



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 : Mercredi 26 juin 2019, de 18h30 à 21h30

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

Participants : Environ 90 personnes présentes dans la salle.

Format :

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

Déroulé:

- ▼ **Introduction et mot d'accueil**
 - Gérard ALLARD, Maire de Rezé et Vice-président de Nantes Métropole
 - Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique
 - Sylvie HAUDEBOURG et Brigitte FARGEVIEILLE, Garantes de la concertation préalable (CNDP)
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique**
 - Nicolas LEFEVRE, Chargé de mission sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Temps de travail par table**
- ▼ **Temps de restitution des participants**
- ▼ **Clôture de la réunion**

Synthèse des échanges

Introduction et mot d'accueil

Gérard ALLARD, Maire de Rezé et Vice-président de Nantes Métropole

Gérard ALLARD remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Il précise que ce temps de rencontre a été organisé entièrement par l'État. La ville n'a pas pris part à l'organisation de la concertation.

Le maire rappelle qu'il a des réserves vis-à-vis de la concertation en cours, qui se déroule sur une période trop courte, tandis que tous les éléments d'appréciations ne sont pas connus.

Cependant, en tant que maire, il considère qu'il est important de participer à la discussion autour du projet de réaménagement. Si les Rezéens ne donnent pas leur avis, ils risquent de laisser le décideur choisir à leur place. Il invite donc les participants à se saisir pleinement de ce débat.

Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique

Baptiste MANDARD remercie les participants d'être venus nombreux pour le second atelier organisé à Rezé. Comme l'a souligné Monsieur le maire, il est très important d'avoir ce temps d'échange organisé sous l'égide de la CNDP (Commission nationale du débat public). Les experts de la DGAC sont mobilisés pour répondre aux questions sur le projet. Le créneau de plus de deux heures permettra d'avoir des échanges approfondis sur le projet.

La concertation intervient à un moment où les grands choix restent ouverts : c'est donc l'occasion de questionner et d'aborder tous les sujets.

Baptiste MANDARD souhaite à tous une soirée riche d'échanges et de discussions.

Sylvie HAUDEBOURG et Brigitte FARGEVIELLE, Garantes de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG remercie les participants pour leur venue. Elle rappelle que la concertation préalable, tout comme le débat public, vise à donner la parole le plus tôt possible dans la phase d'un projet. C'est donc le moment de discuter de tous les sujets que les participants estiment utiles de mettre sur la table, tels que l'opportunité du projet, ses options et ses alternatives. Les parties prenantes peuvent également mettre en débat les impacts et les caractéristiques du projet, que ce soit sur le plan socio-économiques, environnemental, de la protection des populations ou de l'aménagement du territoire. Chacun peut également s'exprimer sur la façon dont il souhaite continuer à être informé et sollicité à l'issue de la période de concertation.

Les deux garantes sont des citoyennes engagées dans la concertation, et non des professionnelles de la concertation. Elles sont à la fois indépendantes de la DGAC et de tous les acteurs du territoire. De plus, elles n'entretiennent aucun lien ou intérêt avec le projet, ni le territoire.

Leurs valeurs sont la neutralité, l'impartialité et le devoir de réserve.

Le rôle des garantes est d'assurer le respect des règles de la concertation par tous ceux qui y prennent part, que ce soit le maître d'ouvrage ou les participants.

La concertation repose sur trois règles : la transparence et la sincérité des informations, le principe d'argumentation et l'équivalence de traitement des parties prenantes.

Brigitte FARGEVIELLE indique que les garantes publieront un bilan sur la façon dont s'est tenue la concertation d'ici le 31 août. Celui-ci reviendra sur tous les sujets qui ont été traités, mais aussi sur ceux qui n'ont pas été abordés. L'ensemble des échanges tenus en atelier sont retranscrits dans les comptes-rendus et mis en ligne sur le site internet du projet après validation par les garantes.

La DGAC maître d'ouvrage dispose ensuite de deux mois pour publier son propre bilan et annoncer les suites qu'il donne au projet.

Présentation du dispositif de concertation

Nicolas LEFEVRE, Chargé de mission sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique (DGAC)

Le dispositif mis en place est d'une ampleur importante, comparable à celle d'un débat public.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) propose plusieurs ateliers participatifs pour co-construire le projet avec les parties prenantes : deux auront lieu à Nantes au nord de la Loire, quatre dans des communes au sud de la Loire (Saint-Aignan, Bouguenais et Rezé).

La DGAC organise par ailleurs :

- Des ateliers dédiés aux acteurs et associations du territoire ;
- Un atelier avec les acteurs économiques, dont les compagnies aériennes ;
- Une rencontre avec les salariés de la plateforme aéroportuaire ;
- Des permanences « écoute riverains » dans plusieurs mairies du territoire ;
- Des rencontres sur site : sur deux marchés, à la gare SNCF, à l'université et à l'aéroport pour présenter le projet ;
- Un panel de citoyens représentatif de la diversité des parties prenantes du projet, rassemblés par un institut de sondage, se réunira à trois reprises pour proposer un avis argumenté sur le projet ;
- Des exemplaires du dossier de concertation, de sa synthèse et des dépliants avec coupon T (coupon prépayé pour donner son avis) sont disponibles en mairie ;
- La possibilité de déposer des cahiers d'acteurs : il s'agit d'un document synthétique de 4 à 6 pages. La DGAC souhaite que les corps constitués puissent s'exprimer et s'emparer du sujet ;
- Un site internet participatif pour déposer des avis argumentés, des commentaires, des questions : 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

Nicolas LEFEVRE, Chargé de mission sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique (DGAC)

Nicolas LEFEVRE précise que la concertation s'appuie autour de deux questions centrales : Quel aéroport voulons-nous ? Comment concilier développement du territoire et de l'aéroport et protection des populations et de l'environnement ?

