHETTA, Directeur général de EasyJet France

EasyJet représente environ ¼ du trafic de l'aéroport. Les transports ont une activité démultiplicatrice d'emplois et d'activités. Les avions basés représentent beaucoup d'emplois. Avec 3 avions basés à Nantes, EasyJet génère 110 emplois directs et plus de 1 500 emplois indirects. De plus, EasyJet a un partenariat avec le Comité Régional du Tourisme de Pays de la Loire.

François BACHETTA précise qu'un ¼ de la clientèle d'EasyJet voyage pour affaires, il s'agit d'entrepreneurs. Par ailleurs, EasyJet propose aux classes moyennes des liaisons transversales accessibles. Un aéroport représente une connectivité importante pour les habitants.

Les régions françaises sont sous-desservies par rapport aux concurrentes européennes. Certaines liaisons proposées par EasyJet sont exclusives. Elles sont source d'attractivité pour la région Pays-de-la-Loire.

François BACHETTA rappelle que le Grand Ouest est une région excentrée par rapport aux foyers économiques européens, qui ne pourra pas se développer sans un aéroport.

Par ailleurs, EasyJet a des objectifs de croissance responsable. C'est dans l'intérêt de la compagnie de chercher à réduire la consommation de kérosène. L'empreinte carbone du passager / kilomètre est en baisse d'environ 30% comparée à 2000.

Pour réduire les nuisances sonores, EasyJet investit dans des avions silencieux et adapte ses procédures de vol. Plusieurs actions vont dans le sens de la réduction du bruit :

- Une flotte moderne de 7 ans en moyenne ;
- Un roulage au sol sur un seul moteur ;
- Une phase d'approche adaptée ;
- Une flotte de génération actuelle équipée de réducteurs de bruit ;
- Une acquisition de 130 Airbus Neo. 15 % des mouvements réalisés à Nantes sont des Airbus Neo, qui permettent une réduction de 50% des empreintes sonores.

EasyJet travaille et continuera de travailler avec la DGAC sur la réduction des impacts de ses avions.

Temps de questions / réponses

Dominique GEFARD, habitant de Bouaye et ancien habitant de Saint-Aignan de Grand Lieu, considère qu'aujourd'hui, il n'y a pas d'alternative au transfert.

Philippe PENEAU, habitant de Saint-Herblain, s'interroge sur les prémisses de la concertation. Il y a actuellement une urgence climatique. Il est absolument indispensable dans les temps qui viennent de prendre des virages très importants, très radicaux. Or ce soir, il est question de perspectives annonçant le doublement du trafic aérien. Il est indispensable d'aller non pas vers l'accroissement du trafic aérien, son encouragement, mais vers sa réduction. Il est temps de penser un monde avec moins de croissance.

Marie-Claire RETIERE, riveraine de l'aéroport, de Rezé. Après avoir consulté tous les documents disponibles, elle exprime son inquiétude sur les modalités d'accès à l'aéroport. Sur les cartes, il ne figure que la voie ferrée pour accéder à l'aéroport. Les gens concernés par le doublement de voies n'ont pas été comptés. Elle rapporte les propos tenus par un journaliste de Ouest France qui indiquent que ce ne serait pas faisable. Elle interpelle ensuite la députée Aude Amadou, qu'elle invite à venir sur le terrain. Marie-Claire RETIERE dit ne pas comprendre l'utilité d'une liaison ferroviaire alors que les infrastructures existantes pourraient être suffisantes, par exemple la ligne 3 du tramway et les navettes de bus. Ces dernières pourraient devenir des navettes électriques. Elle plaide pour l'utilisation de l'existant et invite les collectivités à éviter des projets qui ne seraient écologiques qu'en théorie. Elle demande à la Région des Pays-de-la-Loire et à Nantes Métropole de prendre en compte les avis et propositions des riverains sur ce sujet. Elle indique que des lettres aux collectivités concernées ont été adressées par les riverains.

