

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DES GARANTES

Projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

Concertation préalable

27 mai 2019 – 31 juillet 2019

Brigitte Fargevieille
Sylvie Haudebourg

Le 23 août 2019

Bilan des garantes

Projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

27 mai 2019 – 31 juillet 2019

SOMMAIRE

Table des matières

1.	LA FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	4
	Le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.....	4
	Le maître d'ouvrage.....	4
	Le contexte du projet.....	5
	Le territoire du projet.....	7
	La localisation du projet et son plan de situation.....	9
	Les caractéristiques du projet.....	11
	Le coût du projet et des options portées à la concertation.....	13
	Le calendrier de mise en service envisagé.....	14
2.	LES DONNEES CLES DE LA CONCERTATION.....	15
	Quelques dates clés.....	15
	Le périmètre de la concertation.....	15
	Le bilan de la concertation en chiffres.....	17
3.	L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE.....	18
	Le dispositif de garantie de la concertation et les décisions de la CNDP.....	18
	La décision d'une concertation préalable.....	18
	Le rôle des garantes.....	18
	Le calendrier de la concertation préalable.....	19
	Les entretiens menés par les garantes.....	20
	Le dispositif de concertation retenu.....	22
	Les événements particuliers intervenus au cours du processus de concertation.....	24
	L'avis de l'Autorité Environnementale.....	24
	Un recours devant le Conseil d'Etat.....	24
	La publicité sur la concertation préalable.....	25
4.	LES EXPERTISES COMPLEMENTAIRES DILIGENTEES PAR LA CNDP.....	26
	L'expertise sur les prévisions de trafic.....	26
	L'expertise sur l'étude santé.....	27
5.	LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET SES RESULTATS.....	28
	Les critiques sur la concertation.....	28
	La concertation dans le dispositif numérique et via les coupons T.....	29
	Le site internet de la concertation.....	29
	Les avis et commentaires du public.....	29
	Les questions du public.....	33
	Les cahiers d'acteurs.....	33
	Les coupons T.....	43
	La concertation dans le dispositif présentiel.....	43
	Les réunions, ateliers, rencontres de terrain et permanences.....	43

Le panel citoyen.....	52
En parallèle de la concertation préalable.....	53
Les réunions à l’initiative d’acteurs locaux.....	53
Les réseaux sociaux.....	54
La synthèse des observations et des propositions formulées par les participants.....	54
6. L’AVIS DES GARANTES SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION ET LES RECOMMANDATIONS AU MAITRE D’OUVRAGE SUR LES MODALITES D’INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC.....	59
7. ANNEXES.....	63
Annexe 1 – les décisions de la CNDP.....	63
Annexe 2 – les décisions prises pendant la concertation préalable.....	67
Annexe 3 – les éléments de compréhension du projet.....	70
Annexe 4 – l’avis de concertation préalable.....	71
Annexe 5 - les cahiers d’acteurs – analyse des contributions unitaires.....	72
Annexe 6 - les cahiers d’acteurs – les propositions de solutions alternatives ou d’amélioration d’une option.....	172

0 LA FICHE D’IDENTITÉ DU PROJET

LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L’AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Le dossier de concertation expose en quoi l’aéroport de Nantes Atlantique doit être considéré comme une infrastructure vieillissante qui ne permettrait plus, à un horizon relativement proche, d’accueillir les passagers aériens dans de bonnes conditions. Sans travaux de réaménagement, dès 2019, le volume de passagers prévus pour fin 2019 (estimé à 6,8 millions de passagers par la DGAC) ne pourrait pas toujours être accueilli dans l’aérogare dans de bonnes conditions. En 2022, la capacité d’accueil des salles d’embarquement deviendrait insuffisante. En 2029, l’aéroport pourrait peut-être traiter 8,6 millions de passagers mais dans des conditions de qualité de service très dégradées un jour sur trois au cours de l’année.

Le projet porté par la DGAC consiste donc à réaménager l’aéroport de Nantes Atlantique, avec l’ambition de doter la métropole de Nantes, la Région Pays de la Loire et, au-delà, une partie de la Bretagne, d’un aéroport moderne et répondant aux standards internationaux de qualité de service. En l’état, l’aéroport ne pourrait pas répondre à la hausse prévisible des besoins de mobilité aérienne pour les vingt prochaines années (jusqu’à l’horizon 2040). Or, en tant que principal aéroport du Grand Ouest, Nantes Atlantique devrait être en mesure de répondre à ces besoins de mobilité et de contribuer à l’essor économique des territoires correspondants.

Concrètement, le projet de réaménagement soumis à la concertation préalable vise à doter le Grand Ouest d’un aéroport disposant :

- D’une piste et de modalités d’exploitation conçues pour limiter l’impact pour les populations survolées et notamment leur exposition au bruit ;
- D’une aérogare moderne, offrant un bon niveau de confort pour les passagers et bien insérée dans son environnement humain, territorial et écologique ;
- D’une infrastructure aéroportuaire améliorée, permettant de répondre à l’évolution des besoins des compagnies aériennes, par exemple en ce qui concerne le nombre de postes avions ainsi que divers équipements (essenciers, entretien aéronautique, caserne de pompier, etc.) ;
- D’aménagements permettant une desserte performante par les transports en commun ;
- D’une offre de stationnements automobiles adaptée aux besoins des usagers de l’aéroport et cohérente avec la desserte de l’aéroport par les transports en commun.

L’objectif affiché par la DGAC est d’accueillir entre 9 et 14 millions de passagers en 2040, en fonction des hypothèses de trafic aérien qu’elle a établies.

La commande politique exclut l'étude d'un nouveau transfert et vise le réaménagement de l'aéroport existant « tout en inscrivant ce projet dans l'ambition de rayonnement et d'essor que portent Nantes Métropole, la Loire-Atlantique, les Pays de la Loire et, au-delà, le Grand Ouest ».

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

L'aéroport de Nantes Atlantique est d'intérêt national et international. Il est propriété de l'Etat. C'est pourquoi le projet de réaménagement de l'aéroport est conduit par l'un des services compétents de l'Etat, la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comme le contrat entre l'Etat et le concessionnaire actuel de l'aéroport doit être résilié du fait de l'abandon du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes, il revient à la DGAC d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport existant dans l'attente de la désignation du futur concessionnaire.

A cet effet, la DGAC a constitué une équipe projet composée d'un directeur de projet, d'une directrice adjointe, de deux chefs de projet et d'une directrice de projet Communication et Concertation.

D'autres services de la DGAC sont impliqués dans le projet de réaménagement de l'aéroport et sont intervenus lors de la concertation :

- DGAC/Direction du transport aérien (assure les missions régaliennes)
- DGAC/DTA - Mission Nantes Atlantique (direction du projet de réaménagement)
- DGAC/DTA - Sous-direction des aéroports
- DGAC/DTA - Sous-direction des études, des statistiques et de la prospective
- DGAC/DTA - Sous-direction du développement durable
- DGAC/DTA - Service technique de l'aviation civile
- DGAC/Direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest (autorité indépendante pour l'exercice de ses missions relatives à la sécurité)
- DGAC/Service de la navigation aérienne Ouest (prestataire de service du contrôle aérien, qui gère les circulations des avions en vol et pour les approches)

Par ailleurs différents services de l'Etat en région étaient également présents tout au long de la préparation de la concertation et de sa mise en œuvre, en particulier la préfecture des Pays-de-la-Loire, qui a nommé un sous-préfet pour le réaménagement de l'aéroport, le chargé de mission aéroport de la préfecture, et la Direction départementale des territoires et de la mer de Loire Atlantique.

LE CONTEXTE DU PROJET

L'abandon du transfert vers Notre-Dame-des-Landes et les engagements gouvernementaux

Le 17 janvier 2018, le Premier ministre annonçait la décision du gouvernement d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et de lancer trois chantiers complémentaires :

- « Le réaménagement de l'aéroport existant de Nantes Atlantique » ;
- « La définition de compensations exceptionnelles en faveur des riverains de Nantes Atlantique » ;
- « La fluidification des liaisons ferroviaires entre Nantes et les aéroports franciliens afin d'accompagner le développement économique des Pays de la Loire et, au-delà, de la Bretagne »

Par ailleurs, le Premier ministre a souhaité que se poursuive le dialogue avec les élus des Pays de la Loire et de la Bretagne pour « nourrir les contours d'une nouvelle contractualisation avec chacune des deux régions », engagement qui s'est traduit par la réunion d'un parlement des territoires le 12 février 2018, mobilisant les forces vives de la Région, les collectivités territoriales ligériennes mais aussi les chambres consulaires, les universités et les grandes écoles, afin de poser les bases d'un « contrat d'avenir » pour les Pays de la Loire.

Le « contrat d'avenir Pays de la Loire » a été signé le 8 février 2019 entre la présidente de la Région des Pays de la Loire et le préfet des Pays de la Loire en présence d'Edouard Philippe, Premier ministre. Il intègre notamment les chantiers annoncés par le Premier ministre. Ce contrat, adopté ensuite par le Conseil régional le 21 mars 2019,

comprend 37 mesures qui doivent permettre d'accélérer le désenclavement de la région et de renforcer son attractivité.

Le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, à l'horizon 2040, s'inscrit dans ce cadre.

La situation depuis janvier 2018

La concertation préalable intervient dans un contexte où plusieurs échanges ont déjà eu lieu entre les collectivités, l'Etat et certaines parties prenantes, sur les compensations et l'accompagnement possibles au travers d'outils réglementaires ou spécifiques : le Plan de gêne sonore et les mesures relevant des engagements pris par le Premier ministre en janvier 2018, dans le contexte particulier de ce projet.

La révision du Plan de gêne sonore (PGS)

A la suite de la décision ministérielle, le renforcement de la protection des riverains exposés aux nuisances sonores aériennes constituait une priorité. La préfecture de la région Pays de la Loire, représentant de l'Etat sur le territoire, a travaillé avec les diverses collectivités sur la révision du Plan de gêne sonore (PGS), tenant compte du niveau de trafic aérien estimé pour 2020, à partir du trafic observé en 2018.

La révision du PGS, qui définit un périmètre à l'intérieur duquel les habitations sont éligibles à une aide financière pour l'isolation phonique des logements, a été engagée fin 2018. Ce plan n'avait pas été révisé depuis 2003, compte-tenu de la perspective de transfert de l'équipement. Cette mesure réglementaire de compensation était donc particulièrement attendue.

Les services de l'Etat se sont appuyés sur les données enregistrées par la DGAC et ont consulté l'ensemble des communes concernées. Le projet initial a été amendé pour tenir compte de leurs observations. Les communes en ont délibéré (Rezé le 20 décembre 2018, Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grand Lieu le 7 février 2019). Le plan a ensuite reçu l'avis favorable de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR¹) de l'aéroport.

Il a enfin, le 1^{er} avril, reçu l'avis favorable de l'ACNUSA, autorité indépendante chargée du contrôle des nuisances sonores aériennes.

Le nouveau PGS est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2019. Il couvre 7 133 logements répartis sur les communes de Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan-de-Grand Lieu, soit trois fois plus que le précédent plan et qui représentent 15 000 habitants au total. Cf. annexe 2

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Depuis le 1^{er} juillet 2019, la taxe sur les nuisances sonores aériennes, qui finance le PGS, est doublée pour atteindre son maximum réglementaire pour Nantes Atlantique, soit 20€ par décollage d'aéronef de plus de 20 tonnes en tarif de base, au lieu de 10€ auparavant.

Le Fonds de compensation de Nantes Atlantique (FCNA)

Le FCNA, abondé par l'Etat, le futur concessionnaire de Nantes Atlantique et par les collectivités territoriales qui le souhaitent, constitue un fonds dédié destiné à financer les mesures exceptionnelles de réduction et de compensation du bruit, annoncées par le Premier ministre en faveur des communes riveraines de l'aéroport et de leurs habitants : Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan de Grand Lieu, en situation actuelle de l'aéroport.

Ce fonds a vocation à financer des mesures de compensation au bénéfice des habitants et des territoires riverains de l'aéroport, notamment des aides au déménagement (délaissement ou compensation de la moins-value immobilière lors d'une vente) et des transferts d'équipements, notamment scolaires.

En juillet s'est tenue une réunion de la CCAR à l'occasion de laquelle un état sur l'avancement des travaux sur le fonds de compensation a été fait et des échanges sur la définition des mesures exceptionnelles ont été discutés.

La définition précise de ces mesures sera négociée avec les territoires concernés, sur la base du scénario

1 CCAR : composée d'élus des territoires concernés, de représentants des associations de riverains, des compagnies aériennes, du concessionnaire de l'aéroport et des services de l'Etat.

définitif de réaménagement de l'aéroport, tel qu'il sera retenu suite à la concertation préalable menée du 27 mai au 31 juillet dernier.

En revanche, la première mesure portée par le fonds est active immédiatement : elle vise à compléter l'aide à l'insonorisation des logements situés dans le périmètre du nouveau plan de gêne sonore (PGS), en vigueur depuis le 1^{er} juillet dernier.

Le taux de prise en charge des travaux d'insonorisation pour les logements éligibles est ainsi porté de 80 à 90% ou de 90 à 100% selon les cas, pour toutes les demandes traitées dans le cadre du nouveau PGS.

Par ailleurs, le fonds de compensation pourra également apporter une aide à certains habitants inclus dans le périmètre du PGS mais qui n'y sont pas éligibles. Le fonds de compensation sera appliqué pour les habitations construites dans le cadre de l'ancien plan d'exposition au bruit et de celui en vigueur (PEB).

En parallèle, le travail s'est poursuivi avec les collectivités pour mettre en place l'outil juridique qui permettra de financer les différentes mesures.

Cela prend la forme d'un groupement de l'intérêt public (GIP) approuvé par arrêté préfectoral du 2 août et qui associe aujourd'hui l'État, premier financeur, et les quatre collectivités concernées par l'activation de la mesure première liée à l'insonorisation des habitations, à savoir la métropole de Nantes et les trois communes intégrées dans le plan de gêne sonore : Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan de Grand Lieu.

Tous les habitants situés dans le périmètre du PGS qui souhaitent entreprendre des travaux d'insonorisation sont invités à contacter l'opérateur habituel de l'aéroport (Espace 9), qui est à ce jour la porte d'entrée unique du dispositif.

Les riverains peuvent y déposer leur dossier de demande d'aide à l'insonorisation, qui sera ensuite traité au titre du PGS comme au titre du fonds de compensation.