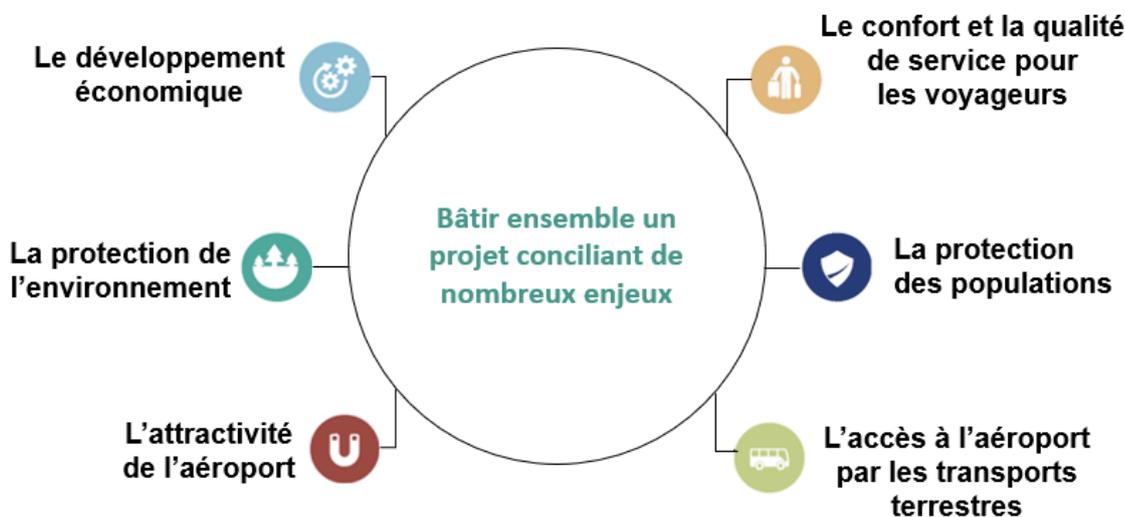
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des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

Pourquoi réaménager Nantes-Atlantique ?

Le Grand Ouest est un territoire avec une forte dynamique économique et démographique. La croissance de la population y est plus forte qu'ailleurs en France. Il en découle des besoins de connexion et d'ouverture sur l'Europe et l'international, et des besoins de mobilité en évolution. Aujourd'hui, l'aéroport accueille 6,2 millions de voyageurs et 58 000 mouvements par an. Le trafic a augmenté de manière 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.

▼ Option de référence

Aujourd'hui, la piste est vieillissante et nécessite une mise en conformité. Le coût de ces travaux est estimé entre 120 et 150 millions d'euros.

Une autre évolution devra nécessairement intervenir : la remise des trajectoires dans l'axe de la piste. Aujourd'hui, la trajectoire des avions atterrissant face au sud est désaxée de 13° par rapport à la piste. Les avions doivent tourner juste avant l'atterrissage, sans guidage vertical. Or un guidage vertical est devenu

nécessaire avec l'augmentation du trafic. C'est l'ILS (« Instrument Landing System ») qui permettra de guider les avions. L'installation de cet ILS implique un réaxage de la trajectoire des avions arrivant par le Nord.

Par ailleurs, l'installation de l'ILS nécessitera un décalage du seuil d'atterrissage de 250m. Pour les atterrissages face au sud, l'installation de l'ILS s'accompagnera de ce fait d'un gain d'altitude de 13m pour les avions par rapport à la situation existante.

- ▼ *Option d'allongement de 400 m vers le sud :*
 - Coût estimé : +50 M€ ;
 - Besoin foncier : 15 ha ;
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

- ▼ *Option d'allongement de 800 m vers le sud :*
 - Coût estimé : +100 à 150 M€ ;
 - Besoin foncier : 30 ha ;
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

Ces deux 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 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 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 silo devant l'aérogare : situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silo en optimisent l'accès. Le choix d'un parking en silo 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 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 : la DGAC 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 la fruit des réflexions de sa table. Le temps imparti à chaque table est d'environ 5 min. La DGAC 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

Avant d'analyser les options proposées, les participants ont défini plusieurs éléments à prendre en considération :

- les nuisances sonores actuelles ;
- l'élargissement du PGS (Plan de gêne sonore) et l'augmentation des indemnités proposées ;
- le couvre-feu ;
- la limitation du développement de lignes aériennes supplémentaires ;
- la répartition du trafic sur les aéroports voisins ;
- l'étude d'une nouvelle possibilité de transfert.

La table précise qu'elle définit en toute modestie ce qui lui semble prioritaire, dans un contexte où les options impactent différemment chaque personne. Pour sa part, elle souhaite privilégier la protection des populations (sur le plan des nuisances, de la pollution et la sécurité) et de l'environnement.

La piste transversale semble répondre le mieux à ces critères de réflexion. Cette option devrait assurer la meilleure protection des populations, notamment lors des décollages, qui constituent aujourd'hui la nuisance la plus importante pour les participants.

Table n°2

Les participants considèrent que les options de maintien et d'allongement de la piste sont inutiles car la réduction du bruit serait trop faible. Ces options ne protégeraient pas les populations riveraines des nuisances liées au décollage.