Sur le transfert : *Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, rappelle qu'en tant que qu'institution publique, la DGAC met en œuvre la politique définie par le gouvernement. Le Premier ministre a annoncé le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Cependant, le dossier de concertation mentionne l'hypothèse d'un transfert. Pour un certain nombre de raisons qui sont documentées, la DGAC ne considère pas cette option comme crédible. Bien que cela soit le point de vue de la DGAC, le point de vue des participants doit pouvoir également s'exprimer au cours de ces deux mois de concertation. Monsieur SAUVAGET, président du COCETA, a exprimé sa conviction sur le transfert lors de son intervention. Il est possible de faire des contributions à ce sujet et de les mettre en ligne. La DGAC y apportera des réponses.*

Sur l'urgence climatique : *aujourd'hui, l'ensemble des politiques publiques que mène l'État doit s'inscrire dans l'objectif de transition écologique. Cela concerne les transports en général, l'aviation civile en particulier. Aujourd'hui, dans les émissions de CO₂, les transports contribuent pour la France à hauteur de plus de 30 %. Dans ces 30 %, il y a à peu près 3,5 % d'émissions dues à l'aviation civile. Ce n'est pas pour autant qu'il ne faut rien faire. C'est pour cela que l'ensemble de la filière de l'aviation est derrière la puissance publique et investit pour réduire les émissions, comme l'a rappelé le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) lors de son intervention. La diminution de l'empreinte écologique se fera par le progrès technique. Les gains en termes de performances environnementales ont été importants par le passé. Ces gains devront encore être améliorés. Faut-il s'attendre à un doublement du trafic ? L'hypothèse d'un doublement du trafic d'ici 2040 n'est pas l'hypothèse retenue par la DGAC. Néanmoins, la forte attente concernant une expertise sur les questions de trafic est compréhensible.*

Patrick GANDIL, Directeur général de l'aviation civile, revient sur la demande d'une expertise indépendante portant sur la question du trafic et y souscrit. Il rappelle que la DGAC n'est pas le seul acteur à ne pas avoir réussi à anticiper le phénomène du low cost, en particulier celui qui s'est développé ces dernières années. Celui-ci est moins centré sur le tourisme (comme ce fut le cas du low cost apparu à la fin des années 1990 / début 2000) et mélange déplacements professionnels et récréatifs. Il y a aussi des valeurs positives derrière ces évolutions, le low cost jouant notamment un rôle important pour les étudiants en Europe. Toutefois, ces évolutions n'ont pas été anticipées. La DGAC plaide coupable sur ce sujet et accepte l'organisation d'une expertise indépendante en matière de prévision de trafic sur l'aéroport de Nantes.

Sans valider l'ensemble de ce qui a été dit par l'Atelier citoyen en matière de procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage, Patrick GANDIL estime qu'un certain nombre de propositions sont intéressantes et méritent d'être étudiées. D'autres ne sont pas si simples. Par exemple, quand un avion décolle très fortement pour gagner plus rapidement en altitude, il génère nécessairement plus de bruit près du lieu de décollage. Cette question se regarde donc dans sa globalité et dans sa complexité. Rien n'est parfait, toutes les solutions peuvent avoir à la fois des effets positifs et des effets secondaires. L'objectif principal de la DGAC est de minimiser au maximum les nuisances.

Sur la desserte : *Claude d'HARCOURT, Préfet des Pays de la Loire et de la Loire-Atlantique*, rappelle que la question des mobilités relève des compétences de la Métropole et du Conseil régional. Il s'agit d'un sujet complexe. L'aéroport doit avoir un accès facilité. La Métropole a lancé une étude approfondie, ce qui prend du temps. Une première restitution devrait avoir lieu dans les mois qui viennent. Sur ce sujet, il vaut mieux parfois attendre un petit peu pour avoir des données précises et qui permettront d'éclairer l'ensemble des collectivités concernées et la population. Ce n'est qu'un propos de méthode, il garantit ce travail.