Ces informations ainsi que l'arrêté créant le GIP-FCNA sont disponibles :

La mobilisation de Nantes Métropole et du monde économique

Fin janvier, Nantes Métropole et ses 24 maires ont pris une délibération en conseil communautaire et publié un communiqué de presse prenant acte de la procédure de concertation retenue pour le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Ils ont également précisé qu'ils seraient particulièrement attentifs au fonds de compensation, au traitement des nuisances, notamment sonores et la nuit, tout en veillant aux besoins d'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

3 mesures ont été proposées et votées et le Préfet a été sollicité pour engager le processus de mise en œuvre rapide de ces mesures :

- Interdire des plans de vols programmés entre 24h et 6h
- Autoriser les atterrissages en cas de retard pour les compagnies aériennes basées à l'aéroport de Nantes Atlantique
- Dans la tranche 22h30 à 24h : poursuivre la réflexion avec l'aéroport et les compagnies pour limiter les nuisances sonores.

Par ailleurs, le monde économique, par le biais de la CCI Nantes St Nazaire, a publié un communiqué de presse le 30 janvier 2019, en résonance de celui des élus de Nantes Métropole, pour affirmer sa volonté de prendre part aux échanges et à la réflexion à mener, confirmant sa volonté de concilier qualité de vie des riverains de l'aéroport et développement économique du territoire.

LE TERRITOIRE DU PROJET

Un peu d'histoire ...

Dans les années 30, l'Armée française initie la création d'une première piste, en herbe, aménagée pour l'usage de

l'aéroclub. Elle est située à proximité d'une propriété nommée « Château-Bougon », au sud-ouest de Nantes sur les territoires des communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. En 1939, la Royal Air Force anglaise transforme la piste en herbe en piste bétonnée et construit la première tour de contrôle, toujours existante.

Dans les années 40, Château-Bougon devient un aéroport civil à la suite du départ de l'armée de l'air anglaise.

Les années 60 voient la construction de l'aérogare et l'achèvement de la tour de contrôle. En 1967 la voie ferrée Nantes-Pornic, qui empêchait l'extension du terrain vers le Sud, est déviée sur 4 500 m.

Dans les années 70, l'aéroport connaît de nouveaux changements au niveau de ses infrastructures, avec l'allongement de la piste à 2 300m, une nouvelle salle d'embarquement, une nouvelle aérogare de fret, et la création d'un parking payant pour automobiles.

Dans les années 80, l'aérogare augmente sa capacité d'accueil de 50%. L'aéroport se compose alors de 8 300 m² de surface pour l'aérogare passagers, 2 400 m² pour l'aérogare de fret. En 1988, l'aéroport devient « millionnaire » en nombre de passagers et prend le nom de « Nantes Atlantique ».

Dans les années 90, après la construction d'une nouvelle tour de contrôle, la surface de l'aérogare est doublée, et atteint 27 000 m².

En 2000 le projet de transfert des activités commerciales de Nantes Atlantique vers une nouvelle plate-forme à construire à Notre-Dame-des-Landes est réactivé ; le processus d'instruction est lancé, du fait de la saturation annoncée de Nantes Atlantique et pour « valoriser la dimension internationale et européenne des échanges de l'ouest atlantique ».

En parallèle, la signature de la charte Environnement le 2 juillet 2003, marque la volonté de concilier développement de l'aéroport de Nantes Atlantique et réduction des nuisances autour du site.

En 2008, le trafic poursuit sa progression (+5,5%), soit quatre fois plus que la moyenne nationale. C'est durant l'année 2010 que Nantes Atlantique enregistre une forte croissance (+14,37 %), et passe le cap symbolique des 3 millions de passagers.

Trois échelles territoriales sont identifiables autour du projet de réaménagement de l'aéroport, sur lesquelles la DGAC a d'ailleurs positionné le projet.

Le Grand Ouest :

Dans son discours et le courrier aux députés du 17 janvier 2018, le Premier ministre a identifié les enjeux du réaménagement de l'aéroport comme relevant d'un besoin du Grand Ouest pour accroître son développement. Le néologisme de « Grand Ouest » est une notion géographique pouvant regrouper plusieurs régions dans la moitié ouest de la France métropolitaine. Cette notion n'est pas figée et ses multiples définitions sont dues notamment au fait qu'il n'a jamais eu de structure politico-administrative propre. Bien que ne se rapportant pas à une entité territoriale officielle, le Grand Ouest comprend systématiquement la Bretagne et les Pays de la Loire.

Le dossier de la concertation identifie le Grand Ouest comme un territoire large qui s'étend sur la Loire Atlantique, les Pays de la Loire et jusqu'en Bretagne. Il identifie une variété de besoins liés à cet aéroport, dont celui de se déplacer sur de longues distances pour des raisons personnelles (congés, visite à de la famille), professionnelles et universitaires. Selon le maître d'ouvrage, la croissance démographique du Grand Ouest a accru les besoins de mobilité aérienne du territoire. Ainsi, l'aéroport est nécessaire au Grand Ouest pour soutenir les besoins en mobilités de ses habitants et de ses entreprises, pour accompagner l'attractivité économique du territoire, et pour soutenir l'attrait touristique croissant de la région. Une partie du territoire breton, en partie utilisateur de l'aéroport est impliqué dans l'organisation des mobilités (avion, train, transport en commun).

Le Grand Ouest compte 8 aéroports (Nantes, Rennes, Angers, Brest, Lannion, Lorient, Quimper, Dinard) dont 6 en Bretagne.

Le département Loire Atlantique :

D'après le dossier de la concertation, 34% des voyageurs de l'aéroport résident en Loire Atlantique. Le

département accueille plus d'un million trois cent mille habitants, et connaît l'une des croissances démographiques parmi les plus importantes de France.

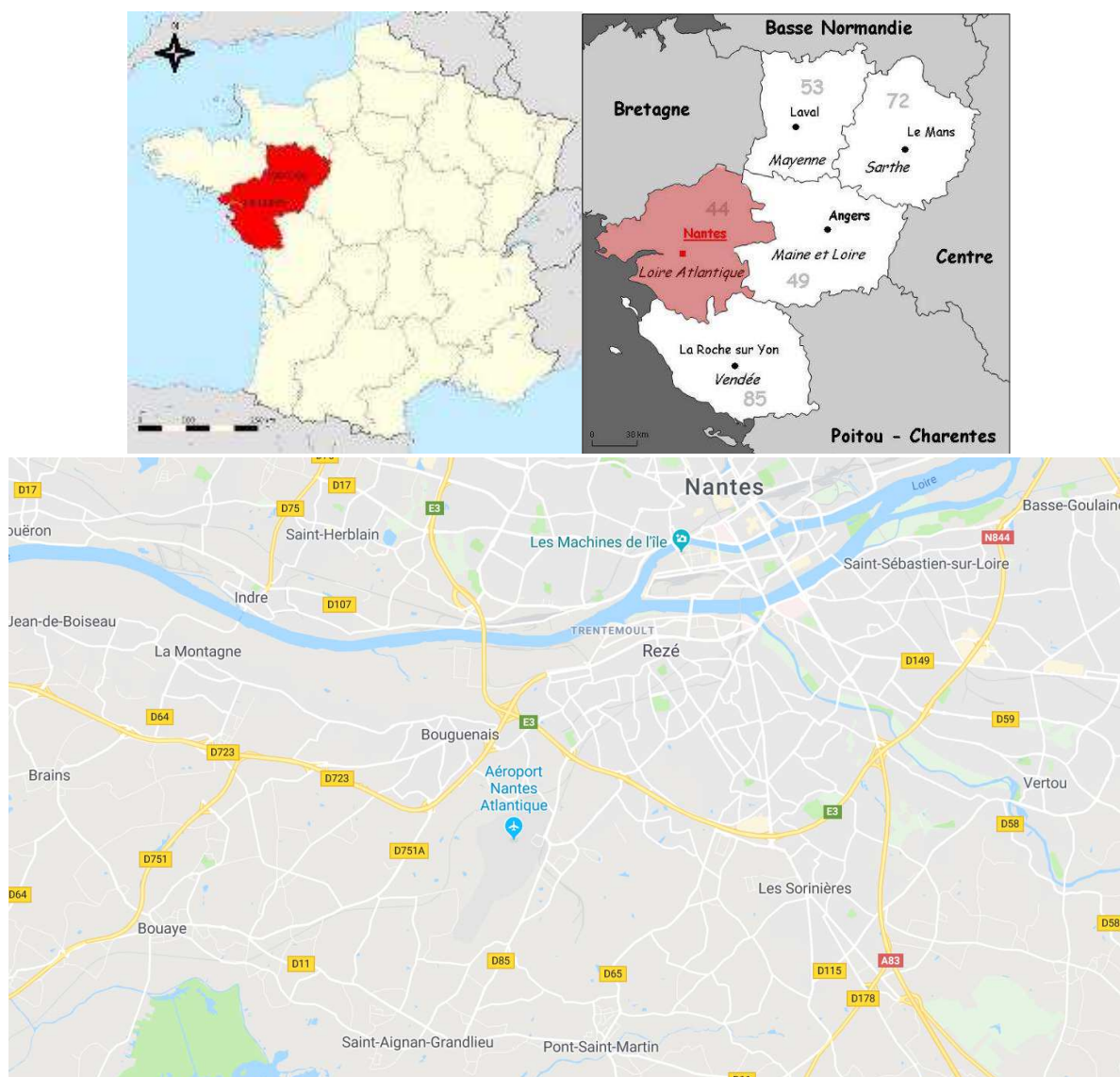
Et enfin Nantes et le sud de Nantes :

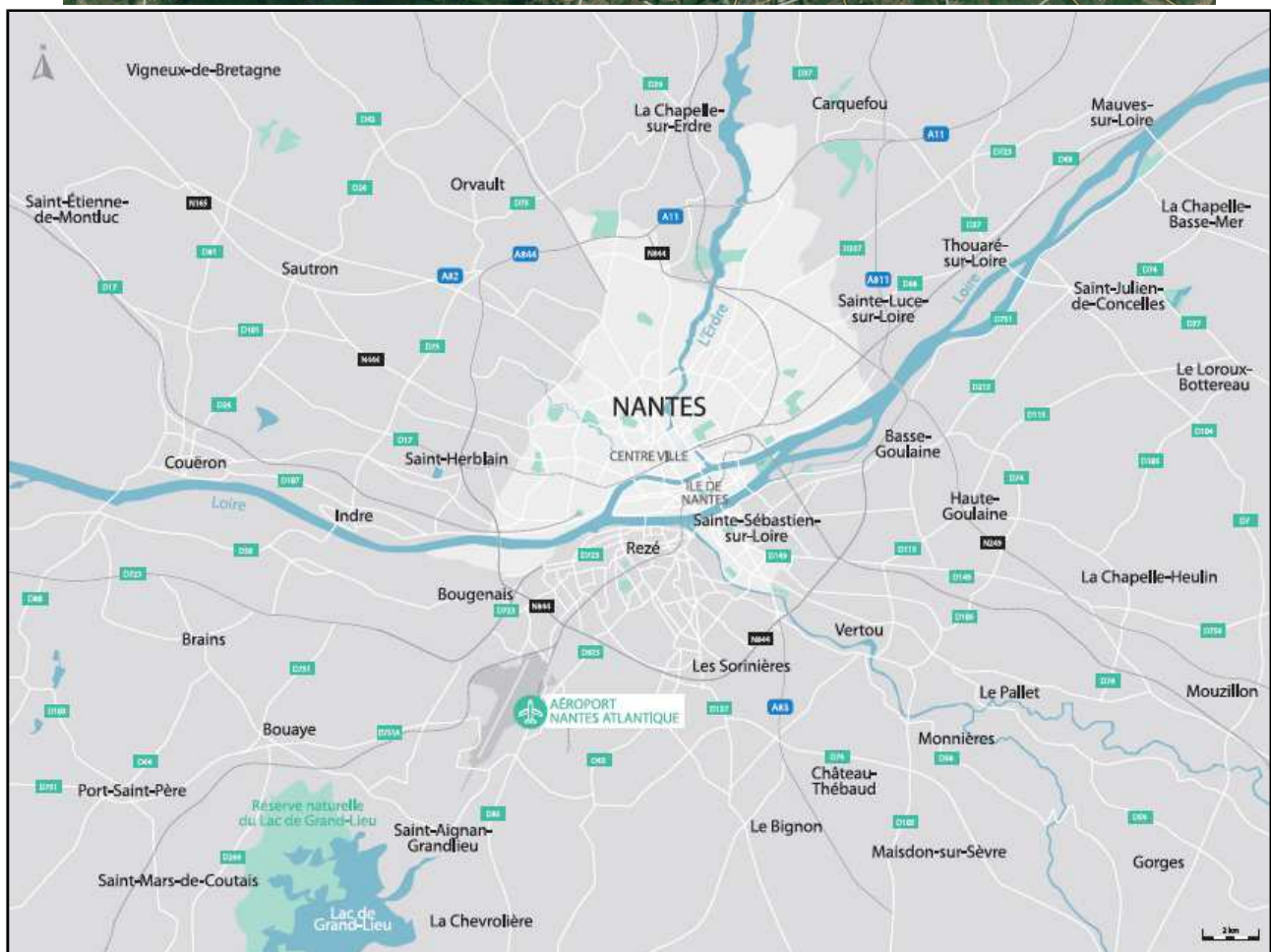
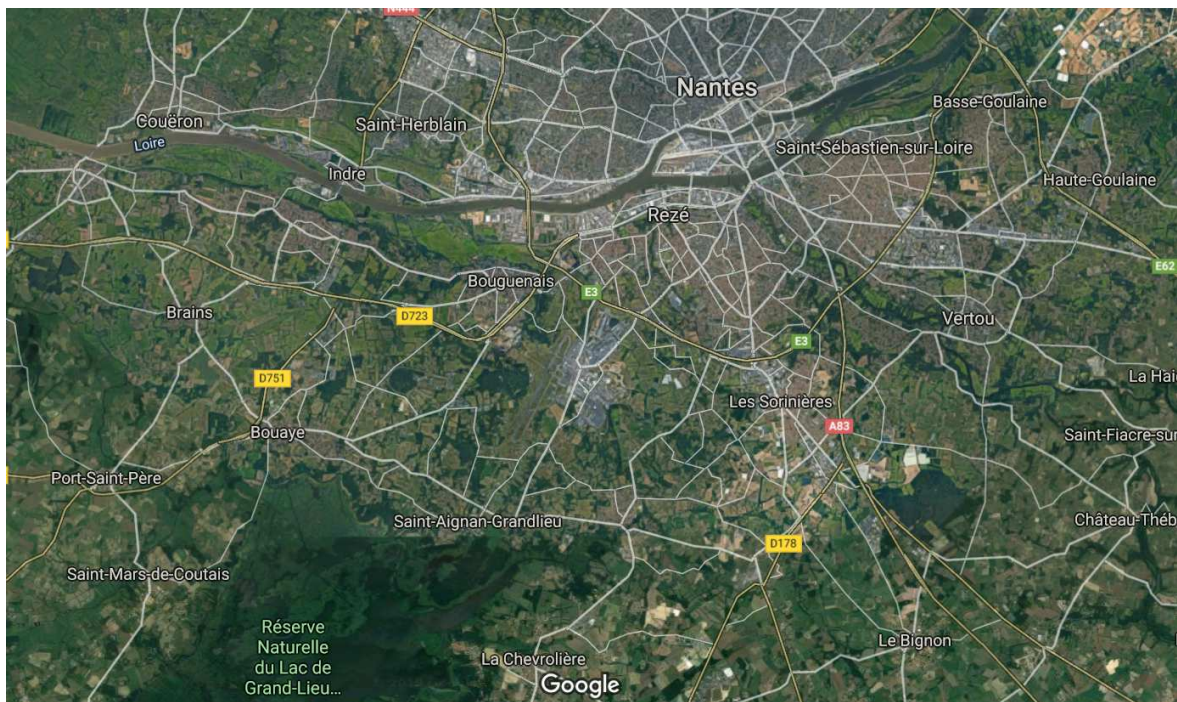
C'est-à-dire le territoire de proximité autour de l'aéroport, directement impacté par les survols et les nuisances :

- Avec les communes concernées par les survols sur les diverses options présentées à la concertation : Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan de Grand Lieu (les plus impactées par l'aéroport dans sa configuration actuelle), Nantes, Bouaye, Pont Saint-Martin, les Sorinières...
- Avec le lac de Grand Lieu, classé 2^{ème} réserve naturelle de France pour sa plus grande partie, réserve naturelle régionale pour sa partie orientale et zone humide d'importance internationale par la convention de RAMSAR.