La piste en V est perçue comme la pire des options, car la réduction des nuisances sonores serait trop faible pour un coût élevé. De plus, toute la ville de Rezé serait impactée négativement.

La piste transversale assurerait la protection la plus importante de la population, avec 10 700 personnes en moins impactées par les nuisances sonores. De plus, les villes de Nantes et Rezé seraient préservées, pour un impact foncier moins élevé que la piste en V. La piste est-ouest permettrait également un potentiel de développement international de l'aéroport en lui garantissant plus d'espace. C'est donc l'option privilégiée par la table.

Le groupe souhaite également proposer deux options supplémentaires. L'une serait de transférer l'aéroport sur un autre site. L'autre serait de répartir le flux de passagers entre Nantes, Angers et Rennes, afin de limiter l'impact des nuisances tout en dynamisant l'ensemble de la région.

Les participants se prononcent en faveur du développement et de la modernisation de l'aérogare actuelle, car il s'agit de l'option la moins coûteuse. Ils souhaitent plutôt privilégier les investissements sur la création d'une piste transversale.

Les contributeurs demandent un couvre-feu entre 23h et 6h du matin, car minuit leur paraît trop tardif. Ils souhaiteraient par ailleurs une réduction systématique des avions dès 22h afin de s'assurer un laps de temps nécessaire avant le début du couvre-feu pour les décollages et atterrissages des avions en retard.

De plus, le groupe plaide en faveur d'une prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation de tous types et pour toutes les personnes impactées, et non en fonction des revenus. Ils estiment que les revenus n'ont aucun rapport avec les nuisances subies.

Table n°3

Les participants rappellent qu'il est difficile pour les survolés de vivre sous les avions à la fréquence qu'ils connaissent actuellement. Ils souhaitent donc avant tout un aéroport respectueux de la population et demandent à l'État de se porter garant sur ce sujet en intégrant des éléments très précis dans le cahier des charges pour le concessionnaire sur l'optimisation des trajectoires et les performances sonores des appareils.

Les participants s'interrogent sur les conséquences du réaxage des avions atterrissant par le nord vis-à-vis de l'héliport du futur CHU et de la Cité radieuse.

Ils considèrent que les courbes de bruit présentées par la DGAC ne sont pas représentatives des nuisances réellement subies par les populations, notamment pour les décollages vers le nord. Ils demandent davantage de pédagogie de la part de la DGAC sur la différence entre les cartes présentant une modélisation du bruit et le ressenti des populations. Les nuisances sonores provoquées par le décollage puis le virage effectué par les avions sont aujourd'hui intenable pour le collège de La Neustrie.

Ils demandent la réalisation de mesures acoustiques par un organisme indépendant sur le périmètre des couloirs d'atterrissage et de décollage et regrettent qu'aucune mesure sonore officielle ne soit réalisée à Bouguenais-Les Couëts.

La table ne souhaite pas que Nantes-Atlantique accueille des gros porteurs, car ils sont trop bruyants.

Elle ne retient aucune des options de piste proposées. Le temps imparti lui a semblé trop court et aucune des options ne lui a semblé satisfaisante. Elle ne valide aucune proposition de développement ou d'agrandissement de l'aéroport actuel, en dehors des mises aux normes de sécurité nécessaires et indispensables.

Les contributeurs souhaiteraient que la possibilité du transfert de l'aéroport soit étudiée, notamment vers des infrastructures existantes telles qu'Angers ou Rennes. Ils proposent une mutualisation des infrastructures existantes.

Les participants relèvent que le rapport de la DGAC de novembre 2013 indiquait qu'un aéroport à une seule voie était vulnérable en cas d'incident, d'accident ou de travaux sur les pistes et demandent ce qu'il en est aujourd'hui.

De plus, ils considèrent que les estimations de trafic de la DGAC manquent de crédibilité, car le nombre de voyageurs prévus pour 2025 risque d'être atteint dès 2020.

Le groupe rappelle que les parkings et l'accès routier à l'aéroport sont saturés. Il craint que la situation ne s'aggrave avec la croissance de l'aéroport.

Un couvre-feu lui apparaît indispensable entre 22h et 6h du matin, *a minima*. Les participants citent un rapport de l'OMS (Organisation mondiale de la santé) indiquant que 8 heures de sommeil sont nécessaires pour une nuit complète. Ils souhaitent que le couvre-feu respecte cette durée. Seuls les avions les moins bruyants devraient être autorisés à décoller et atterrir entre 22h-23h30 et entre 6h-7h du matin.

La table appelle à un aéroport qui respecte les populations, et non un aéroport urbain, nuisant, enclavé, inaccessible et rejeté par les habitants. Elle demande un engagement concret de l'État, de la DGAC et des acteurs économiques pour un transport aérien raisonné.

Les participants se prononcent également en faveur de la définition de restrictions environnementales et la mise en place d'amendes et/ou de pénalisations en cas de non-respect des ces restrictions. Une exemplarité sur ce sujet est attendue.

Ils souhaiteraient que la DGAC étudie rapidement la possibilité d'améliorer les virages et les trajectoires, notamment en redéfinissant les points de passage en fin et début de virage pour les pilotes pour que les décollages vers le Nord évitent Rezé et impactent le moins possible les populations.

Le groupe demande la mise en place d'un VPE (Volume de protection environnementale), c'est-à-dire un volume de l'espace aérien dans lequel les avions doivent être contenus à l'espace et à l'arrivée. Ainsi, les riverains pourraient signaler à l'ACNUSA (Autorité indépendante de contrôle des nuisances aéroportuares) des avions qui ne respecteraient pas les limites du VPE afin que les compagnies responsables soient verbalisées.