Roch BRANCOUR, Vice-Président de la Région Pays de la Loire en charge de la commission transport. L'étude sur la desserte va démarrer dans les semaines qui viennent. Le marché est en train d'être notifié à un cabinet d'études. Pilotée à la fois par la Région et par Nantes Métropole, l'étude a pour objectif d'étudier toutes les modalités d'accessibilité à l'aéroport. Cette étude donnera ses premières conclusions probablement vers la fin de l'année 2019. Cela ne va donc pas permettre de nourrir la concertation. En revanche, si la Région a tenu à assurer le pilotage de cette étude aux côtés de Nantes Métropole, c'est parce qu'elle considère que l'accessibilité à l'aéroport n'est pas qu'une question métropolitaine. C'est un aéroport dont une partie des usagers vient de l'ensemble du territoire régional, voire au-delà. Il est important pour la Région, en charge de l'organisation des transports collectifs, des transports en commun et de certains transports en site propre, de peser sur les choix en matière d'accessibilité à cet équipement. Tous les modes de transport pour accéder à l'aéroport vont être étudiés, sans a priori. Une étude va être réalisée et mesurera les avantages et inconvénients, les coûts, les impacts, la faisabilité ou la non-faisabilité.

À la question posée sur les impacts de doublement de la voie, est-ce techniquement et physiquement faisable dans des proportions raisonnables ? Les conclusions de cette étude seront partagées avec l'ensemble des associations, des corps constitués et des collectivités qui le demanderont. Il y a déjà des associations d'usagers qui ont demandé à être informées de l'avancée de cette étude. La Région s'engage à ce que les conclusions ou les pré-conclusions soient rendues publiques et communiquées. Ensuite, les décisions seront politiques. Ce ne sera pas le cabinet d'études qui va prendre des décisions. Il va fournir une analyse des avantages et inconvénients sur tous les modes, puis les collectivités prendront les décisions qui s'imposent.

Un citoyen rezéen se demande si être citoyen a encore du sens, alors que les résultats du vote n'ont pas été respectés. Il doit être difficile pour la DGAC de défendre et de porter le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, après avoir porté pendant plusieurs années celui de Notre-Dame-des-Landes (NNDL). Il demande pourquoi l'homme qui a décidé d'abandonner NDDL n'est pas là pour ouvrir la concertation, se confronter à l'exercice démocratique et voir les impacts de sa décision. Il dit avoir du mal à s'inscrire dans une démarche de concertation alors qu'il a le sentiment que son vote a été bafoué. Il lui est aujourd'hui impossible de penser à autre chose qu'un transfert.

Henri JOVER, membre du Collège Santé publique, remercie les garantes d'avoir organisé des rencontres préalables, et précise qu'il est important d'entendre tous les avis. Il est médecin et parle en tant que porte-parole d'un collège de 14 médecins et quatre autres professionnels de santé dont quatre professeurs d'Université dont l'un à la Haute autorité de santé et un autre à l'Académie de médecine. Après avoir écouté les présentations, il est important de pouvoir échanger et tout ce qui est dit doit être entendu. Sur les fortes nuisances, Henri JOVER demande s'il y a dans les services d'État des gens compétents pour parler de santé. Il

considère que l'ARS devrait être représentée. Il souhaite donner la parole à M. Régis LECOQ, présent dans la salle, pour qu'il parle des effets nocifs du transport aérien sur la santé.

Solange GOAN, du collectif DEINA, Défense des Élèves Impactés par Nantes-Atlantique, rappelle que la déclaration universelle des droits de l'enfant demande de protéger ces derniers. L'association, qui a demandé le transfert, interroge la DGAC : tiendra-t-elle compte des élèves des établissements scolaires situés dans le plan d'exposition au bruit, qui sont plus de 8 500 aujourd'hui, pour le choix d'allongement de la piste ?

Bernard FOURAGE, membre d'un groupe de support à l'économie et à l'environnement, l'ESG-INFRA. Il trouve regrettable que la concertation ait pour périmètre un rayon de quelques kilomètres seulement autour de Nantes-Atlantique. Dans la pratique, cela exclut de cette concertation les populations et entreprises éloignées ainsi que la possibilité d'aborder la mise en réseau des aéroports de l'ouest ou de traiter l'accessibilité à Nantes-Atlantique depuis ces territoires éloignés. Il n'y aura pas de présentation à Rennes, Angers, Laval, Le Mans, Cholet, La-Roche-sur-Yon, Pornic, Saint-Nazaire, pour ce qui est pourtant leur aéroport. S'agit-il d'un aéroport nantais ou d'un aéroport pour le Grand Ouest ?