L'essentiel du dossier concerne ce territoire.

LA LOCALISATION DU PROJET ET SON PLAN DE SITUATION



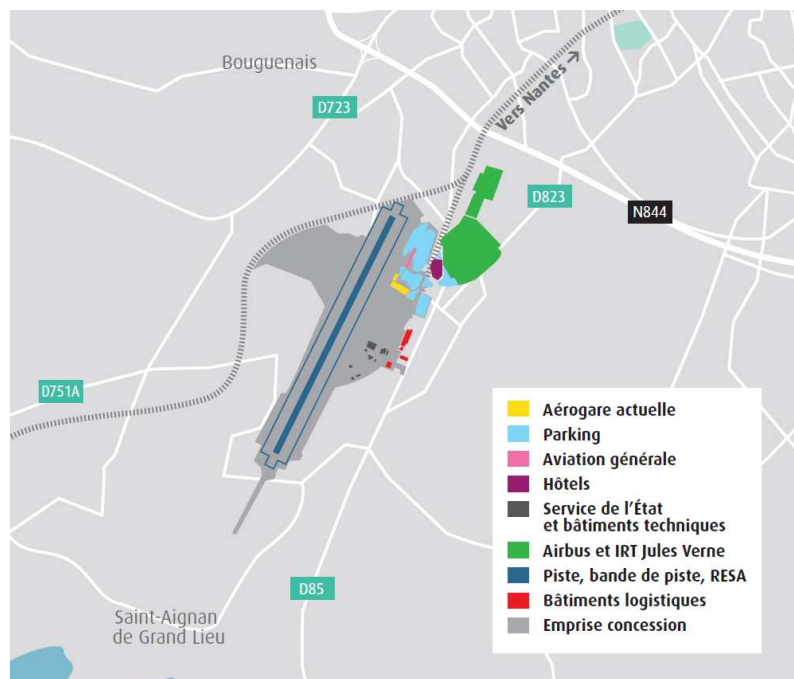


Source : DGAC



Source : Site internet Saint-Aignan de Grand Lieu

L'emprise au sol est de 340 ha, l'aérogare a une superficie de plus de 43 000 m².



Source : DGAC

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'aéroport n'a pas fait l'objet de travaux de fond, depuis plusieurs années, dans la perspective d'un transfert vers Notre Dame des Landes, ce qui conduit à 2 problématiques :

- Le besoin de mise en conformité avec la réglementation, qui regroupe divers sujets dont :
 - La remise en état de la piste, la remise dans l'axe des trajectoires d'approche par le Nord (nécessaire à l'horizon 2021 avec l'installation d'un équipement de guidage vertical des avions), la mise en conformité du balisage lumineux de la piste et des taxiways, la mise en conformité des équipements de détection d'explosif dans les bagages de soute,
 - Des mesures liées à la protection des populations et de l'environnement, dont la mise en conformité de la plateforme aéroportuaire avec la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

- Le traitement de l'inadéquation des infrastructures par rapport aux perspectives d'évolutions de trafic, estimées à 11,4 millions de passagers à un horizon de 2040 soit 89 000 mouvements, en vision « médiane ». Ce sous-dimensionnement prévisible se traduit, d'ores et déjà, par une « congestion » des infrastructures : aéroports, parkings avions, hangars, parkings usagers, etc.

La remise dans l'axe des trajectoires d'approche par le Nord n'est pas dans le périmètre de la concertation préalable, qui concerne le réaménagement et la modernisation en vue d'accueillir les passagers aériens « dans de bonnes conditions de qualité de service » et de répondre à la hausse annoncée des besoins de mobilité aérienne jusqu'à l'horizon 2040.

Diverses options sont portées à la concertation pour répondre aux différents besoins :

1. Des options portant sur la piste :

- Le maintien de la piste actuelle en conservant sa longueur (2 900 m) et son emplacement, et des travaux de réfection pour mise en conformité réglementaire.
- Des options d'allongement de la piste pour limiter les nuisances sonores sur Nantes et ainsi « détendre » les contraintes sur les règles d'urbanisme liées au survol de la ville de Nantes. Les allongements proposés sont de 400 m, et 800 m, fixés pour les besoins de la concertation, et pouvant être discutés par les parties prenantes. Ces options imposent l'acquisition de 15 à 30 ha de foncier et de terres agricoles.
- La création d'une seconde piste en « V » par rapport à la piste actuelle, avec un angle de 24° depuis son point nord et de voies de dessertes et taxiways, pour permettre des atterrissages vers le sud-ouest en survolant moins d'habitations. Cette option impose le maintien de l'exploitation de la piste actuelle et un besoin d'acquisition foncière de 150 hectares, hors prise en compte, au stade actuel des études, des surfaces nécessaires aux compensations environnementales.
- Une piste transversale par rapport à la voie actuelle, dans sa partie sud, afin d'éviter le survol du cœur de l'agglomération nantaise. Cette option comporte la création de voies de dessertes et de taxiway, et requiert un besoin d'acquisition foncière de l'ordre de 115 hectares, hors prise en compte, au stade actuel des études, des surfaces nécessaires aux compensations environnementales.



Source : DGAC

2. Des options portant sur l'aérogare

En termes d'emplacement :

- La modernisation et l'agrandissement de l'aérogare existante avec un niveau de service élevé, maintenue dans sa localisation actuelle à l'est de la piste,
- La création d'une aérogare à l'ouest de la piste actuelle, avec un niveau de service élevé.

En termes de niveau de service :

- Un terminal unique (comme c'est le cas actuellement), modernisé, avec un niveau de service élevé,
- Des terminaux à niveaux de service différenciés : l'un, à niveau de service plus élevé, destiné à l'accueil des passagers des compagnies régulières ; l'autre, à service simplifié, dédié aux compagnies à bas coûts (low-cost).

En termes d'aménagement des abords de l'aérogare :

- La mise en œuvre d'une « esplanade urbaine » devant l'aérogare, qualitative, accessible à tous, facilitant l'orientation grâce à une signalétique adaptée et favorisant la pluralité des usages : accès par les transports en commun, ou via le dépose-minute pour répondre aux contraintes fonctionnelles et de flux,
- L'installation de un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare, à proximité immédiate de l'aérogare, pour en optimiser l'accès et limiter la surface foncière utilisée et, de fait, l'imperméabilisation de surfaces nouvelles.

Les diverses options ne sont pas toutes compatibles entre elles.

3. Des options portant sur les modalités d'exploitation de l'aéroport

- Le maintien des règles actuelles d'exploitation, sans restriction supplémentaire pour les vols. Seul l'arrêté de restriction, actuellement en vigueur pour les avions les plus bruyants, est appliqué.
- L'interdiction de la programmation de vols de nuit, avec la mise en place d'un couvre-feu sur l'aéroport interdisant la programmation de vols entre minuit et six heures, permettant néanmoins le retour des avions retardés, basés à Nantes Atlantique.

LE COÛT DU PROJET ET DES OPTIONS PORTÉES À LA CONCERTATION

En l'absence de réalisation du projet de réaménagement soumis à la concertation, entre 120 et 150 M€ d'investissement seraient nécessaires, principalement pour mettre l'aéroport en conformité avec la réglementation, afin de maintenir la piste actuelle.

Le coût d'investissement du réaménagement de la plateforme aéroportuaire pour permettre d'accueillir 9 millions de passagers dans de bonnes conditions varie selon les options :

Options pistes	
Option de maintien de la piste actuelle	Entre 120 et 150 M€
Options d'allongements de la piste actuelle	Entre 170 et 300 M€
Option de création d'une seconde piste en « V »	Entre 370 et 450 M€
Option de piste transversale par rapport à la piste actuelle	Entre 420 et 500 M€
Options aérogares – coûts supplémentaires	
Modernisation de l'aérogare actuelle	+250 à 300 M€
Nouvelle aérogare à l'ouest	+450 à 500 M€

Pour pouvoir accueillir 11,4 millions de passagers, à l'horizon 2040, dans de bonnes conditions, des travaux complémentaires seraient nécessaires, par exemple la réalisation d'une extension de l'aérogare ou la création de nouveaux postes de stationnement pour les avions. Le coût d'investissement supplémentaire serait de l'ordre de 100 M€.

Le projet serait financé dans le cadre d'un contrat de concession entre l'Etat et une société concessionnaire

chargée de concevoir, financer et réaliser le projet de réaménagement de Nantes Atlantique, d'exploiter l'aéroport.

LE CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉ

Janvier – Octobre 2018	Echanges avec les collectivités territoriales concernées par le réaménagement de l'Aéroport Nantes Atlantique
Octobre 2018	Saisine de la Commission nationale du débat Public
27 mai – 31 juillet 2019	Concertation préalable avec garant sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique
Fin aout 2019	Bilan des garantes de la concertation
Fin Octobre 2019	Bilan de la concertation et décision du maître d'ouvrage sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique Lancement de l'avis d'appel public à la concurrence pour la future concession
Fin 2019	Engagement du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour une obtention fin 2021, sur la base des options retenues à l'issue de la concertation
2019 – 2021	Réalisation de travaux d'adaptation de Nantes Atlantique par Aéroport du Grand Ouest
Fin 2021	Arrêté préfectoral déclarant le projet d'utilité public
2021	Prise d'effet de la résiliation du contrat de concession actuel et entrée en vigueur du nouveau contrat de concession. Le nouveau concessionnaire lance les études et les procédures administratives permettant d'effectuer les travaux de réaménagement complet de l'aéroport de Nantes Atlantique
2022	Lancement des premiers travaux par le futur concessionnaire
2025	Achèvement des travaux de réaménagement complet de l'aéroport de Nantes Atlantique

0 LES DONNEES CLES DE LA CONCERTATION

QUELQUES DATES CLÉS

- 17 janvier 2018
Le gouvernement, constatant que les conditions n'étaient pas réunies pour mener à bien le projet de Notre-Dame-des-Landes, prend la décision d'abandonner le projet de construction d'un nouvel aéroport, et demande que soit défini un projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.
- 25 octobre 2018
Le directeur général de l'aviation civile saisit la CNDP, en tant que maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique.
- 7 novembre 2018
La CNDP constate que les conditions ne sont pas réunies pour organiser un débat public, décide de l'organisation d'une concertation préalable, et désigne Mme Brigitte Fargevieille comme garante de la concertation, au titre d'une mission de conseil et d'appui méthodologique à la DGAC.
- 23 janvier 2019 :
La CNDP désigne Mme Sylvie Haudebourg comme co-garante de la concertation.
- 7 mai 2019
Lors de sa séance plénière, la Commission nationale du débat public adopte les modalités et le calendrier de la concertation préalable relative au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique conformément aux exigences du Code de l'environnement.
- 27 mai 2019 au 31 juillet 2019
La DGAC met en œuvre la concertation préalable, sous l'égide des garantes.
- 4 septembre 2019
Les garantes présentent leur bilan, à la CNDP, en séance plénière.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Il convient de rappeler que cette concertation s'est inscrite dans un contexte local où des dispositifs réunissent déjà les élus et les associations ou collectifs autour du sujet aéroportuaire, avec :

- Une commission consultative de l'environnement (CCE), instance de dialogue entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions d'environnement, pilotée par la Préfecture, avec ses déclinaisons : un comité permanent, une commission consultative d'aide aux riverains (CCAR), consultée pour avis sur les projets de plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport, et sur toutes les décisions d'attribution des aides pour les travaux d'insonorisation dans le cadre des aides à l'insonorisation destinées aux riverains de l'aéroport implantés dans les zones visées par le PGS.
- Un « comité stratégique » : réunissant la Région, le Département, Nantes Métropole, les 3 communes riveraines de l'aéroport et le CESER, mis en place en janvier 2019 par la préfecture, spécifiquement sur le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique.
- Des réunions avec les élus riverains de l'aéroport selon des périmètres différents, animées par la préfecture.

Le périmètre fonctionnel

La DGAC a précisé attendre de la concertation des réponses aux questions générales :

« Nantes Atlantique, quel aéroport voulons-nous pour demain ? » et « Comment concilier développement de la métropole et la protection de l'environnement et des riverains ? »,

et aux questions plus précises suivantes :

Le développement économique : quel rôle de l'aéroport dans le soutien à l'attractivité du territoire ?

*Quels sont les besoins d'interconnexion avec des pôles économiques nationaux et internationaux ?
L'aéroport modernisé peut-il devenir un levier d'attractivité et de développement pour la métropole de Nantes et la région ?*

L'environnement : quelles attentes pour le projet ?

Quelles mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts potentiels de l'activité de l'aéroport sur l'environnement ? Comment développer l'exemplarité écologique de la nouvelle infrastructure ? Quelle insertion durable urbaine et quelle ambition environnementale pour l'aérogare ?

La protection des populations : comment limiter l'impact des nuisances aéroportuaires ?

Au-delà des mesures réglementaires (plan de gêne sonore) et du fonds de compensation annoncé par le gouvernement, comment adapter l'aéroport afin de protéger au mieux les riverains (options de pistes et d'exploitation) ?

Le confort et la qualité de service pour les voyageurs : quelles attentes ?

Comment améliorer l'expérience voyageur par le niveau de confort et de services de l'aérogare ?