Les participants souhaitent que les toitures soient également éligibles aux indemnisations pour les travaux d'isolation au bruit.

Table n°4

Les participants constatent qu'il reste des places disponibles dans la salle, tandis que nombre de leurs connaissances n'ont pas pu s'inscrire aux ateliers, affichés complets. Ils regrettent qu'une liste d'attente n'ait pas été mise en place.

La table regrette que le projet de réaménagement de l'aéroport encourage le transport aérien au détriment de d'autres modes transport tels que le train, qui génère moins de nuisances sonores et de pollution atmosphérique pour les populations. Elle considère que le projet de développement de l'aéroport entre en contradiction avec les engagements pris par la France dans le cadre de la COP 21 contre le réchauffement climatique.

Les participants souhaitent que le trafic de l'aéroport soit limité au trafic actuel, soit 6 millions de passagers par an, et que d'autres moyens de transports, notamment le train, soient développés. Ils appellent à une grande limitation des vols *low-cost*. Seul un transfert complet de l'aéroport justifierait le dépassement du seuil de 6 millions de passagers annuels.

Les cartes de bruit de la DGAC ne leur semblent pas refléter les lieux de passage actuels des avions, ni les nuisances sonores réelles constatées à Rezé.

Le groupe appelle à une taxation du kérosène au même niveau que le carburant de véhicules automobiles particuliers.

Le maintien de la piste actuelle et la modernisation de l'aérogare avec un terminal unique sur son emplacement présent sont plébiscités, en cohérence avec le souhait de limiter le trafic à 6 millions de passagers par an et de restreindre les vols *low-cost*.

Concernant la desserte, les contributeurs demandent la création de moyens de transports en commun pour mieux relier l'agglomération à l'aéroport et résoudre ainsi les problématiques de stationnement, tout en réduisant la pollution sur la zone de l'aéroport. Ils souhaitent l'aménagement d'une esplanade pour accueillir les transports en commun, ainsi qu'un maintien des parkings actuels.

Les participants demandent l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 6h du matin.

Table n°5

Les participants s'interrogent sur la façon dont ont été élaborées les cartes de bruit. Elles se basent sur des moyennes journalières qui ne correspondent pas au ressenti réel et concret des riverains, notamment pour les pics de bruit. Un des contributeurs a ainsi relevé des mesures allant de 75 à 82 dB sur son lieu d'habitation à Rezé.

Les contributeurs ont notamment le sentiment que les trajectoires des avions ont changé au décollage et provoquent des nuisances sonores nouvelles sur Rezé.

La priorité doit donc être la limitation des nuisances sonores pour les populations. La table s'interroge sur l'utilité du développement actuel de l'aéroport et pourrait être favorable à un transfert. En cas de maintien de l'aéroport existant, elle s'oppose à sa croissance économique et à l'augmentation du nombre de vols. La taxation du kérosène au même tarif que les autres carburants pourrait être une piste pour limiter la croissance du trafic aérien.

La table remet en question l'idée que l'aéroport représenterait un réel atout économique pour le territoire, car de nombreux aéroports construits en Europe il y a dix ans sont vides aujourd'hui.

Aucune des options de piste proposées par la DGAC ne répond au souhait de limiter le trafic à Nantes-Atlantique. La piste transversale leur apparaît comme le moins mauvais choix pour les Rezéens et les Nantais. Cependant, les participants ont conscience que cette option suppose un déplacement problématique des nuisances vers d'autres populations, ce qui les interroge en tant que citoyens. Par ailleurs, ils s'interrogent sur la durée nécessaire pour créer une nouvelle piste, sachant que cela nécessiterait l'achat de terrains et pourrait engendrer plusieurs recours.

Les participants souhaiteraient des garanties de l'utilisation de la piste en V uniquement pour les atterrissages vers le sud.

Ils rappellent que le projet de Notre-Dame-des-Landes aurait impacté beaucoup moins de personnes pour un coût inférieur au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Leur vote sur cette question n'a pas été respecté.

La table demande un couvre-feu de 22h à 7h du matin et souhaite que les populations exposées aux nuisances sonores puissent changer de fenêtres gratuitement.

Elle plébiscite une modernisation de l'aérogare existante avec un terminal unique, en vue de limiter l'augmentation de vols *low-cost*.

L'accessibilité de l'aéroport par les transports en commun devrait être renforcée. L'aménagement d'une esplanade apparaît comme la meilleure option.

Table n°6

Les participants souhaitent un aéroport avec un trafic aérien réduit pour plusieurs raisons :

- La protection de l'environnement et la limitation de l'impact carbone local, notamment pour la préservation de l'écosystème de Grand Lieu ;
- Le respect du confort des habitants par la limitation des nuisances sonores,
 - ▼ avec un couvre-feu de 22h à 7h du matin ;
 - ▼ en privilégiant les décollages face au sud, ce qui devrait être possible au vu du sens des vents dominants sur le territoire ;
 - ▼ par l'adaptation des trajectoires des avions.

La table considère que la limitation du trafic ne devrait pas voir d'impact économique négatif pour l'agglomération nantaise, qui est déjà attractive. Par ailleurs, elle estime que le développement des *low-cost* n'apporte rien à l'économie locale.

Elle préconise :

- de répartir le trafic sur les aéroports de Rennes, Angers et Nantes ;
- de favoriser le développement du transport ferroviaire, notamment en France ;
- de limiter et réduire par quota le nombre de rotations des avions.