Même si Nantes-Atlantique, techniquement parlant, peut faire face à un trafic de 10 millions de passagers, Bernard FOURAGE considère que le projet n'exclut pas de stabiliser la croissance du trafic, notamment par la mise en réseau des aéroports de l'ouest. Nantes-Atlantique n'est en effet pas idéalement placé en termes de zone de chalandise. Il estime qu'il faut éviter de prendre le risque de passer un jour d'un territoire attractif à un territoire répulsif, comme cela a été le cas de la région parisienne auparavant. Il souhaite une présentation, sur écran, du projet ADO (Aéroport De l'Ouest – tripôle aéroportuaire Angers, Rennes, Nantes) sur l'intermodalité et la mise en réseau des aéroports.

Régis LECOQ, agent de l'ARS, réagit à la question de Henri JOVER. Les enjeux de santé, dont les nuisances sonores, sont une préoccupation. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a exploité récemment diverses études scientifiques qui ont été publiées sur le sujet. L'OMS a mis en relation des expositions sonores avec les impacts sur la santé. En termes d'impacts, peuvent être évoqués la gêne très importante, la perturbation par rapport au sommeil et les problèmes d'affection cardiaque. Selon l'OMS, si les niveaux dépassent une certaine valeur, notamment 52,6 décibels (dB), il y a une augmentation de plus de 5 % du risque d'affection cardiaque. Chaque augmentation du niveau de bruit de 10 décibels est associée à une augmentation de 9 % du risque d'affection cardiaque (certes dans des cas particuliers). Les données françaises de l'étude DEBATS, financée par le Ministère de la Santé, sont cohérentes avec les travaux de l'OMS, estime Régis LECOQ. Cette dernière préconisait en octobre 2018 un certain nombre de recommandations. Concernant l'exposition moyenne au bruit, l'OMS recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB car un niveau sonore supérieur est associé à des effets défavorables sur la santé. Concernant l'exposition aux bruits nocturnes, l'OMS recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40 dB car au-dessus de ces valeurs sont associés des effets néfastes sur la santé. Ce qui est important dans cette concertation, c'est que le porteur de projet envisage de réaliser un certain nombre d'études d'impacts sanitaires de façon à avoir un état des lieux pertinent, suffisant, qui permette d'avoir ensuite un éclairage pour prendre les décisions qui s'imposent.

Yoann LA CORTE remercie M. LECOQ d'avoir pu rappeler les conclusions des études de l'OMS. Il propose de recontextualiser les seuils de l'OMS avec les niveaux de bruit qu'on observe dans la vie du quotidien. L'INERIS, une institution différente de la DGAC, est compétente en matière de risques. Il est important que les citoyens aient une réponse argumentée sur cette question. Premièrement, cette question pourra être évoquée dans les ateliers de la concertation. Il est prévu que l'ARS y participe. Le public pourra y poser des questions et des réponses seront apportées. Deuxièmement, l'échelle de bruit de l'INERIS, montre qu'un seuil de 40 dB correspond à un bureau tranquille, un seuil de 60 dB à un marché un peu animé. On peut donc très rapidement se retrouver, dans la vie quotidienne, au-dessus des seuils recommandés.

Claude d'HARCOURT retient que l'ARS va solliciter l'étude sanitaire nécessaire de la part de la Direction générale de la santé. En tant que représentant du territoire, il est demandé à l'ARS de le faire le plus vite possible. Les résultats seront communiqués.

Henri JOVER demande transparence, vérité et expertise à Monsieur le Préfet. Quand il est annoncé qu'une étude va être réalisée par des services spécialisés, il considère que c'est très important. Le schéma d'aménagement pour l'aéroport sera fixé fin octobre ou début novembre. Il faut donc que les études d'impacts sanitaires, au moins basées sur le nombre d'habitants survolés, soient réalisées d'ici là. *Henri JOVER* considère que ce qui est dit par *Yoann LA CORTE* est exact mais que cela concerne un bruit mesuré en dB au niveau maximum (L_{Amax}) ou niveau sonore équivalent (L_{Aeq}) par seconde, c'est-à-dire en émergence sonore. L'émergence présentée par l'INERIS correspond à l'émergence sonore quand elle est continue huit heures dans un atelier, c'est ce qui confère les lois de la législation au travail. D'après Monsieur *JOVER*, ceci est très différent des pathologies générées par le bruit des avions. Il estime qu'il faut dépassionner le débat, faire confiance à l'État encore une fois. Il considère que les riverains ont probablement perdu une première manche, et les nantais aussi. Il déclare qu'il faut la plus grande vigilance pour qu'on ne refasse pas une erreur médicale. Il rappelle que les dB et L_{den} sont deux unités de mesure différentes.