L'attractivité de l'aéroport : comment la conserver pour les compagnies et les usagers ?

Comment conserver l'attractivité de l'aéroport aux yeux des compagnies aériennes et leur permettre de proposer une offre adaptée aux attentes du territoire ?

La desserte : comment se rendra-t-on à l'aéroport demain ?

Comment faire évoluer l'offre de transports en commun et les voiries pour faciliter l'accès à Nantes Atlantique ? Comment rendre le stationnement plus pratique ?

Le périmètre géographique

Le dossier de la concertation a défini un périmètre géographique englobant notamment les communes de Bouguenais, Saint Aignan de Grand Lieu, Rezé, Nantes et de Pont Saint Martin à Bouaye.

Pour autant l'avis de publicité (Cf. annexe 4) a couvert un périmètre plus large (26 communes de Nantes Métropole : Bouaye, Bouguenais, Brains, Chapelle-sur-Erdre, La Montagne, Nantes, Le Pellerin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Sébastien sur Loire, Saint-Jean-de-Boiseau, Saint-Léger-les-Vignes, Sainte-Luce-sur-Loire, Les Sorinières, La Chevrolière, Nantes, Pont-Saint-Martin, Saint-Philbert-de-Grandlieu, Saint-Lumine-de-Coutais, Aigrefeuille-sur-Maine, Le Bignon, Château-Thébaud, Maisdon-sur-Sèvre, Montbert, Saint-Lumine-de-Clisson, Cheix-en-Retz, Rouans), mais aussi des communautés de communes de proximité.

Par ailleurs, le dossier de la concertation disposait bien que « toutes les parties prenantes ont vocation à s'exprimer pendant la concertation » tant en termes d'origine géographique (« les résidents ligériens ou bretons concernés par le projet ») qu'en termes fonctionnels (« les riverains de l'aéroport, les acteurs économiques, les voyageurs aériens, les salariés de la plateforme aéroportuaire, les associations, les corps constitués... »).

Si tout citoyen ou toute partie prenante a pu s'exprimer et contribuer sur le site internet ou en s'inscrivant aux dispositifs présentiels, et si les thématiques prévues ont englobé des sujets supra territoriaux, la concertation s'est adressée toutefois en priorité aux communes et aux publics concernés par l'activité de l'aéroport.

0 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

LE DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION ET LES DÉCISIONS DE LA CNDP

En tant qu'autorité indépendante, la CNDP défend le droit constitutionnel de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Comme représentantes de l'institution, les garantes ont veillé au respect des principes fondamentaux qui formalisent ces droits.

La décision d'une concertation préalable

Lors de la présentation du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique en plénière de la CNDP le 7 novembre 2018, les membres ont pris connaissance des enjeux sociaux et économiques forts pour le territoire, et des impacts très importants et localisés en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et le survol de zones naturelles protégées.

La CNDP a néanmoins considéré que les conditions pour organiser un débat public n'étaient pas réunies.

En premier lieu, elle a constaté que le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes avait fait l'objet de nombreuses procédures de participation : le débat public de 2003, l'enquête publique de 2007, la commission de dialogue de novembre 2012 à avril 2013, la consultation du public à l'échelle du département de Loire Atlantique le 26 juin 2016, la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest de juin à décembre 2017...

La Commission a mis en exergue les travaux d'expertise et d'écoute des arguments de toutes les parties prenantes réalisés par la mission de médiation de 2017, relative au projet d'aéroport du Grand Ouest. Cela a permis une analyse détaillée des arguments concernant le projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, et du projet alternatif du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Au regard de ces arguments, le Premier ministre a annoncé, lors de son discours du 17 janvier 2018, l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. La Commission a pris acte de la décision prise lors du Conseil des Ministres du 16 mai 2018, confirmant le choix de réaménager l'aéroport existant de Nantes Atlantique.

La Commission a cependant regretté que la saisine présentée soit portée par la seule Direction générale de l'aviation civile (DGAC) sur un périmètre géographique et thématique réduit qui n'inclut pas l'intermodalité dans le Grand Ouest, ni le projet collectif territorial préconisé par le rapport de la mission de médiation. Elle a regretté que le Gouvernement et les collectivités territoriales n'aient pas souhaité un élargissement du périmètre permettant d'engager un débat public à une échelle géographique pertinente qui aurait intégré des problématiques plus larges.

La Commission a donc décidé d'organiser une concertation préalable dont elle arrêterait les modalités, la durée et le périmètre, conformément à l'article R.121-8 du Code de l'environnement.

Mme Brigitte FARGEVIEILLE a été désignée garante de cette concertation préalable, organisée sous l'égide de plusieurs garants à désigner ultérieurement. Les membres de la CNDP ont en effet unanimement souhaité que cette concertation soit confiée à un collège et qu'elle intègre les résultats des études existantes ainsi que les expertises sur les alternatives.

Le rôle des garantes

Le rôle des garants est de veiller, depuis la phase préparatoire jusqu'à la fin de la concertation, au respect des principes de la CNDP :

- **Indépendance et Neutralité** : les garants sont indépendants du Gouvernement, du maître d'ouvrage et de toutes les parties prenantes. Ils ne prennent jamais position sur le fond du dossier ;
- **Transparence** : les garants veillent à la transparence de l'information tout au long du processus ;
- **Équivalence** : les garants veillent à ce que la parole de chacun soit traitée de manière équivalente, quel que soit le statut des personnes ;
- **Argumentation** : les garants veillent ce que les interventions soient argumentées et donnent lieu à des réponses tout aussi argumentées de la part du maître d'ouvrage.

Les garantes ont accompagné le maître d'ouvrage dans la préparation de la concertation au travers de multiples réunions, pour préciser le rôle d'un dossier de concertation, d'une concertation, et le rôle des garantes, et s'assurer de la conformité du dossier et de la procédure de concertation. La DGAC s'est montrée très à l'écoute, ce qui a permis d'instaurer le climat de confiance nécessaire à la préparation et au bon déroulement de la concertation, sans pour autant remettre en cause l'indépendance des garantes.

La **Commission nationale du débat public** est garante des droits à l'information et à la participation du public aux décisions ayant un impact sur l'environnement ou à forts enjeux socio-économiques. En France, si le code de l'environnement encadre les missions de la CNDP, les droits qu'elle défend sont affirmés par le droit communautaire et international, notamment à travers la loi du 25 juin 1998, et sont inscrits dans notre Constitution à l'article 7 de la .

Article premier de la **Convention Aarhus** : « Afin de contribuer à protéger le droit de chacun, dans les générations présentes et futures, de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être, chaque Partie garantit les droits d'accès à l'information sur l'environnement, de participation du public au processus décisionnel et d'accès à la justice en matière d'environnement conformément aux dispositions de la présente Convention ».

Et l'article 6.4 : « Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence ».

Article 7 de la **Charte de l'environnement** : « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Le calendrier de la concertation préalable

Il est demandé aux garants de prendre connaissance du contexte et des parties prenantes de façon indépendante du maître d'ouvrage, pour être pertinents dans la validation d'un dossier et d'un dispositif de concertation.

En février, après plus d'un mois de rencontres, les garantes ont fait plusieurs constats

- La décision d'abandon du transfert, portée auprès des acteurs politiques, n'était ni comprise ou ni acceptée par la société civile.
- Une des conséquences directes était que les acteurs locaux n'étaient à ce moment, d'une part, pas prêts pour engager le dialogue sereinement, même s'ils réclamaient la parole, et d'autre part, que le contexte local ne semblait pas propice pour une concertation au printemps, 4 mois seulement après la décision de la CNDP. Et cela d'autant que la déclinaison concrète des engagements, pris par le Premier ministre le 17 janvier 2018, n'était peu ou pas encore engagée.
- Par ailleurs, à ce moment, le dossier du maître d'ouvrage ne paraissait pas pouvoir être raisonnablement prêt à temps, en particulier pour le calage d'un dispositif de concertation, tenant compte du contexte local et de ses attentes.
- Le calendrier électoral laissait peu de possibilités pour trouver un créneau de 2 mois pour la concertation préalable (les élections européennes le 26 mai avec sa période de réserve du mois de mai, les élections municipales en mars 2020 avec sa période de réserve de 6 mois à partir de septembre 2019).
- Enfin, la concertation manquait de soutiens institutionnels.

Fortes de ce constat, les garantes ont demandé le report de la période de la concertation prévue initialement en mars et avril 2019 à la période du 27 mai et les deux mois complets de juin et juillet 2019.

LES ENTRETIENS MENÉS PAR LES GARANTES

En parallèle à la préparation du dossier avec la DGAC, les garantes ont entamé, dès leur nomination, un travail de terrain afin de recueillir les positions de différentes parties prenantes quant au réaménagement de l'aéroport et à l'organisation de la concertation, comprendre au mieux les éléments sous-jacents, d'identifier les sujets et thématiques des débats et d'anticiper les alternatives qui pourraient émerger...

Elles ont mené un travail d'écoute et d'information sur la concertation, en expliquant les objectifs de la concertation préalable, leur rôle et celui de la CNDP, les modalités de participation à la concertation.

Elles se sont employées à démontrer leur indépendance vis-à-vis de la DGAC et leur neutralité par rapport au sujet, à redonner confiance dans le processus de consultation et à recueillir les attentes par rapport à cette concertation. Elles ont, de façon constante, encouragé les parties prenantes rencontrées à participer à la concertation, et à préparer des contributions écrites argumentées, le plus tôt possible, en vue d'un dépôt sur le site de la concertation, dès son ouverture.

Tout au long de cet exercice, les garantes ont indiqué que la concertation est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer le public et lui permettre de s'exprimer.

Toute la palette des parties prenantes a été ciblée. Ce travail a permis, en particulier :

- De compléter la connaissance du territoire pour faire les recommandations les plus adéquates en termes de modalités (lieu des réunions, dispositifs, thèmes, etc.) au maître d'ouvrage ;
- D'identifier les acteurs institutionnels dont la présence serait nécessaire au bon déroulé de la concertation ;
- D'identifier les sujets sur lesquels la CNDP pourrait utilement diligenter une étude complémentaire (tel que l'autorise le code de l'environnement, article L121-1).

Les garantes ont organisé plus de 70 rendez-vous, pour plus de 200 personnes rencontrées

Des associations : ACSAN (Association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise), Atelier Citoyen, COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), COLTRAN (Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique), DEINA (Défense des élèves impactés par Nantes Atlantique), Des Ailes pour l'Ouest, ESG Infra (Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement), FNE (France Nature Environnement), FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), GICA-NA (Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique), Groupe Nature de Saint-Aignan de Grand Lieu, Nantes Atlantique Préservons l'humain, Objectif Santé Publique, Sud Loire Avenir, SNPN

Le monde économique : Airbus, Chambre de Commerce et d'Industrie des Pays de la Loire, de Loire Atlantique et Nantes Saint Nazaire, de Bretagne, d'Ille et Vilaine, CPME, CINA (Club Immobilier Nantes Atlantique), Club des Trente, CPME des Pays de la Loire et CPME Loire Atlantique, MEDEF Loire-Atlantique, OLOMA (Observatoire du logement de la métropole Atlantique) ; FIDAL ; Plein Centre (Association des commerçants du centre-ville de Nantes), Pôle EMC2

Des institutionnels : ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), le cabinet de la ministre chargée des Transports, le cabinet du ministre chargé de la transition écologique et solidaire, le Cabinet du Premier ministre, CESER Pays de la Loire, la direction du CHRU, préfecture, mission de médiation, SNCF Réseau, CNRS

Des élus : les maires de Bouaye, Bouguenais, Les Sorinières, Nantes, Pont Saint Martin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Cédpa (Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), Députées de Loire-Atlantique des 4 circonscriptions intéressées, les 2 conseillers départementaux du sud Loire

Des services des collectivités : Région Pays de la Loire, Région Bretagne, Nantes Métropole, Conseil Départemental

Des compagnies aériennes, syndicats de compagnies aériennes et acteurs de l'aérien : Air France-KLM ; EasyJet, Transavia et Vinci Aéroport.

Autres : contrôleurs aériens, pilotes, hôtesses de diverses compagnies, Union Départementale CGT 44, habitants de communes riveraines

Ces entretiens ont été conduits de manière totalement indépendante de tout acteur local, régional ou national, avec les différentes catégories de parties prenantes.

L'analyse ci-dessous reflète l'avis général des parties prenantes qui ont souhaité ou accepté de rencontrer les garantes lors de la préparation de l'organisation de la concertation, cette analyse ne reflète donc pas nécessairement l'exhaustivité des points de vue possibles.

Il en ressort :

- Un sentiment fort de « déni de démocratie » chez la plupart des parties prenantes suite à l'abandon du transfert vers Notre-Dame-des-Landes, après le résultat de la consultation locale de 2016 et les multiples décisions de justice en faveur du transfert et un sentiment que « seule la violence avait gagné ».
- Un certain soulagement des élus et des institutions car une décision claire est enfin prise, après la période d'incertitude qui a suivi la consultation locale.
- Des ambivalences parfois sur la pérennisation de l'aéroport, qui maintient de fait une plate-forme à proximité de Nantes et des emplois sur place.
- Parmi ceux qui se sont exprimés au sujet de la mission de médiation de 2017, la plupart ont exprimé un fort discrédit de la mission qui aurait été « commanditée pour organiser l'abandon du transfert vers Notre-Dame-des-Landes ».
- Une méfiance très forte vis-à-vis de la DGAC, bras armé de l'Etat, mais qui est peu visible sur le territoire et dont le rôle de maître d'ouvrage n'est pas toujours jugé légitime et qui a porté les multiples positions de l'Etat (transfert puis abandon du transfert et réaménagement...).
- De nombreuses instances existantes, peu connues, réunissant diverses parties prenantes (CCR, CCAR, Comité stratégique...), et qui préparent des accords variés, négociés par les élus mais peu partagés avec les populations locales (contrat d'avenir, PGS, fonds de compensation...)
- Une très bonne connaissance des enjeux de la part des parties prenantes et une forte expertise d'usage, voire technique, développée au cours des années, et des propositions d'options ou d'alternatives.
- Des tensions parfois très fortes entre les parties prenantes locales ou extérieures ayant soutenu l'abandon de NDDL, et celles qui s'opposent au maintien durable de l'exploitation de l'aéroport Nantes Atlantique.
- Des collectivités en retrait, qui partent du principe que c'est à l'Etat d'assumer le portage du projet de réaménagement. De ce fait, pas ou peu de débat porté localement sur les enjeux territoriaux, en particulier sur le sujet (central) des marges de manœuvre, en particulier foncières, à redonner à la commune de Nantes, éventuellement au détriment d'autres communes ?
- Le constat d'un équipement vieillissant et en limite de saturation, totalement partagé par nombreuses parties prenantes, tout en ayant conscience d'un besoin rapide de travaux a minima, du fait des difficultés déjà importantes (nuisances sonores, pollutions, congestion routière, modalités d'accès, ...) et appellent des réponses d'urgence.
- L'inquiétude des acteurs en responsabilité devant le développement du trafic tel que perçu ou annoncé, et le scepticisme sur la capacité de l'aéroport Nantes Atlantique à supporter le trafic annoncé,
- La crainte des parties prenantes sur la gestion des travaux lourds de reconfiguration sans arrêter

l'exploitation, ce qui risque d'être préjudiciable au territoire.