Concernant la desserte, les contributeurs demandent un travail avec Nantes Métropole pour le développement de transports en commun visant à désengorger le périphérique. Ils souhaiteraient une liaison de tramway directe entre la gare et l'aéroport afin d'inciter les voyageurs à ne pas prendre leur voiture.

La table ne souhaite pas se prononcer sur les différentes options proposées, car les différents participants sont trop partagés. Ils souhaiteraient des propositions alternatives, plus larges et moins impactantes localement, telles que la répartition du trafic sur trois aéroports.

Table n°8

Les participants souhaitent l'instauration de quotas de bruits et l'interdiction de l'accès aux avions les plus bruyants. Ils proposent l'application de taxes selon le bruit généré par les avions et la taxation du kérosène, comme les autres carburants. Les taxes aéroports devraient être alignées sur celles des aéroports parisiens.

De façon générale, ils souhaitent geler ou baisser le trafic aérien à Nantes-Atlantique.

La table demande la réalisation d'une étude sur l'impact santé de l'aéroport afin de mieux analyser le projet. Elle regrette que cette question soit si peu prise en compte actuellement, ce qui renvoie à un mépris des riverains. Elle souhaiterait également l'intégration des impacts du trafic sur la qualité de l'air et la pollution générée. Le PGS devrait par ailleurs être revu chaque année en fonction de l'évolution du trafic et son périmètre élargi pour la prise en compte des nuisances sonores réelles et ressenties.

Le groupe demande l'instauration d'un couvre-feu *a minima* de 22h à 6h30 le plus rapidement possible. Celui-ci devrait être consigné dans un décret d'État ou dans le contrat d'exploitation de l'aéroport.

Une partie de la table souhaite maintenir la piste actuelle et réaliser uniquement les travaux nécessaires pour des questions de sécurité. L'autre moitié est davantage favorable à la création d'une piste transversale.

Les participants rappellent que leur souhait premier serait un transfert de l'aéroport, conformément à leur vote lors de la consultation de 2016.

Ils demandent également une meilleure répartition des vols entre Nantes, Brest et Angers.

Le groupe s'oppose à la modernisation de l'aérogare et à la création d'un deuxième terminal *low-cost*, car cela serait en contradiction total avec le respect des habitants, ainsi que la lutte contre les nuisances et le changement climatique. Ils plaident donc pour un maintien de l'aérogare en l'état.

Concernant les abords de l'aérogare, les participants sont davantage favorables à la création d'une esplanade plutôt que de parkings.

Sur la desserte, les participants demandent un développement des transports en commun pour faciliter l'accès à l'aéroport et limiter l'utilisation de la voiture.

Table n°9

Les participants s'opposent à l'augmentation du trafic aérien. L'hypothèse d'évolution du trafic à horizon 2040 de la DGAC est jugée non crédible au vu des enjeux écologiques.

Le projet de développement de l'aéroport apparaît impossible sur son site actuel et nécessiterait donc un transfert en dehors de l'agglomération.

Si l'aéroport est maintenu à son emplacement, une étude pour la mutualisation des aéroports existants serait nécessaire afin de revenir à un niveau de trafic correspondant à l'année 2005 sur Nantes-Atlantique.

Les participants ont joint à leur livret de participation le cahier d'acteur des habitants de la butte de Praud, qui est disponible sur [le site internet du projet](#).

Table n°10

Les participants estiment que le temps imparti était trop court pour débattre et réaliser la synthèse des échanges.

Un consensus s'est formé en faveur d'un aéroport raisonné, sans extension et au moindre coût, car beaucoup d'argent a déjà été dépensé.

La table souhaite également une limitation du nombre de rotation des avions et des plages horaires autorisant les atterrissages et les décollages. La mise en place d'un couvre-feu sur une plage horaire plus large que celle proposée par la DGAC (minuit – 6h du matin) permettrait notamment de décourager les compagnies *low-cost*, qui représentent 57 % du trafic total de Nantes-Atlantique et sont en forte augmentation depuis 2008.

Dans une logique de « juste répartition économique entre toutes les métropoles du Grand Ouest », le groupe prône une mutualisation de Nantes-Atlantique avec les autres aéroports de la région (notamment avec ceux de la Bretagne qui représentent 18 % du trafic) par une mise en réseau ferroviaire.

Les participants souhaitent également limiter les vols internes, qui représentent 40 % du trafic de Nantes-Atlantique, en baissant les prix des billets de train et en développant d'autres alternatives. Ainsi, ils relèvent qu'un vol Nantes-Montpellier coûte parfois moins cher qu'un aller-retour en train entre Nantes et Pornic.

Le groupe demande une simplification des démarches pour les travaux d'insonorisation et une prise en charge à 100 % par l'État de toutes les personnes impactées, y compris celles résidant en dehors du périmètre du PGS. Une indemnisation des habitants qui souhaitent vendre leur maison au prix du marché leur apparaît également nécessaire. De plus, une réflexion serait à mener sur la possibilité d'insonoriser les jardins. Les participants rappellent que l'été, ils gardent les fenêtres ouvertes et vivent davantage en extérieur. L'installation d'une climatisation n'est pas une solution écologique.

Concernant la desserte, les contributeurs souhaitent le développement de transports en commun à des prix raisonnables, tels que le tramway et le bus. *A contrario*, les transports permettant d'accéder à l'aéroport de Lyon leur apparaissent trop coûteux.