Yoann LA CORTE, **sur les enjeux sanitaires**, précise avoir déjà rencontré M. *JOVER* pour évoquer ces questions. Il est possible d'envisager des études plus approfondies sur la question de la santé.

Sur le calendrier et le périmètre de la concertation : Le périmètre de la concertation est celui du Grand Ouest. Les garantes de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) peuvent le confirmer. La concertation est ouverte à tous les riverains de l'aéroport, aux habitants de la Métropole, aux habitants de la région et également aux habitants du sud de la Bretagne qui sont dans la zone de chalandise de l'aéroport. De plus, tout le monde peut s'exprimer sur le site internet. Il y a un enjeu assez clair pour que les contributions concernent les principaux intéressés. C'est pour cela qu'il est demandé pour les contributions en ligne de faire figurer le code postal du lieu de résidence. Évidemment un Marseillais ou un Niçois qui s'exprimerait sur les enjeux de la proximité immédiate de la population autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique n'aurait pas la même légitimité que celle d'une personne habitant Rezé, Bouguenais ou Saint-Aignan de Grand Lieu.

Sur la mise en réseau : Une mission Grand Ouest a été confiée par la ministre des transports à Monsieur Francis ROL-TANGUY, qui a formulé un certain nombre de recommandations afin que le réseau de transport ferroviaire réponde aux besoins de mobilité en remplacement ou complément de l'avion. Cette question est à approfondir et nécessite des études complexes, qui seront réalisées à un stade ultérieur du projet. Elles seront présentées au moment de l'enquête publique. Monsieur GANDIL a, par ailleurs, pris tout à l'heure l'engagement qu'il y aurait une expertise tierce en termes d'études de trafic.

Baptiste MANDARD, *sous-préfet chargé du réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique*, **sur la protection des enfants** : La question des écoles concerne des compétences d'aménagement du territoire. Sans remettre en cause ce qui vient d'être dit, il s'agit plutôt du volet curatif. Parmi les leviers existants pour traiter et limiter les nuisances pour des établissements qui sont exposés à des zones de bruit, il y en a un premier qui existe déjà et qui est renforcé : la prise en charge de l'insonorisation des bâtiments par le plan de gêne sonore. Ce plan fait partie des premières mesures et est déjà en cours. L'autre mesure qui est nouvelle, c'est ce qui se fait dans le cadre du fonds de compensation qui est en train d'être créé et qui aura à trait au transfert d'équipements publics dans des zones moins exposés au bruit. Ce travail se fera en partenariat avec les collectivités locales qui ont la charge de ces équipements, sur la base d'études et à l'aune du scénario final de réaménagement. Dès la fin de l'année, les études s'engageront sur le terrain et il s'agira de les mettre en œuvre à partir de l'année prochaine.

Pierre-Yves SINOU rapporte que l'État a demandé à l'ADEME une étude sur le coût social du bruit et que cette dernière a estimé ce coût à 57 milliards par an débités sur les comptes de la sécurité sociale, dont 20 milliards sur les coûts des transports. Il serait utile de se pencher sur cette question.

Yves *ARMAND*, citoyen de La Montagne et ingénieur. Il considère qu'il serait très utile d'avoir une étude d'impacts très approfondie pour soutenir l'ensemble du dossier de concertation, qui comporte aujourd'hui un grand nombre de lacunes. Il estime que, même si ce n'est pas nécessairement volontaire, il y a une certaine insincérité du document sur lequel repose la concertation.

Patrick NAGARD, habitant de Saint-Aignan, a le sentiment que la DGAC et la Préfecture découvrent seulement aujourd'hui le problème de l'impact sur la santé du bruit généré par les avions, et ce alors que la concertation démarre.