- Des doutes des parties prenantes sur leur capacité à faire entendre leur voix dans la concertation.
- Un rôle particulier attribué aux garantes, dont l'indépendance est reconnue par tous, pour restaurer la confiance, et veiller à l'égalité de traitement de tous les acteurs. Une mobilisation de tous les instants des garantes qui sont restées à l'écoute de toutes les parties prenantes.
- Des objectifs du projet qui ne sont globalement pas remis en cause, sauf, pour certains, la question de la capacité ou de la pertinence à gérer les trafics importants projetés à moyen/long terme, ou, à un autre niveau, l'opportunité de renforcer l'offre de stationnement en situation de saturation routière chronique.

Les contacts avec les élus

Plusieurs contacts informels ont eu lieu avec les élus des régions Pays de la Loire et Bretagne et aussi de manière plus formelle, parfois avec l'obligation d'insister pour obtenir des rendez-vous.

S'agissant des "élus locaux", il convient de signaler que les garantes ont pris contact avec les maires des communes les plus directement intéressées en proposant à chacun de solliciter leurs homologues pour un entretien avec les garantes.

Certains élus considéraient que la décision incombait à l'Etat et ne souhaitaient pas s'impliquer outre mesure dans la concertation.

Les élus de proximité ont par contre indiqué vouloir mobiliser leur territoire d'élection.

Une réunion spécifique a été organisée le 27 mai avec les différents élus de la région Pays de la Loire, à laquelle les garantes ont été invitées.

Les contacts avec les associations

Les associations « institutionnalisées », impliquées notamment dans les instances de suivi en Préfecture, sont historiquement réparties entre favorables et opposants à un transfert de l'aéroport. Au-delà d'échanges sur l'organisation du débat à venir, les garantes ont insisté sur la nécessaire contribution argumentée de chacun.

Le dossier du maître d'ouvrage était très attendu et a fait l'objet d'une analyse très poussée par certains.

Lors des entretiens, les chiffres de la DGAC ont été régulièrement critiqués et contestés mais à aucun moment une demande d'une expertise indépendante, préalable à la concertation, n'a été formulée.

Les garantes ont constaté des postures très exacerbées, voire rigides, souvent clivantes et parfois productrices d'animosités interpersonnelles, voire des pressions entre parties prenantes que les garantes ont dû gérer afin d'éviter que seuls les acteurs les plus connus et disposant de relais de communication puissent s'exprimer.

Des associations et des collectifs se sont créés à l'occasion de la concertation pour porter des positions très fouillées et argumentées, que ne voulaient pas soutenir d'autres réseaux.

Les contacts avec les milieux économiques

La Chambre de commerce et d'industrie de Nantes-Saint Nazaire a également été rencontrée et informée des conditions selon lesquelles elle pourrait participer activement au débat au double titre de ses responsabilités en matière de développement économique régional et de gestionnaire de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Le monde économique s'est montré très intéressé par cette concertation, avec le souhait de porter une parole sur les besoins des entreprises mais avec le souci de respecter et protéger les riverains. De nombreux acteurs économiques : entreprises, organisations professionnelles, syndicales, réseaux économiques, associations de commerçants... se sont engagés plus tardivement.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION RETENU

Le dossier de concertation

Le « dossier de concertation » rassemble l'ensemble des informations nécessaires à la compréhension de la problématique et du projet, disponibles à ce stade et en amont des études et des décisions, destinées à être rendues publiques à l'ouverture de la concertation.

Défenseurs du droit à l'information du public, les garantes ont prêté une attention particulière à la qualité de ce

document, et à sa lisibilité, s'agissant d'un sujet complexe. La préparation du dossier et du dispositif de concertation a donné lieu à plusieurs réunions entre les garantes et le maître d'ouvrage.

Les garantes ont souhaité que le dossier de concertation intègre des éclaircissements sur les projections de trafic aérien et les alternatives au projet de réaménagement (en particulier un éclairage sur les difficultés que poserait la recherche d'un site pour déménager la plate-forme), les différentes composantes du projet soumises à concertation dont l'exploitation et le couvre-feu, les questions de santé publique liées au trafic aérien, les conditions d'accessibilité de la plate-forme (même si la DGAC ne porte pas le sujet), les potentialités d'emploi ...

Le dossier a pris en compte les principales exigences de la CNDP et les demandes des garantes, avec en particulier un volet santé, les restrictions sur les vols de nuit (même si le principe de couvre-feu de 0h à 6h avait été acté avec certaines parties prenantes en janvier), la continuité avec le projet de dossier présenté en janvier 2019 en CCE, une cartographie la plus détaillée possible, etc.

Le dispositif de concertation

Le dispositif de concertation vise à porter à connaissance le projet et organiser le débat d'idées : en répondant aux questions que se pose le public, en recueillant ses observations et positions, en assurant à chacun la possibilité de s'exprimer et apporter des contributions, en donnant un cadre pour des débats argumentés entre les parties prenantes du territoire, etc.

Les garantes ont défendu plusieurs grands principes :

- Multiplier et varier les dispositifs pour assurer l'expression de tous (riverains, autres habitants du territoire, usagers de l'aéroport, acteurs économiques, associations, etc.).
- Recueillir des avis argumentés avec des optiques variées pour limiter les biais liés à une surreprésentation de certains intérêts (ateliers participatifs, panel citoyen, cahiers d'acteurs, ...).
- Aller à la rencontre des citoyens et des acteurs du territoire en mettant en place des formats dédiés (petits déjeuners, rencontres de terrain sur les marchés, en gare, dans l'aéroport, dans les universités...).
- Permettre au plus grand nombre de s'exprimer même parfois sans se déplacer (plateforme internet participative, coupons T, permanences).
- Articuler des temps ouverts à tous et des temps de travail en comité plus restreint.

Par ailleurs, les entretiens menés par les garantes ont permis de bien appréhender les souhaits des parties prenantes, et en particulier celui d'éviter les « grands messes » et de privilégier « plutôt des moments pour approfondir les thématiques ».

La DGAC a, dans ce cadre, proposé un dispositif très étoffé avec :

- Des espaces ouverts à tous, dans le territoire et au-delà :
 - Une plateforme internet participative, permettant à tous de s'informer et comprendre le projet, et de déposer un avis librement, mais aussi un cahier d'acteurs selon les consignes définies
 - Une réunion de lancement pour présenter le projet et le mandat de la concertation, et donner aux diverses composantes du territoire un temps de parole pour porter leurs convictions sur la problématique et le projet.
- Un dispositif ciblant les riverains de Nantes Atlantique :
 - Un atelier dans chacune des 3 communes riveraines de proximité (Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais), et 2 ateliers sur Nantes mais ouverts à tout autre citoyen, d'une quelconque origine géographique ; sur inscription.
 - Une série de permanences « écoute riverains » permettant de recueillir des avis et de répondre aux questions individuelles, sur place.
- Des opérations couvrant de façon plus « transversale » le périmètre du projet :

- Le coupon T d'un dépliant d'information, déposé dans les lieux publics du territoire et distribué lors d'opérations sur le terrain.
- Des opérations terrain "à votre rencontre" : marchés, aéroport, gare SNCF, universités/grandes écoles.
- Un dispositif collaboratif :
 - ✓ Un panel citoyen, rassemblant 35 personnes représentatives de la diversité des publics de l'ensemble du périmètre de la concertation (habitants impactés, autres habitants intéressés, voyageurs loisirs et voyageurs travail, travailleurs de la plateforme aéroportuaire, jeunes et moins jeunes, hommes et femmes, ...). Le panel citoyen a été recruté sur la base d'un appel à participation. Les volontaires ont été choisis de façon à assurer un bon équilibre des profils définis préalablement, mais aussi de genre et d'âge.
 - ✓ Un petit-déjeuner avec les acteurs économiques, leur permettant d'exprimer leur avis sur le projet.
 - ✓ Un atelier dédié aux employés de la plateforme aéroportuaire, avec le même objectif.

Il était convenu que ce dispositif pouvait éventuellement être révisé en fonction des suggestions, ce qui fut le cas avec un ajout de 2 permanences à Saint Aignan de Grand Lieu, que le maire n'avait pas sollicitées avant le démarrage de la concertation, et l'ajout d'un atelier sur les enjeux sanitaires le 8 juillet.

Le dossier et le dispositif de concertation établis selon ces principes par la DGAC ont été validés en séance plénière du 7 mai 2019 (Cf. annexe 1).

LES ÉVÉNEMENTS PARTICULIERS INTEVENUS AU COURS DU PROCESSUS DE CONCERTATION

L'avis de l'Autorité Environnementale

Dans la chaîne de procédures d'autorisations, l'Autorité environnementale (l'AE) rend un avis après la concertation préalable : elle émet un avis sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, rendu public et intégré au dossier d'enquête publique. Cet avis a pour but d'informer le public, éclairer la décision et accompagner le maître d'ouvrage. L'avis de l'AE n'est ni favorable ni défavorable et ne traite pas de l'opportunité du projet.

Il existe la possibilité de recourir à un cadrage préalable (R-122-4 du code de l'environnement) de l'Autorité environnementale plus en amont afin de "rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact" (R-122-4). À la demande de la CNDP, le directeur des transports aériens (DTA) a sollicité un tel cadrage préalable par l'Autorité environnementale dès la fin de l'année 2018 sur le périmètre géographique et les thématiques des études d'impact à réaliser. L'ensemble des pièces constitutives du dossier de demande de cadrage préalable ont été reçues le 14 décembre 2018. Une demande de suspension de la part du DTA a été adressée à l'Ae-CGEDD le 5 février, afin d'apporter des éléments complémentaires, eux-mêmes transmis le 3 avril 2019.

Dans son cadrage préalable l'Ae-CGEDD a rappelé que la définition du périmètre du projet incombe au maître d'ouvrage et que l'approche présentée dans le projet de dossier de concertation apparaissait plus complète. L'Ae-CGEDD s'est interrogée sur l'option de référence sans y répondre (intégrer ou pas la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord ? l'évolution de l'offre de mobilité terrestre fait-elle partie du projet ? l'intégration de plusieurs travaux d'adaptation « réalisés avant fin 2021 » pour remédier à « l'atteinte de la limite de capacité de l'aérogare » ?).

L'Ae-CGEDD a discuté l'inclusion ou non de chacune des hypothèses ou opérations dans la situation de référence ou dans le périmètre du projet jusqu'aux sujets dont la DGAC n'assure pas la maîtrise d'ouvrage comme les accès ou le projet urbain. L'Ae-CGEDD recommande des analyses plus fines notamment sur les déplacements d'équipements selon les options proposées tout en soulignant la difficulté de traiter équipement par équipement et de ne pas avoir une approche globale notamment territoriale et intercommunale.

Un recours devant le Conseil d'Etat

Un recours devant le Conseil d'Etat a été porté en référé-suspension au motif d'un excès de pouvoir de la CNDP (déposé le 20 mai 2019), par le Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien (COCETA), suite à la décision de l'organisation d'une concertation au lieu d'un débat public. Le plaignant sollicitait la nullité de la décision de la CNDP du 7 novembre 2018 et celle du 7 mai 2019 et demandait la suspension des actes attaqués et l'injonction donnée à la CNDP d'initier la procédure de débat public.

Mi-juillet, le rapporteur public a conclu au rejet pour irrecevabilité des requêtes au fond et en référé introduites par le COCETA au motif que « *le recours contre la décision du 7 novembre 2018 est tardif et que la décision du 7 mai 2019 est insusceptible de recours* » confirmé en séance publique le 21 août 2019.

Le rapporteur public a retenu ainsi la fin de non-recevoir développée à titre principal dans les écritures et a suivi l'argumentation de la CNDP.

LA PUBLICITÉ SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE

Un avis de concertation préalable a été placardé dans les 26 communes de la métropole et publiée dans la presse (annexe 4).

0 LES EXPERTISES COMPLÉMENTAIRES DILIGENTES PAR LA CNDP

Lors de la réunion de lancement de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, le 4 juin 2019, diverses parties prenantes ont émis le souhait d'expertises tierces sur les hypothèses de trafic et sur les sujets bruit et la santé.

L'EXPERTISE SUR LES PRÉVISIONS DE TRAFIC

Le public a exprimé ses interrogations ou des doutes sur le fait que les prévisions de trafic de la DGAC, élaborées depuis 20 ans, se soient systématiquement avérées sous estimées et démenties par la réalité. Le Directeur de l'aviation civile a accepté le principe d'une expertise tierce, lors de la réunion d'ouverture.

La CNDP a entendu cette demande et lancé une consultation le 13 juin, pour une étude complémentaire auprès de cabinets français et européens.

Le cahier des charges a défini les items suivants à étudier :

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

Après consultation, le cabinet spécialisé *Trasporti e territorio* (TRT)² a été retenu.

Il a remis : une étude détaillée avec un résumé et une présentation, rédigée en anglais.

Cette étude complémentaire a été publiée le 18 juillet, avec la traduction de la note de présentation ; la traduction en français du rapport a été déposée dans un délai très bref, sur le site du projet et sur le site de la CNDP et comme prévu, avant la fin de la concertation.

² TRT (*Trasporti e Territorio*) est un cabinet de conseil italien spécialisé en économie, planification et modèles de transport. L'expertise complémentaire a été réalisée par M. Angelo Martino, M. Marco Brambilla et M. Davide Fiorello.

Angelo Martino est associé fondateur de TRT et membre du conseil d'administration, expert senior sur les sujets de politique et modélisation des transports.

Marco Brambilla est expert senior sur les sujets d'économie des transports, d'études de faisabilité et d'analyse coûts-bénéfices.

Davide Fiorello est expert senior en modélisation du transport et analyse de données.

Fondée en 1992, avec des locaux à Milan et à Bruxelles, la société mène des activités de conseil et de recherche & développement, en appui aux décideurs publics et privés. TRT possède une expertise dans les domaines suivants : projets de recherche, planification et développement de politiques de transport, études de faisabilité et évaluation de projets, analyse et prévision de la demande de transport, planification et réglementation des transports publics, transport de marchandises et logistique, énergie et environnement. TRT fait travailler des experts dans les domaines de la modélisation des transports, de l'ingénierie et de l'économie, de la planification urbaine et régionale, des statistiques et de la recherche opérationnelle.