Ils demandent à la DGAC de prendre en compte les évolutions climatiques, notamment celles concernant le sens du vent, dans la définition du projet. Lorsque le vent souffle du sud vers le nord, les trajectoires des avions ont moins d'impact sur Rezé. Les estimations de trafic devraient également prendre en compte le réchauffement climatique, qui rendra peut-être certaines destinations moins attractives du fait des hausses de température. Dans un contexte de mutation écologique, le travail de projection apparaît difficile.

La majorité de la table se prononce en faveur du maintien de la piste actuelle, à condition d'une mise en réseau de Nantes-Atlantique avec d'autres aéroports. Une personne est favorable à la piste transversale, une autre à l'allongement de 400 m. Un participant demande un transfert de l'aéroport. L'ensemble du groupe s'oppose à la création d'une piste en V.

Concernant l'aérogare, un maintien de l'existant est privilégié de sorte à réaliser des économies.

Les participants souhaitent un couvre-feu le plus élargi possible, idéalement de 22 ou 23h à 7h du matin.

Table n°11

Le groupe a souhaité centrer ses échanges autour de l'opportunité et la légitimité du projet de réaménagement. Il regrette que la transition écologique et les impacts liés à la santé soient si peu mis en avant par la DGAC, au profit d'une approche trop technique. Il appelle à un débat d'ordre plus politique, et rappelle que la décision qui sera prise par l'État sera de cet ordre. Ainsi, le groupe a préféré ne pas se prononcer directement sur les différentes options de réaménagement proposées par la DGAC, en considérant qu'il ne s'agissait pas du réel enjeu du projet. Les critères environnementaux et de sécurité sont cependant cités comme essentiels pour guider le choix des options.

Le temps imparti est apparu trop court pour aborder toutes les questions de fond que pose le projet.

Les participants souhaiteraient un développement de transports multimodaux pour rééquilibrer le territoire du Grand Ouest, notamment avec un accès TGV (Train à Grande Vitesse) aux différents aéroports. Le développement de la ligne ferroviaire entre Rennes et Nantes apparaît particulièrement important. Ils rappellent que seulement 40 % du trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique provient de l'agglomération nantaise. Une mutualisation des infrastructures entre les aéroports leur apparaît donc essentielle notamment pour répartir le trafic entre Rennes et Nantes. Ils précisent que l'objectif serait de répartir le trafic de façon proportionnée vis-à-vis de chaque ville. Le groupe regrette que la gestion de Nantes-Atlantique soit confiée à l'État et celle de l'aéroport de Rennes au Conseil régional, ce qui limite les stratégies de développement complémentaires. Ils regrettent que la Région ait refusé de réaliser des études pour le prolongement de la piste de Rennes, ce qui pourrait pourtant constituer une alternative intéressante.

Les cartes de bruit présentées par la DGAC ne leur semblent pas correspondre au bruit réel ressenti par la population. Ils demandent des mesures du bruit réel.

Les participants s'interrogent sur les leviers possibles pour limiter le trafic. Ils considèrent que le *low-cost* crée le besoin et invitent chacun à repenser ses déplacements. Les citoyens peuvent influencer sur l'évolution du trafic aérien de par leurs choix. L'augmentation du trafic peut s'atténuer s'il y a un changement de comportement.

Les contributeurs en appellent également à la responsabilité de l'État et des collectivités pour sensibiliser sur les impacts écologiques. L'avion est un moyen de transport apprécié pour partir en vacances. Or un seul trajet de Nantes à Londres suffit à annihiler les bénéfices d'une année de traitement des déchets. Le rapporteur précise que cela fait seulement un an qu'il a pris conscience des enjeux écologiques liés au trafic aérien. Une éducation sur ce sujet est à réaliser par les pouvoirs publics. Chacun peut apprendre à changer ses habitudes de déplacement, à l'image des suédois qui prennent de moins en moins l'avion.

La table rappelle également la responsabilité des entreprises, et particulièrement des compagnies aériennes sur les enjeux de protection de la population. Elle demande comment ces acteurs sont associés aux débats autour du projet. EasyJet s'est prononcé en faveur d'un couvre-feu car son business model n'en dépend pas. En revanche, si Volotea s'oppose à l'instauration d'un couvre-feu, une communication devrait être réalisée sur cette question pour que l'image de marque de la compagnie en soit impactée. Plus largement, le groupe d'interroge sur la façon dont l'idée d'un couvre-feu pourra être défendue face à la pression des compagnies aériennes. Les participants regrettent notamment que Vinci ait une politique de prix plus basse la nuit et favorise ainsi le développement de vols la nuit.

Un couvre-feu de 8h minimum est souhaité, afin de respecter le rythme du sommeil.

Concernant le confort des passagers, la table souhaiterait :

- davantage de places en zone d'attente ;
- davantage de douaniers à l'arrivée ;
- davantage de personnel pour gérer les arrivées bagages.

Cependant, elle estime que le confort et la qualité de service ne doivent pas prévaloir sur la protection des populations.

La modernisation de l'aérogare actuelle avec le maintien d'un niveau de service unique est privilégiée.

En matière de desserte de l'aéroport, les participants se prononcent en faveur d'une prolongation de la ligne 3 du tram.

Les participants demandent quels sont les moyens de contrôle et de sanction pour le respect des trajectoires des avions. Par ailleurs, ils attendent une réelle exemplarité concernant l'accompagnement du projet de réaménagement et souhaiteraient par exemple que le futur PGS soit élaboré avec des critères très favorables aux habitants.