Il a aussi le sentiment, après l'annonce de DGAC de mandater une étude indépendante sur les prévisions de trafic, que celle-ci n'est pas sûre de ses chiffres. Il est problématique de ne pas savoir combien de passagers l'aéroport de Nantes-Atlantique recevra dans 5 ans ou 10 ans, ni de connaître les incidences au niveau de la santé liées au nombre de dB générés.

Enfin, il demande si Vinci a été mandaté pour réaliser la première tranche de travaux à hauteur de 120 millions ou 150 millions d'euros et s'il financera ces travaux.

Patrick GANDIL rappelle que personne ne sait quel sera le trafic dans le futur. Il existe des modèles permettant de faire des analyses, mais il se trouve que l'aéroport de Nantes est celui qui a la plus forte croissance de tous les aéroports français. Il s'agit de circonstances exceptionnelles. La DGAC a accepté la demande d'une expertise indépendante sur la question des prévisions qui a été émise aujourd'hui. Ceci ne peut pas lui être reproché.

Yoann LA CORTE, sur la prise en charge du coût de la réfection de la piste, rappelle qu'aujourd'hui l'aéroport est géré par un concessionnaire, Aéroport du Grand Ouest (AGO) qui est une filiale du groupe Vinci en majorité. Son contrat doit être résilié en 2021. C'est le futur concessionnaire qui sera en charge du réaménagement de la piste, et des travaux concernant l'aérogare. Il sera désigné pour exploiter et réaménager l'aéroport après une mise en concurrence fin 2021, pour un commencement des travaux début 2022.

Sur les études d'impacts : La concertation intervient à un stade très en amont du projet, alors que toutes les études ne sont pas faites, parce qu'on ne sait pas encore précisément le projet qui sera réalisé. Des principes généraux sont soumis à débat. Et en fonction de ce qui résultera de ces débats, des études approfondies seront réalisées. Dans le dossier de concertation, il y a déjà des éléments à retrouver sur les milieux aquatiques, sur les terres agricoles ou encore sur le développement économique. La DGAC ne cache rien, mais à ce stade du projet, elle ne dispose pas d'études approfondies.

Bruno LESCONNEC, habitant de Saint Aignan, revient sur la piste transversale, présentée par la DGAC comme bénéfique pour les populations. Pour M. LESCONNEC, cette amélioration ne bénéficiera qu'aux populations du nord de la Loire, pas de celles du sud. Concernant les options d'allongement de la piste vers le sud, la DGAC explique que cela permettrait un seuil d'atterrissage plus éloigné pour permettre aux avions d'être plus haut en survolant Nantes. Mais qu'en est-il des atterrissages face au Nord ? Est-ce que le seuil des atterrissages venant du sud serait changé ?

Yoann LA CORTE explique qu'en fonction des options de piste présentées, ce ne sont pas les mêmes populations qui bénéficient de réductions de nuisances sonores. Ces aspects sont documentés dans le dossier de concertation. Toutes les options ont été étudiées via des simulations de bruit à l'horizon 2040. Il en résulte des cartes de bruit, avec ou sans couvre-feu. Ces cartes seront imprimées au format A0 et disponibles dans les mairies. L'allongement de la piste actuelle permettrait quant-à-elle d'améliorer la situation pour le survol de Nantes, sans toutefois modifier le survol de Saint-Aignan. Il n'y aurait ni amélioration, ni dégradation majeure. En revanche, la mise en place d'un couvre-feu permettrait d'améliorer la situation pour l'ensemble des habitants.

Marie FRIOL, habitante du nord-est de Nantes, explique être sur le trajet de l'atterrissage depuis plusieurs années. Elle estime que l'augmentation du trafic est très nette, avec notamment le développement de vols low cost notamment. Ainsi, aucune des options ne lui semble compatible avec un aéroport aussi près de Nantes. Le bruit est énorme et il lui apparaît primordial de parler de santé publique. Elle sent que le bruit des avions a un impact sur sa nervosité. Elle demande comment Nantes peut rester une ville attractive alors que des avions passent au-dessus d'elle.