TRT travaille pour des institutions italiennes telles que la Banque d'Italie, les ministères de l'Infrastructure et des Transports, du Trésor et du Développement économique, et les collectivités. TRT intervient aussi au plan européen sur différents aspects des politiques de transport, tels que la tarification, l'introduction de nouvelles technologies, l'évaluation de projets, l'analyse des impacts de la nouvelle législation, pour le compte du Parlement européen, de différentes directions de la Commission européenne (transports, environnement, changement climatique, politique régionale, coopération internationale) et de la Banque européenne d'investissement.

L'expertise complémentaire a été réalisée par M. Angelo Martino, M. Marco Brambilla et M. Davide Fiorello.

Angelo Martino est associé fondateur de TRT et membre du conseil d'administration, expert senior sur les sujets de politique et modélisation des transports.

Marco Brambilla est expert senior sur les sujets d'économie des transports, d'études de faisabilité et d'analyse coûts-bénéfices.

Davide Fiorello est expert senior en modélisation du transport et analyse de données.

Les résultats de cette étude sont les suivants :

- À court/moyen terme (2030) : dans l'ensemble, les prévisions 2019 de trafic aérien ne semblent pas surestimer le développement futur de l'aéroport de Nantes Atlantique à court et moyen terme (2030). Un horizon temporel durant lequel une période de montée en puissance suivie d'une croissance linéaire semble réaliste. Le taux prévisionnel de croissance annuel moyen est également relativement en accord avec les autres projections développées pour le secteur du transport aérien à moyen terme (2030).
- Sur le long terme (2030-2050), la croissance envisagée semble moins probable, car l'offre de liaisons vers de nouvelles destinations internationales pourrait atteindre une asymptote en raison de la saturation du marché. Dans une certaine mesure, la croissance pourrait être davantage soutenue par la demande de transport du segment des voyages d'affaires, mais il n'y a pas d'autre élément pour étayer cette hypothèse. Il convient également de rappeler que le taux de croissance annuel moyen à long terme du modèle 2019 de la DGAC est plus élevé par rapport aux autres projections du secteur du transport aérien sur le long terme

Il apparaît donc que l'expertise juge « raisonnables » les projections de la DGAC, voire surestimées sur le long terme.

L'EXPERTISE SUR L'ÉTUDE SANTÉ

Le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique préoccupe les riverains en raison des nuisances sonores associées à l'augmentation du trafic.

Les garantes ont souhaité la mise en œuvre d'un atelier supplémentaire spécifique avec des expertises externes et ont demandées à être associées à sa mise en œuvre.

En parallèle, la CNDP a demandé l'analyse d'un document de l'ACI EUROPE [1] (Airport Council International) qui commente le dernier rapport 2018 de l'OMS Europe [2] « Environmental Noise Guidelines for the European Region ».

Deux experts, Jacques ROLAND, Ingénieur Civil de l'Aéronautique, conseiller scientifique du CIDB, ancien membre de l'ACNUSA, ancien directeur du département acoustique du CSTB et Michel VALLET, Directeur de recherche à l'INRETS, Docteur en psychologie, spécialiste du thème bruit et santé ont été sollicités pour faire cette expertise complémentaire indépendante.

Le rapport 2018 de l'OMS est une mise à jour importante des précédentes publications de 1999 et 2009. Partant d'une analyse statistique sur des données de nombreuses études effectuées sur différents aéroports du monde, il définit sous forme de recommandations l'exposition au bruit à ne pas dépasser pour les différents moyens de transport, rail, route, avions, ainsi que pour les éoliennes et les activités de loisir. La recommandation est assortie d'un qualificatif (recommandation forte ou conditionnelle) selon la pertinence des études qui ont conduit à ces valeurs, ainsi qu'à d'autres paramètres tels que la difficulté, l'acceptabilité et le coût des mesures pour réduire ces expositions.

7 questions ont été posées aux experts et les réponses apportées dans leur expertise et leur synthèse déposées sur le site de la CNDP et sur le site du projet, et présentées lors de l'atelier sanitaire du 8 juillet 2019.

0 LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET SES RESULTATS

La concertation s'est déroulée comme prévu sur plus de 2 mois, du 27 mai au 31 juillet 2019, avec une période de publicité de 15 jours précédant le démarrage de la concertation.

Des registres étaient déposés dans les mairies riveraines et à Nantes pour que chacun puisse y faire part de questions ou d'observations tout au long de la concertation.

Le droit à la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement se traduit par la possibilité donnée à chacun d'interroger le maître d'ouvrage ou d'émettre un avis argumenté sur le projet et d'obtenir en retour une réponse argumentée.

Il ne s'agit pas dans le bilan de résumer l'ensemble des échanges qui se sont tenus, mais d'effectuer une « cartographie des arguments », c'est-à-dire de mettre en lumière les principaux arguments échangés pendant les trois mois de concertation afin :

- d'éclairer le décideur,
- d'identifier les arguments ou interrogations du public qui n'ont pas obtenu de réponse ou nécessitent des précisions de la part du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics.

Afin de respecter au mieux le principe d'équivalence de traitement, les garantes s'en sont tenues à l'analyse du corpus de données recueillies dans le cadre réglementaire de la concertation préalable (verbatim des réunions publiques, synthèses des ateliers, cahiers d'acteur, avis en ligne, etc.).

La logique de la participation n'étant pas celle de la représentation ni du vote, tous les arguments ont la même valeur et méritent une égale attention, quel que soit le statut de la personne qui les porte.

LES CRITIQUES SUR LA CONCERTATION

Plusieurs contributeurs ont fait état de critiques ou de regrets dans les réunions, les ateliers, dans les avis postés, dans les questions ou dans les cahiers d'acteur :

- Un périmètre restreint à l'aménagement de Nantes Atlantique ou au territoire nantais, sur un sujet concernant un territoire plus large, ou découlant de choix de nature stratégique avant d'être « technique » (aménagement du territoire, transition écologique, ...), une durée trop courte, le choix inapproprié du calendrier (les mois de juin et juillet, la période précédant la campagne des élections municipales)
- Un processus de concertation trop rapide eu égard à la complexité du sujet, ou illégitime après les résultats de la consultation locale de 2016
- Un dossier jugé incomplet (absence d'études d'impact environnementales et sanitaires sur chacune des options, d'étude de la desserte, de données issues d'expertises indépendantes), voire insincère (les perspectives de trafic)
- Un dispositif de concertation incomplet, qui n'a pas prévu de réunions ou d'atelier dans toutes les communes concernées par les options.

Les garantes ont eu l'occasion de répondre à plusieurs reprises point par point, en reprenant des éléments explicités dans le présent bilan.

LA CONCERTATION DANS LE DISPOSITIF NUMÉRIQUE ET VIA LES COUPONS T

Le site internet de la concertation

Le site internet a été conçu pour permettre aux citoyens et parties prenantes de s'informer et de contribuer.

En matière d'information, le site internet a proposé les documents relatifs au projet en lui-même : l'identité du maître d'ouvrage, le contexte et les enjeux du projet, les options soumises à concertation, un dossier sur le fonctionnement d'un aéroport, les expertises disponibles et les actualités du secteur, une FAQ (foire aux questions), des éclairages complémentaires avec des fiches thématiques, au fur et à mesure des demandes de parties prenantes lors des réunions...

Concernant le déroulement de la concertation préalable, le site a permis de mettre à disposition des documents sur les dispositifs et le cadre de la concertation, les lieux des différentes formes de réunions, les comptes rendus des ateliers et réunions, les cahiers d'acteurs, le calendrier, etc. On pouvait y trouver des documents concernant plus particulièrement les présentations des garantes en réunion, la saisine de la CNDP et ses décisions, les expertises commanditées par la CNDP...

Les avis et commentaires du public

En matière de participation, le site internet a mis en place un espace d'échange, construit sous la forme d'un forum, respectant les règles de la CNIL et du RGPD³, dans lequel le participant pouvait, après création d'un compte personnel, déposer une contribution ou réagir par un commentaire.

Cet espace était organisé selon 7 grands thèmes :

- L'attractivité de l'aéroport
- L'environnement
- La desserte
- La protection des populations
- Le confort et la qualité de service pour les voyageurs
- Le développement économique
- Les pistes d'atterrissage et l'aménagement général de l'aéroport

divisés en un total de 23 sous-questions constituant autant de sections pour les échanges.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : QUEL RÔLE DE L'AÉROPORT DANS LE SOUTIEN À L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ?

- Quels sont les besoins d'interconnexion avec des pôles économiques nationaux et internationaux ? L'aéroport modernisé peut-il devenir un levier d'attractivité et de développement pour la métropole de Nantes et la région ?

L'ENVIRONNEMENT : QUELLES ATTENTES POUR LE PROJET ?

Quelles mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts potentiels de l'activité de l'aéroport sur l'environnement ? Comment développer l'exemplarité écologique de la nouvelle infrastructure ? Quelle insertion durable urbaine et quelle ambition environnementale pour l'aérogare ?

LA PROTECTION DES POPULATIONS : COMMENT LIMITER L'IMPACT DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES ?

Au-delà des mesures réglementaires (plan de gêne sonore) et du fonds de compensation annoncé par le gouvernement, comment adapter l'aéroport afin de protéger au mieux les riverains (options de pistes et d'exploitation) ?

LE CONFORT ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES VOYAGEURS : QUELLES ATTENTES ?

Comment améliorer l'expérience voyageur par le niveau de confort et de services de l'aérogare ?

L'ATTRACTIVITÉ DE L'AÉROPORT : COMMENT LA CONSERVER POUR LES COMPAGNIES ET LES USAGERS ?

Comment conserver l'attractivité de l'aéroport aux yeux des compagnies aériennes et leur permettre de proposer une offre adaptée aux attentes du territoire ?

LA DESSERTE : COMMENT SE RENDRA-T-ON À L'AÉROPORT DEMAIN ?

Comment faire évoluer l'offre de transports en commun et les voiries pour faciliter l'accès à Nantes-Atlantique ? Comment rendre le stationnement plus pratique ?

3 Règlement général sur la protection des données

La participation était prévue sans nombre limite de messages, sans être restreint dans ses propos par le thème ou la question, mais avec l'exigence de respecter la « charte du participant » validée par les garantes et publiée sur le site du projet (copie ci-après).

La DGAC a organisé une modération. A noter que les modérateurs du site ont été amenés à refuser environ 1000 avis ou commentaires pour cause de grossièretés, insultes, invectives ou attitude méprisante ou agressive vis à vis d'autres internautes, doublon, etc.

La charte du participant

Des débats et forums de propositions ouverts à tous

Le contenu du site comme les contributions peuvent être lus par tous. Cependant, pour formuler vos propositions et vous prononcer, nous vous demandons de vous identifier avec votre nom ou pseudo, et votre adresse électronique valide. Seul votre nom ou pseudo sera visible si votre contribution est publiée dans le cadre des forums ouverts.

Les échanges sur le site font l'objet d'une modération. Cette modération s'applique à tous les propos susceptibles d'enfreindre la loi. Elle a aussi pour but de préserver la courtoisie dans les échanges. Si les critiques et l'expression de désaccords éventuels ont toute leur place dans les débats, l'invective ou les prises à partie d'autres participants sont à éviter.

Des débats modérés par les services de la DGAC

Le rôle des modérateurs est de veiller à la qualité des débats en écartant les contributions qui, par leur caractère indigne, attentatoire aux personnes ou hors sujet, nuisent à la qualité des débats. Les modérateurs excluent également tout propos contraire aux lois en vigueur.

La modération s'applique, de façon non exhaustive :

- aux attaques ou insinuations fondées sur les origines, le sexe ou l'orientation sexuelle des personnes, sur leurs croyances ou absence de croyance ;
- aux insultes, affirmations graves non prouvées ou notoirement inexactes concernant les personnes ou les organisations ;
- aux messages obscènes, pornographiques ou relevant du harcèlement ;
- aux messages enfreignant manifestement le droit d'auteur, le droit applicable aux bases de données, le droit à l'image et le respect de la vie privée, ou qui enfreindraient toute autre disposition législative ou réglementaire en vigueur ;
- aux invectives ad hominem (propos agressifs, méprisants, péremptoirs) ou de façon générale, tout propos attentatoire aux participants du site ;

- à l'utilisation des espaces de débat à des fins publicitaires ou commerciales ;
- à la mention de coordonnées personnelles ou de liens hypertextes indiquant des contenus hors sujet ou attentatoires aux lois en vigueur ;
- aux contenus de sites web accessibles uniquement par abonnement payant ;
- aux contributions superflues ou redondantes sans apport particulier pour les échanges ;
- aux messages manifestement hors sujet.

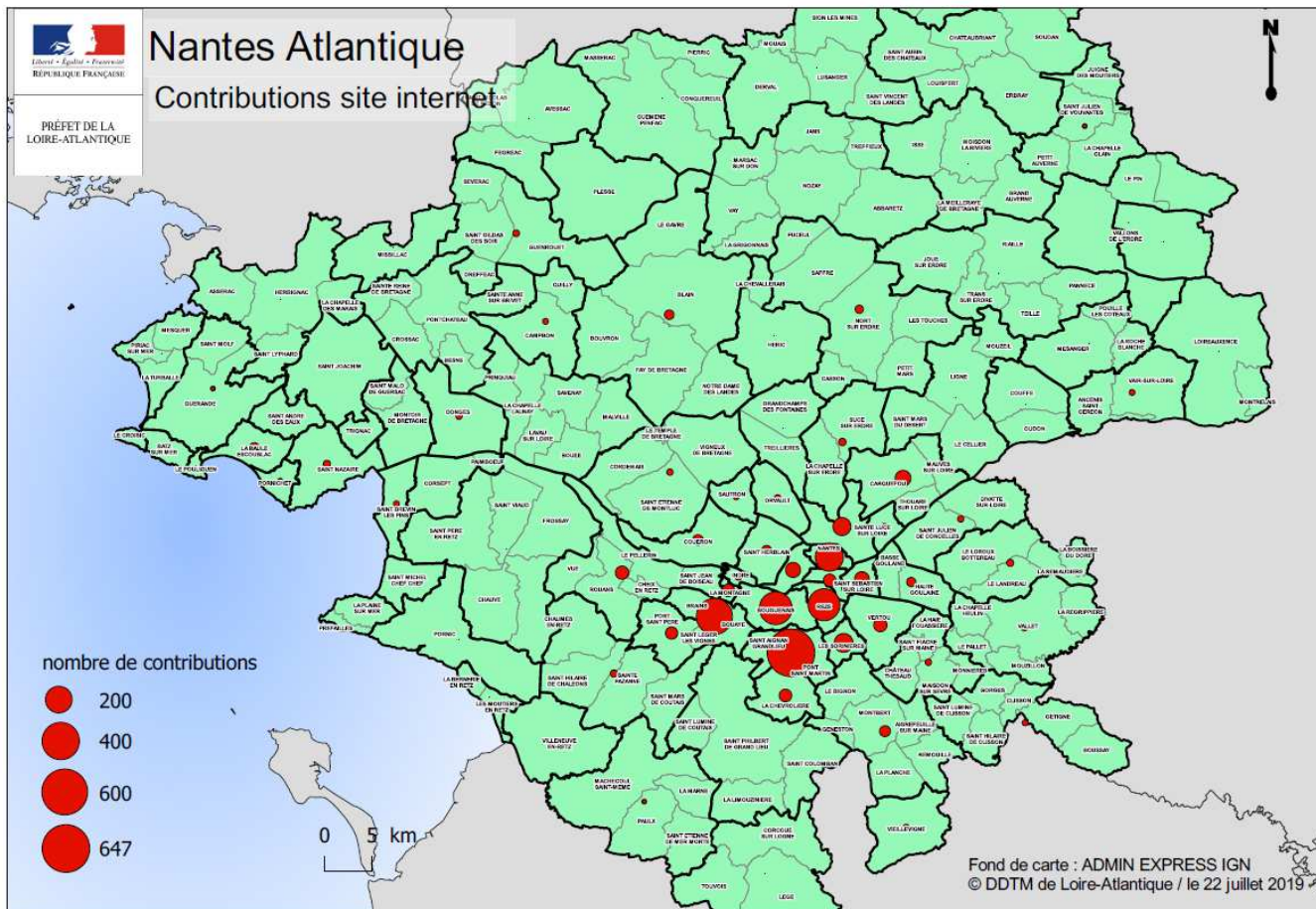
Des modérateurs préservant le caractère collectif des échanges :

Ils veillent notamment à ce que les critiques et expressions de désaccords soient argumentées et ne dérivent pas vers l'invective ou les prises à partie d'autres participants.