Les participants souhaiteraient laisser ouverte la question du transfert dans le cadre de la nouvelle concession.

Les contributeurs souhaitent que les débats autour du projet soient poursuivis.

Table n°12

Le groupe souhaite :

- Maintenir une enveloppe de bruit constante par rapport à 2018 ;
- Mettre en place un couvre-feu de 23h à 7h du matin afin de correspondre aux 8 heures de sommeil préconisées de l'OMS ;
- Garder un nombre de passagers et de mouvements constants par rapport à 2018.

Ainsi, le trafic devrait être limité à 6 millions de passagers et 58 000 mouvements d'avions maximum.

Les participants s'opposent à un agrandissement de l'aérogare pour éviter un effet d'appel d'air. Seuls les aménagements nécessaires pour des questions de sécurité et de facilité d'usages devraient être réalisés.

La table demande un maintien de la piste actuelle afin de limiter les mouvements des avions les plus gros et les plus bruyants.

Concernant la desserte, une limitation du nombre de places de parking au profit d'un développement des transports en commun, en priorité du tramway, est préconisé.

À propos du PGS, le groupe demande une indemnisation de 100 % pour les logements impactés et un élargissement de la zone concernée. Actuellement, le PGS se base sur des calculs modélisés qui ne prennent pas en compte le ressenti réel des populations avoisinantes.

Par ailleurs, il souhaite davantage de stations de mesures de nuisances sonores avec des données rendues publiques.

Table n°13

Le groupe considère que la protection des populations et de l'environnement est l'enjeu principal du projet. Les nuisances sonores lui apparaissent insuffisamment représentées dans les cartes de bruit, qui se basent sur des valeurs pondérées. Les moyennes ne prennent pas en compte le ressenti des populations, notamment lors des pics de bruit au moment des décollages. Il serait nécessaire d'ajouter une mesure de fréquence et de crête des pics sonores.

Afin de protéger les populations, la limitation du trafic est cruciale pour le groupe. Cela pourrait se faire par un plafonnement du nombre de mouvements et l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 6h30 ou 7h. De plus, les compagnies aériennes pourraient être incitées à utiliser des avions moins bruyants.

La table souhaite une diminution de la pollution, notamment des particules ultrafines, et une taxation du kérosène, au même titre que tous les autres carburants. De façon plus générale, les participants souhaitent

limiter la rentabilité des *low-cost*, en augmentant les prix des billets ou en les interdisant. Ils regrettent que les prix bas du transport aérien encouragent le tourisme de masse et donc les nuisances. Les contributeurs souhaiteraient qu'aucune nouvelle destination ne soit desservie depuis Nantes-Atlantique. Ils appellent à privilégier la santé de tous les riverains au détriment d'une consommation perçue comme artificielle. Le survol des écoles est une souffrance quotidienne pour les enfants. Le groupe demande donc la définition d'une enveloppe de bruit maximale.

Le rallongement de la piste semble être une option coûteuse pour un bénéfice limité. La piste V apparaît comme la plus mauvaise des options et engendrerait le survol de nombreuses écoles. Pour réellement réduire les nuisances, la solution serait plutôt de créer une piste transversale ou de transférer l'aéroport.

Considérant que le choix du projet devrait être réalisé par la population et non un comité restreint, la table demande un nouveau référendum portant sur deux questions :

- Rester sur l'emplacement actuel ou transférer l'aéroport ?
- Si on reste sur l'emplacement actuel, quel choix pour la piste ?

Le trafic pourrait être mieux réparti sur les différents aéroports du Grand Ouest selon les participants.

Les contributeurs relèvent que les plans fournis par la DGAC ne prennent pas en compte les constructions récentes et en projet, et notamment l'augmentation des populations locales.

Concernant la desserte, les contributeurs souhaiteraient un accès direct et simple à l'aéroport en transports en commun, avec le tramway et/ou le train. Le concessionnaire actuel leur paraît privilégier la voiture au détriment des transports en commun, du fait de la rentabilité des parkings.

Le maintien de la taille et de l'emplacement de l'aérogare actuel, avec un niveau de service unique, apparaît comme une solution meilleure et moins chère.

La table souhaite privilégier la création d'une esplanade avec une gare multimodale, donnant accès au tramway, au train et au bus. L'emprise foncière des parkings pourrait être diminuée avec une construction en silo.

Table n°14

La majorité des participants souhaiteraient que la DGAC étudie la possibilité d'un transfert sur autre site qui aurait un impact humain et écologique plus limité, par exemple à proximité d'Ancenis. Ce site aurait notamment pour avantage d'être bien relié par l'autoroute et le TGV.

L'autre partie de la table demande le transfert d'une partie du trafic, sur le modèle de l'aéroport de Beauvais.

L'ensemble des participants souhaitent une interdiction ou la limitation du trafic le dimanche et une restriction des *low-cost* en raison de leur impact sonore et écologique.

Concernant la desserte, les contributeurs souhaitent la construction de transports en commun construits dans le respect des normes écologiques les plus strictes et proposant une bonne amplitude horaire. Des sites protégés pour les vélos seraient appréciés.

En cas de maintien de l'aéroport sur son site actuel, les participants souhaitent privilégier la piste transversale, à condition que la piste actuelle soit condamnée et réservée uniquement aux urgences. La piste en V apparaît comme la moins bonne option.

La table ne souhaite pas d'agrandissement de l'aérogare et demande une répartition du trafic entre les aéroports de Rennes, Nantes, Angers et Brest.