Tanguy KERMORGANT, habitant des Sorinières, dit ne pas être concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) alors qu'il subit des nuisances sonores nuits et jours. La piste est-ouest le préoccupe. Au sortir de la soirée, il a l'impression que le projet est un marché de dupe. L'État a fait le choix de ne pas inclure le transfert et toutes les solutions proposées lui apparaissent mauvaises, et divisent le public. Il considère que trop d'éléments ne sont pas pris en compte : les coûts, la mobilité, la capacité. Est-ce que d'ici quelques années, nous parlerons du scandale du réaménagement ou du non-transfert ? Il estime par ailleurs que l'argent dépensé pour NDDL aurait pu être injecté dans le développement durable, pour les transports par exemple. Il regrette l'absence de ceux qui ont pris la décision. Il souhaiterait que la question du transfert soit réexaminée, même s'il pense que cela ne pourra se faire pour des raisons politiques.

Frédéric CHAUCHET, habitant de Saint-Aignan, considère qu'il n'est pas raisonnable d'envisager de graver dans le marbre pour les 50 ans à venir le survol d'une ville, à la fois de son centre et son agglomération. Il estime que cela revient à prendre le risque qu'un crash aérien se produise un jour.

Laurent CHESSET, habitant de Rezé, ingénieur en aéronautique, se dit surpris par la proposition d'allongement de la piste. Une piste plus longue est faite pour des vols plus longs, pour des vols transatlantiques et internationaux. L'allongement de la piste risquerait donc d'augmenter le bruit car il pourrait y avoir des avions plus grands.

Arnaud GOURDON, habitant de Saint-Aignan, considère que le sacrifice des habitants de Saint-Aignan de Grand-Lieu est acté, qu'il est donc nécessaire aujourd'hui que le Premier ministre tienne ses promesses et crée un fonds d'indemnisation. Les investissements qui vont être mis en place ont, selon lui, pour objectif d'attirer des compagnies et donc d'augmenter le trafic. Les enfants se plaignent de ne pas pouvoir prendre leurs cours normalement. Quelles compensations exemplaires vont être mises en place, notamment le droit de délaissement lorsque les gens veulent partir ?

Yoann LA CORTE, sur la longueur de la piste, rappelle qu'il ne s'agit pas d'allonger la piste pour permettre l'accueil d'avions plus gros, mais pour décaler le seuil d'atterrissage des avions atterrissant face au sud et ainsi réduire les nuisances lors du survol de Nantes.

Un sentiment de déni de démocratie est exprimé et il est entendu. Mais aujourd'hui, il existe deux possibilités : s'exprimer sur la volonté d'un transfert pendant la concertation avec des cahiers d'acteurs en ligne, ou considérer que l'État met sur la table des options intéressantes qui méritent d'être débattues. Il sera possible de s'exprimer au cours d'ateliers sur ces questions.

Patrick GANDIL, sur la sécurité aérienne, rappelle que des villes du monde entier sont survolées par des avions, mais aussi en France comme par exemple la région parisienne, le centre de Toulouse, une partie de Marseille, ou encore une partie de Bordeaux. Ce survol n'est pas considéré comme un risque selon les standards internationaux.

Claude d'HARCOURT, sur la compensation, explique qu'à partir du 1^{er} juillet seront mis en place des dispositifs qui permettront la compensation à 100% des demandes d'insonorisation. Le nombre de logements pris en compte dans le nouveau plan de gêne sonore est multiplié par 3, soit 15 000 logements.

Conclusion

Brigitte FARGEVIELLE et Sylvie HAUDEBOURG, garantes de la concertation (Commission Nationale du Débat Public), concluent cette réunion. Beaucoup de questions ont été posées, toutes n'ont pas eu de réponses, mais c'est pour cela que la concertation dure deux mois. La demande d'une expertise tierce concernant les chiffres d'estimation du trafic a été retenue par la CNDP. Il sera également demandé l'organisation d'un atelier spécifique concernant le bruit et la santé. Tous les sujets évoqués peuvent être mis en ligne sur la plateforme. Les garantes s'engagent également à demander à la DGAC des réunions supplémentaires sur des sujets spécifiques, si besoin. Si le sujet transfert est demandé sous une forme argumentée, il sera traité. Les garantes donnent rendez-vous aux participants lors des temps de rencontre à venir et les remercient pour leur venue ce soir.