Les participants sont également invités à respecter les conventions suivantes :

- avant de poster un commentaire, vérifiez qu'il correspond bien au sujet de discussion ;
- rédigez soigneusement le titre du commentaire, c'est lui qui attirera l'attention sur votre contribution ;
- si vous répondez à un commentaire, indiquez le nom du contributeur auquel vous répondez ou citez le texte original pour être sûr d'être bien compris ;
- faites connaissance avec vos interlocuteurs en consultant leur profil public ;
- citez vos références ;
- évitez de composer vos messages en majuscules ;
- les forums, comme tous les espaces de discussions virtuels, sont des assemblées publiques dont les contenus sont accessibles à tous. Tenez-en compte ;
- respectez le débat, respectez votre lecteur et ne faites pas de copier/coller d'argumentaires tout faits, c'est votre avis et votre avis seul qui doit s'exprimer ;
- vérifiez la source des informations que vous postez.

On constate d'une part une intensification des contributions notamment la dernière semaine de la concertation et d'autre part une mobilisation plus forte des habitants du Sud Loire que du Nord de la Loire :



Source : DGAC

Thème	Répartition				
	Riverains Sud Loire				
L'attractivité de l'aéroport : comment la conserver pour les compagnies ?	58				
L'environnement : quelles attentes pour le projet ?	167				
La desserte : comment se rendra-t-on à					

Source : DGAC
Riverains sud Loire : Habitants, des 26 communes au sud de la Loire, correspondant à l'avis de concertation

Riverains nord Loire : Habitants, des 26 communes au nord de la Loire, correspondant à l'avis de concertation

Autres habitants du grand ouest : grand ouest – 26 communes

Autres habitants du territoire : hors grand ouest et hors 26 communes

Les résultats des avis et commentaires

Le rapport de la DGAC fournira une analyse exhaustive des avis, l'ampleur de la participation nécessitant des moyens de traitement et un délai supérieur au mois imparti aux garantes pour produire le bilan d'une concertation.

Le site internet a accueilli 10 521 post, de la part de 1 384 contributeurs. 5 internautes ont fourni 10% des avis et 10 ont fourni 50% des commentaires publiés (et 30 internautes 75%), dont 1 internaute ayant tout particulièrement occupé voire saturé l'espace, parfois de façon très désobligeante vis-à-vis des autres utilisateurs, ce qui a conduit à sa mise à l'écart dans les derniers jours.

Parmi les contributeurs uniques, 1068 sont issus du sud de la Loire, 137 du nord de la Loire, et 100 du reste du Grand Ouest.

Le thème « piste d'atterrissage et aménagement général de l'aéroport » a accueilli la majorité des contributions (7 925), suivi par le thème de la protection des populations (934 contributions). Cependant, les contributions abordent souvent plusieurs aspects, aussi les contributions inscrites dans le thème du choix des pistes ne sont pas toutes focalisées sur ce thème, et abordent plus largement les autres thèmes.

En 1^{ère} analyse, les garantes constatent que l'opportunité du projet est questionnée. La nécessité de soutenir voire d'encourager la croissance, particulièrement celle des low-cost, est remise en question. L'enclave foncière dans laquelle se situe l'aéroport est vue comme un obstacle majeur du développement de l'aéroport à long terme, et ne semble pas être un cadre pertinent pour accueillir un aéroport du Grand Ouest. La question de l'aéroport est souvent ramenée à des questionnements plus larges quant aux limites de la croissance, à la transition écologique, à l'avenir du transport aérien et de l'intermodalité... L'aéroport est souvent perçu comme source de nuisance et de danger pour la santé.

Si certaines contributions sont pour le réaménagement à minima, ou encore opposées catégoriquement au développement de la plateforme, certaines font aussi part d'une crainte d'un projet sous dimensionné, ou d'un projet irréalisable, le transfert étant jugé comme le seul moyen d'accompagner la croissance compte tenu des contraintes liées au site actuel.

Aucune option de piste ou d'aménagement ne semble ressortir de façon majoritaire.

Des contributions interrogent également le rôle et la position de la DGAC. Son rôle de maître d'ouvrage est questionné, sa neutralité remise en cause. On le soupçonne d'être dans l'erreur, voire de ne pas être honnête quant aux prévisions de trafic, aux documents mis à disposition, à l'ambition des options proposées etc. Il ressort dans le même registre un ressentiment envers l'Etat, dont la DGAC est le bras armé.

On note aussi une défiance envers le processus de concertation. Il peut être perçu comme insuffisant, pas suffisamment étendu au vu du territoire concerné par l'aéroport, et de ne pas se dérouler à une période propice. Il est aussi perçu comme inutile, soit parce que la parole des citoyens / riverains ne sera pas entendue, soit parce que la décision serait déjà prise. Il revient aussi que le transfert aurait dû être une option qu'il aurait fallu traiter pendant la concertation.

Il est mentionné aussi que la concertation ne propose pas suffisamment d'études préalables pour permettre aux concertés de décider en toute connaissance de cause.

Beaucoup de contributions font état d'un « déni de démocratie » et d'un abandon du transfert décidé sous la contrainte d'une minorité. Il est aussi mentionné que la mission de médiation aurait été missionnée spécifiquement pour cautionner le transfert.

Les questions du public

Le site internet a permis au public de poser toutes les questions qu'il souhaitait au maître d'ouvrage, via une adresse mail dédiée.

La DGAC a répondu aux questions de manière très institutionnelle par thématique, et en postant régulièrement des notes et pages explicatives. Les garantes ont veillé à ce que les réponses aux questions soient formulées le plus rapidement par le maître d'ouvrage, et à répondre elles-mêmes rapidement aux questions qui les concernaient.

Si le site permettait au public de poser des questions, il ne donnait pas la possibilité de réagir aux réponses du maître d'ouvrage. La demande répétée des garantes d'un espace de questions/réponses plus interactif, avec les questions et leurs auteurs visibles de tous, n'a pas abouti.

Les résultats

Certaines questions concernent directement le site internet, notamment sur l'ergonomie de celui-ci, ou sont des demandes d'aide pour trouver telle ou telle information.

D'autres questions abordent le projet en lui-même. Il s'agit surtout de demandes d'informations complémentaires sur le projet, à propos des options proposées à la concertation, par rapport à la situation actuelle, ou aux prévisions.

Certaines questions consistent « en avis » directement adressé au maître d'ouvrage. Ces messages sont similaires aux contributions et font état des mêmes tendances. Suivant les rédacteurs, telle option, ou bien le transfert, sont argumentés.

Enfin, certaines questions interrogent la concertation en elle-même : la forme et l'intérêt de la concertation, qui, selon certains messages, ne permettrait pas d'aboutir à un consensus, questions auxquelles les garantes ont répondu en direct.

Les cahiers d'acteurs

125 cahiers d'acteurs ont été déposés sur la plate-forme, émanant de 94 contributeurs différents, avec une accélération notable des dépôts les dernières semaines voire les derniers jours de la concertation.

Les règles de contribution

La DGAC a prescrit des règles inspirées des recommandations de la CNDP, validées par les garantes, et mises en ligne (« Intro cahier d'acteurs »), relatives :

- Aux auteurs (associations de défense ou de riverains, collectifs d'associations ou élus, organismes consulaires, collectivités territoriales, entreprises, etc.), avec la nécessité d'être clairement identifié
- Aux contenus (observations, propositions, avis, opinion, argumentées et visant à enrichir le débat d'idée, sans injectives ou attaques personnelles)

En parallèle, la DGAC a fait préciser aux contributeurs un certain nombre d'informations à des fins d'analyse cartographique des arguments, non publiées.

Dans les faits, la DGAC a été amenée à appliquer avec souplesse les règles générales, en acceptant des cahiers d'acteurs au-delà des 6 pages conseillées, et en ouvrant le droit à la contribution de collectifs citoyens, d'utilisateurs experts, d'élus ou de groupes politiques. Certains cahiers d'acteurs ont parfois été publiés sans toutes les précisions voulues sur les noms et qualités des corédacteurs/contributeurs. Il s'agit à chaque fois de situations où l'un des corédacteurs s'était fait connaître de la DGAC ou des garantes au préalable, en informant du souhait de déposer une contribution, et des régularisations ont eu lieu a posteriori.

Quelques parties prenantes, en particulier associatives, s'en sont émues en cours de concertation, directement auprès des garantes ou par des voies parallèles, avec parfois la tentation de disqualifier certaines contributions. Sur ce sujet, les garantes leur ont précisé que les règles de contribution relevaient de consignes partagées entre le

maître d'ouvrage et les garantes, et en aucun cas d'un cadre législatif, et que des marges de manœuvres étaient possibles, d'un commun accord, à partir du moment où la contribution proposée alimentait le débat d'idées et élargissait le périmètre des thématiques, dans l'esprit de la concertation, avec des rédacteurs identifiés.

Les garantes ne peuvent que regretter que ces postures visant à délégitimer des cahiers d'acteurs aient perduré après la fin de la concertation, dans les réseaux sociaux particulièrement, parfois en s'adressant directement aux garantes.

Qui a contribué ?

La DGAC, avec l'accord des garantes, a ouvert la possibilité de cahiers d'acteurs multiples, pour les contributeurs qui souhaitaient aborder plusieurs thématiques.

Le succès rencontré par ce moyen d'expression est à souligner, avec un nombre de contributions dépassant largement ce qu'on constate dans la moyenne des concertations préalables et des débats publics organisés par la CNDP. La société civile s'est particulièrement mobilisée, en produisant les $\frac{3}{4}$ des cahiers d'acteurs et des contributeurs recensés.

La répartition des contributions et des contributeurs :

Les contributeurs	Nombre de cahiers d'acteur	Nombre de contributeurs
Assemblées consultatives	3	2
Collectivités territoriales	14	13
Élus ou membres d'un groupe politique	10	10
Associations, collectifs ou usagers	59	30
Monde économique, professionnels et syndicats	39	39
Total	125	94

Et plus précisément :

Les contributeurs	Le nombre de contributeurs
Assemblée consultative	2
Collectivité territoriale	13
Collectivité niveau communal	9
Collectivité niveau régional	1
Collectivité niveau supra communal	3
Élu ou membre d'un groupe politique	10
Association, collectif ou usagers	30
Citoyens et politiques	6
Citoyens et professionnels	1
Riverains et citoyens du territoire	15
Expertise environnement	2
Expertise opérationnelle	1
Expertise santé	1
Expertise transport	3
Autre (animation culturelle)	1
Monde économique, professionnels et syndicats	39
Entreprise	18
Organisation ou instance professionnelle	21
Total	94

Les arguments, les demandes et les propositions

Les garantes ont analysé l'ensemble des cahiers d'acteurs (Cf. annexe 5), selon les principes suivants :

- La synthèse de la contribution la plus factuelle possible, en minimisant les reformulations, mais avec le parti pris de ne pas retenir les effets de style et les éléments de langage désobligeants
- L'analyse sur 3 axes : « avis exprimés / analyses effectuées » par la contribution, « propositions de solutions alternatives / d'amélioration d'une option », « demandes exprimées/préconisations », avec :
 - Le choix de traiter ensemble les mesures correspondant à des demandes claires et des préconisations, quand il a semblé que cela présentait un intérêt de demander à la DGAC de répondre à certaines assertions, ou de clarifier certains sujets
 - Le choix de considérer comme des propositions de solutions alternatives ou d'améliorations d'une option, à approfondir par la DGAC :
 - les solutions proposées comme telles, à partir du moment où il s'agit d'un projet complet ou d'une option alternative approfondie par le contributeur
 - un ensemble cohérent de plusieurs mesures, en nombre suffisant pour répondre à la problématique posée, n'intégrant pas forcément des propositions concrètes de réaménagement

Ces principes, volontairement simplificateurs et qui ne préjugent pas de l'analyse que fera la DGAC de son côté, ont été retenus pour tirer les « lignes de force » qui paraissent significatives.

Les garantes sont par ailleurs bien conscientes que plusieurs des contributions classées en propositions à approfondir (Cf. annexe 6) ne développent pas les indispensables conditions de faisabilité technique, opérationnelle, juridique ou d'acceptabilité sociétale, ni les impacts sur l'économie de la Région le cas échéant.

Les résultats

L'ensemble de la société civile et les collectivités ont contribué, de façon complètement cohérente avec la détermination montrée lors des entretiens préparatoires avec les garantes. Au-delà, des élus et des groupes politiques ont souhaité faire entendre leurs opinions et propositions.

Cette mobilisation, impressionnante par son ampleur, la diversité des arguments portés et souvent leur niveau d'analyse de la problématique, ou bien de précision et de technicité, a permis d'élargir le débat d'idées bien au-delà de ce qui s'est exprimé dans les ateliers.