Un élargissement du PGS est demandé afin d'indemniser davantage de riverains.

Les participants s'interrogent sur les estimations de trafics présentés par la DGAC, qui tablent sur une augmentation du trafic. Pour leur part, ils considèrent que le trafic va probablement stagner ou diminuer.

A propos des ateliers organisés dans le cadre de la concertation, plusieurs remarques sont formulées :

- La communication ne semble avoir touché qu'une partie de la population, car tout Rezé et l'agglomération ne sont pas représentés à ce temps de rencontre ;
- La lettre d'information réalisée par la Mairie de Rezé est parvenue trop tardivement : les habitants l'ont reçue le 21 juin tandis que les ateliers étaient organisés les 25 et 26 juin ;
- L'inscription uniquement via le site internet et en mairie apparaît trop restreinte ;
- Le temps de l'atelier est trop court et ne permet pas de s'emparer pleinement des questions posées. Il aurait été utile d'avoir les documents en amont.

Retours sur la restitution des groupes

Nicolas LEFEVRE, chargé de mission sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC), remercie l'ensemble des participants pour leurs remarques et propositions. Elles seront versées au bilan du maître d'ouvrage et étudiées 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 des premiers éléments de réponse « à chaud » aux participants :

- **Sur la question du transfert**, la DGAC rappelle qu'en tant que service de l'État, elle applique la décision du Gouvernement, qui est de réaménager l'aéroport Nantes-Atlantique. Cependant, toute proposition argumentée en faveur du transport sera étudiée par la DGAC sur le plan de la faisabilité technique.
- **Concernant le couvre-feu**, des études et démarches nécessaires à sa mise en place ont d'ores et déjà été lancées afin de permettre une mise en place rapide si cette mesure ressort de la concertation.
- **A propos des demandes de répartition du trafic**, *Nicolas LEFEVRE* précise que l'État ne peut pas contraindre les compagnies à atterrir sur un aéroport plutôt qu'un autre, dans le cadre d'un marché européen libre. Cependant, il est possible de favoriser l'attractivité des aéroports pour les compagnies aériennes, notamment par le développement de la desserte ferroviaire. C'est ce que prévoit le Contrat d'avenir signé en février 2019 par le Premier ministre et le Conseil régional, notamment par l'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes.
- **Pour l'amélioration des mesures de bruit**, la préfecture de Loire-Atlantique travaille sur la mise en place d'un Observatoire sur les effets du développement de Nantes-Atlantique.
- **Sur la lutte contre le changement climatique**, *Nicolas LEFEVRE* rappelle que l'aviation représente de 2 % des émissions de GES (gaz à effet de serre) dans le monde. En 2016, la France s'est engagée auprès de l'ONU à participer à la lutte contre le réchauffement climatique en stabilisant ses émissions de gaz à effet de serre à partir de 2020. Tous ces éléments sont à retrouver dans le dossier de concertation.
- **Concernant la desserte**, une étude commandée par Nantes Métropole et la Région Pays de la Loire est en cours. Les avis collectés sur cette question dans le cadre de la concertation seront versés à cette étude.
- **Un atelier dédié aux impacts sanitaires** sera organisé le 8 juillet 2019 à Nantes, à la demande des garantes de la CNDP.
- **A propos des remarques concernant les modalités de l'atelier**, *Nicolas LEFEVRE* indique que le dispositif de concertation a été conçu dans l'optique de donner la parole au plus de parties prenantes possible. Il a été validé par la CNDP. L'atelier de ce soir constitue seulement une étape dans ce dispositif. D'autres ont eu et auront lieu dans d'autres villes du territoire. De plus, le site web, les coupons T et les permanences permettent de poursuivre les échanges. Les permanences sont l'occasion de poser des questions précises aux équipes de la DGAC. Elles sont ouvertes à tous, y compris aux non-résidents d'une commune.
- **Pour la décision finale**, les contributions recueillies aujourd'hui seront très utiles car elles apportent des réponses sur les enjeux à prioriser et permettront de nourrir la décision quant aux modalités de poursuite du projet. Une retranscription fidèle de la réunion sera faite sous forme de compte-rendu.

Conclusion de Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable

Sylvie HAUDEBOURG rappelle que tous les échanges seront restitués dans le cadre d'un compte-rendu publié sur le site internet du projet. Elle entend les remarques concernant les modalités du dispositif proposé.

Un autre atelier est organisé à Nantes le 2 juillet, et les Rezéens sont également invités à y participer. L'objectif du dispositif de concertation est de mailler l'ensemble du territoire. Elle note que l'information n'a pas atteint l'ensemble des habitants d'après certains participants. Les dates des ateliers avaient pourtant été annoncées dans la presse régionale.

Elle invite les participants à s'exprimer également sur la façon dont ils souhaitent être associés au projet à l'issue de la période de concertation. La CNDP veillera à ce que la concertation continue tout au long du projet.

L'organisation de la concertation de juin à juillet s'explique par le fait que le territoire et la DGAC n'étaient pas prêts pour une tenue des échanges dès mars-avril. De plus, la période de concertation devait avoir lieu après les élections européennes, mais avant le début de la campagne des municipales.

Un participant demande quelles relations entretiennent le COCETA et les garantes de la CNDP.

Sylvie HAUDEBOURG précise que les garantes entretiennent la même relation avec le COCETA qu'avec toutes les autres parties prenantes du territoire qui ont souhaité participer à la concertation. Les garantes ont rencontré l'ensemble des élus, associations et corps constitués qui le souhaitaient, dont le COCETA.