La synthèse des avis et arguments par typologie de contributeurs

Les contributions des assemblées consultatives

Le CESER Pays de la Loire a traité le sujet en audience le 18 juin. La synthèse fait état de l'importance d'un aéroport pour le Grand Ouest, bien inséré dans son environnement, en tenant compte des riverains et du lac de Grand Lieu. Cette synthèse met en avant les progrès technologiques à venir et les engagements du secteur aérien. Elle note la difficulté à « démultiplier les services sur d'autres plateformes aéroportuaires trop proches » (dispersion des services, éparpillement des moyens et coûts supplémentaires). Elle soutient les dispositions visant à protéger les populations (couvre-feu de 23h à 6h – le fonds de compensation) et la biodiversité, et à améliorer rapidement la desserte. Elle demande la préparation d'un éventuel transfert ou de nouvelles pistes, si la progression du trafic se confirme et en cas de saturation.

Le Conseil de développement de Nantes métropole émet plusieurs critiques sur la décision fondatrice du réaménagement, le dossier porté à la concertation, et sur la concertation qui ne permet pas de « redéfinir ce que doit représenter l'équipement aéroportuaire pour l'avenir du territoire ». Il pointe le sujet de la "santé environnementale" comme critère de définition d'un projet, et émet des préconisations en vue de régler les sujets urgents (la mise en conformité de l'aéroport, l'aménagement de l'aérogare, la protection des riverains, le stationnement).

Les contributions des collectivités territoriales

Sur les 13 cahiers d'acteurs, rédigés par une collectivité territoriale, un émane de Nantes Métropole au titre des 24 maires constituant la communauté et 9 de communes de Nantes Métropole concernées par les options proposées par la DGAC : Bouaye, Bouguenais, Carquefou, la Chevrolière, Pont Saint Martin, Rezé, Saint Léger les Vignes, Saint-Aignan de Grand Lieu et les Sorinières.

Le cahier d'acteur communautaire, établi sur une maille territoriale large, prend acte de la décision gouvernementale de maintien de l'aéroport, tout en demandant qu'elle soit requestionnée si la progression du trafic se poursuit selon les tendances actuelles, de façon à conserver « un aéroport international pour le Grand Ouest pour accompagner la dynamique du territoire et servir l'emploi ainsi que les besoins des populations », fortement connecté à l'Europe et à l'international, sans aggraver les nuisances.

Les cahiers d'acteurs des communes reflètent plus les logiques locales à l'œuvre, tenant compte des équilibres à trouver avec d'une part les habitants, dont beaucoup ne comprennent pas ou n'acceptent pas l'abandon du transfert, témoignent de nuisances en hausse et s'inquiètent des risques sanitaires, et d'autre part, les associations relais d'habitants et porteuses de stratégies propres. Plusieurs communes partagent la critique des modalités de la concertation préalable et du contenu du dossier de concertation et portent la nécessité de préparer un transfert.

Des positions contrastées s'expriment sur le rôle de l'aéroport et le besoin de réguler le trafic par des restrictions ou une répartition du trafic entre les aéroports de l'Ouest. La plupart des cahiers d'acteurs expriment un avis sur l'option de piste à retenir ou bien à disqualifier, en lien avec la localisation de la commune. Les contributions confirment l'absolue nécessité de mesures relatives à la protection des populations, déjà exprimée en janvier 2019 dans le cadre communautaire, et les précisent : interdiction des vols de nuits et restrictions en périodes d'endormissement et de réveil, gestion des trajectoires, élargissement des dispositifs de mesure, application des recommandations de l'OMS (45 DB Lden).

Le respect des mesures « exemplaires » promises par le Premier ministre est rappelé, ainsi que le besoin d'une desserte améliorée de la zone aéroportuaire.

A noter la contribution de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, qui critique de façon virulente le projet et ses options, et l'ensemble du dossier, avec des accusations d'insincérité et d'illégalité peu étayées à ce stade très amont de la démarche, qui ne sont reprises ou développées par aucune autre partie prenante.

La région des Pays de la Loire met en perspective les enjeux liés au trafic aérien dans le Grand Ouest, et demande des garanties sur la capacité d'un aéroport réaménagé à accompagner la stratégie régionale de développement, la capacité à mener les travaux nécessaires dans le temps et la capacité à bâtir un modèle économique viable de la concession. Ce qui débouche sur la demande d'associer les collectivités aux décisions stratégiques à prendre et à la gouvernance de la plate-forme, de façon similaire à Nantes Métropole.

Saint Nazaire Agglomération et la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie ont souhaité s'exprimer, pour rappeler l'importance du projet au-delà de Nantes Métropole, et faire état de ses besoins propres, en termes de mobilité.

Les contributions d'élus ou de membres d'un groupe politique

Les contributions sont d'origines diverses :

Des élus : les députées des 4^{ème} et 10^{ème} circonscriptions de la Loire-Atlantique, situées au sud de la Loire (Mmes Amadou et Errante), le maire de Pornic (M. Brard), des élus du canton de Rezé 1, des élus départementaux du Pays d'Ancenis, un collectif d'élus des groupes écologistes à l'échelle communale, métropolitaine, départementale et régionale, un collectif d'élus du Sud-Loire (maires, conseillers départementaux, conseillers généraux, et le président de l'association Sud Loire Avenir).

Des groupes politiques (ou assimilés pour les besoins de l'analyse) : la Gauche Démocratique et Sociale de Loire-Atlantique, le Groupe Socialiste, écologiste, radical et républicain au Conseil régional des Pays

de la Loire, la Section du parti socialiste de Bouguenais, et l'association « Rezé à Gauche Toute ».

Plusieurs cahiers d'acteurs ont de façon très logique des positions et des demandes proches de celles formulées dans les cahiers d'acteurs des communes ou des associations, du fait du travail en réseaux sur le territoire.

Les avis et propositions sont très diversifiées, par exemple :

- Sur le modèle du transport : allant de la défense du transport aérien et de l'affirmation du rôle de l'aéroport (sous conditions d'un alignement fiscal ou de mesures volontaristes de réduction des nuisances sonores ou d'un meilleur équilibre avec le rail, pour en maîtriser la croissance) à des logiques d'organisation de la décroissance du trafic
- Sur la solution à retenir : allant de la réfection de la piste actuelle à l'étude d'un transfert, en passant par l'option d'une piste allongée de 400 m.

La plupart des contributeurs réaffirment la nécessité de protéger les populations des nuisances sonores, en utilisant les diverses mesures ou outils disponibles, et plusieurs partagent le besoin d'une meilleure association du territoire à la gouvernance de l'aéroport et dans le besoin d'une desserte améliorée, et d'un fonds de compensation suffisamment doté par rapport aux besoins du territoire.

Les contributions des associations, collectifs ou usagers

Les associations ou collectifs rassemblant des personnes des communes survolées ou riveraines, sont majoritaires (ACSAN, COCETA, un collectif promouvant une piste transversale minimale pour Nantes Atlantique, COLTRAN, DEINA, GICA-NA, Imaginons Saint-Léger Ensemble, les habitants de la butte de Praud, les parents d'élèves des écoles Urbain-le-Verrier, Françoise-Dolto & Célestin-Freinet à Bouguenais, Nantes Atlantique Préservons l'humain, NDDL Poursuivre Ensemble, le Nouveau collectif de Rezé, Trentemout Villages, un groupe d'habitants de Rezé exposés aux nuisances de l'aéroport Nantes Atlantique).

Dans certains cas les riverains sont associés au monde politique ou économique dans la défense des intérêts du territoire sur ses différentes échelles (Bouaye Avance, CéDpa, En avant Saint Aignan, Ensemble pour Les Sorinières, Sud Loire Avenir, Ville et Aéroport, Des Ailes pour l'Ouest).

Des associations ou collectifs porteurs d'expertises spécifiques (transport, santé, exploitation aérienne, environnement, mixte) ont apporté des contributions plus « techniques » en relation avec leur raison d'être (France Nature Environnement (FNE Pays de la Loire), avec Bretagne-Vivante et la Ligue de Protection des Oiseaux 44, le Groupe Nature de Saint-Aignan de Grand Lieu, l'Atelier Citoyen, le collectif Objectif Santé Publique, l'Association Sud Loire Océan / Promotion du transport Public, EGS Infra Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement, la FNAUT Pays de la Loire).

Se sont, par ailleurs, exprimés AÉROSCOPE ATLANTIQUE (association militant pour un espace d'animation dédié à l'aéronautique) et le CCNAAT (Collectif Contre les Nuisances Aériennes au-dessus de l'Agglomération Toulousaine).

A côté des nombreuses associations ou collectifs « historiques », ONG, ou groupes constitués depuis plusieurs années par rapport à Notre-Dame-Des-Landes, quelques collectifs se sont constitués à l'occasion de la concertation, pour faire entendre des témoignages, analyses et positions propres.

Les avis et prises de position sont souvent tranchés et les arguments rôdés, du fait d'une connaissance ancienne et souvent approfondie de la problématique.

Les cahiers d'acteurs traitent prioritairement des sujets liés à la piste, aux impacts sanitaires et parfois environnementaux, au modèle du transport aérien et à la desserte de l'aéroport.

Un peu moins d'un tiers des contributeurs ne se sont pas prononcés sur les options portées à la concertation : du fait de leur raison d'être (l'association AEROSCOPE spécialisée dans l'animation culturelle autour de l'aviation, les associations spécialistes du transport, un collectif basé à Toulouse), ou d'un parti pris de disqualifier toutes les options (avec en creux, semble-t-il, le soutien à un transfert pour un des acteurs).

Un peu plus d'un tiers des contributeurs ont pris position pour une option de piste, parfois avec le regret qu'un transfert ne soit pas réaliste aujourd'hui :

- Explicitement pour certains, qui soutiennent soit l'option de référence de la DGAC, soit un allongement de la piste, soit la piste transversale ; dans tous les cas des aménagements parfois conséquents sont proposés par rapport aux propositions du dossier de concertation (positionnement de la piste transversale, ou plafonnement du trafic et « mise en réseau » des aéroports),
- Plus « en creux » pour d'autres, qui portent le maintien de la piste actuelle assortie de conditions (moratoire sur le trafic aérien et/ou « mise en réseau » des aéroports et/ou restrictions sur le trafic de nuit et/ou développement du rail), ce qui se rapproche, de fait, d'une forme de statu quo éloigné du projet de la DGAC.

Un tiers des contributeurs demande un transfert, estimé nécessaire du fait de l'évolution potentielle de trafic, ou en référence (explicite ou en creux) aux éléments d'opportunité du projet Notre-Dame-des-Landes (développement économique, optimisation du coût, éloignement des zones urbanisées pour limiter les nuisances sonores et sanitaires, ...), ou pour respecter le vote populaire de 2016 :

- Certains, dont les associations « historiques » de riverains, ne formulent curieusement pas de propositions pour gérer le moyen terme (hormis des mesures de plafonnement et/ou de restrictions des vols nuit et/ou de suivi sanitaire, et/ou des mesures opérationnelles, etc.).
- D'autres indiquent les conditions souhaitables d'un maintien de la piste actuelle, ou proposent de mettre en œuvre une piste transverse, en attendant le transfert.

Plusieurs thématiques suscitent des positions opposées voire antagonistes, en particulier :

- La « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest (illusoire ou au contraire possible et souhaitable)
- Les impacts sur la biodiversité du lac de Grand Lieu selon qu'on se réfère ou non à l'étude du Muséum National d'Histoire Naturelle de septembre 2017
- Le modèle à défendre, entre défense de l'aéroport comme outil de l'attractivité du territoire et décroissance organisée du transport aérien (par des mesures contraignant les compagnies et les usagers, via la fiscalité, la politique de redevance, etc.)
- Le réaxage de la trajectoire d'atterrissage par le nord avec la mise en place d'un ILS de niveau 3. Soit la pertinence technique ou réglementaire est contestée ou son acceptabilité est jugée faible et susceptible de mobiliser les nantais. Soit il est jugé nécessaire au titre de la sécurité.

Les débats correspondants reflètent souvent des clivages installés depuis plus de 15 ans entre les tenants d'un développement souhaitable des capacités aéroportuaires et les opposants à ce modèle. Les arguments des supporters du développement portent sur les besoins individuels et l'attractivité du territoire, avec souvent le soutien à un transfert de l'aéroport ou à une modification en profondeur, avec la piste transversale en particulier. Les opposants défendent une régulation voire une décroissance du trafic aérien au profit d'autres modes de transport, soit qu'ils sont proches des mouvements environnementalistes, soit qu'ils en adoptent des éléments de langage, le possible maintien de l'aéroport ayant accru la sensibilité locale aux sujets environnementaux et aux nuisances.

Par contre, la plupart des associations ou collectifs convergent :

- Sur la pertinence des prévisions de trafic de la DGAC (soit sous estimées soit sur estimées selon les parties prenantes, sans que soient toutefois fournis les éléments de justification correspondants),
- Sur le besoin d'études plus approfondies, de mise en œuvre opérationnelle ou d'impacts sur l'ensemble des options avant toute décision,
- Sur la prise en compte des impacts sonores et sanitaires, avec la mise en œuvre des recommandations de 2018 de l'OMS, et la mesure des niveaux de particules ultra fines dans l'atmosphère,
- Sur les critères de choix d'une solution, avec la mise en avant prioritaire de la protection des populations avant toute autre considération (« mettre l'humain au cœur de la protection environnementale dans les

choix qui seront faits »). Toutefois faut-il limiter le nombre de personnes survolées ou limiter le nombre de nouvelles populations survolées ? Ce sujet oppose clairement les parties prenantes qui se sont déterminées sur un projet, et suscite des exigences d'une meilleure identification des populations concernées.

Le besoin d'améliorer la desserte de la zone aéroportuaire n'est pas forcément abordé largement. Par contre on note le regret voire le reproche de ne pas disposer, dans cette concertation, de l'étude pilotée par Nantes Métropole, la Région et l'Etat. Ce besoin est conforté par les Rezéens, avec en complément des alertes, sur les difficultés associées, voire les nuisances potentielles.

L'aménagement de l'aérogare est peu abordé lui aussi, sauf par quelques acteurs plus experts.

Les associations ou collectifs posent dans l'ensemble assez peu la question du rôle de l'aéroport dans l'attractivité de la région ou de la stratégie territoriale dans laquelle inscrire un projet : si elle semble couler de source pour les « pro transfert », quelques acteurs regrettent que ce qui devrait relever d'un « choix de société » ou de la conciliation « d'enjeux contradictoires » ne soit pas mis sur la table (le développement de l'attractivité d'une région et la préservation des populations).

Quelques-uns rappellent les engagements du Premier ministre et critiquent une stratégie de la DGAC qui ne les respecterait pas.

Les contributions du monde économique, des professionnels et des syndicats

Le monde économique et professionnel, peu présent dans le dispositif présentiel, s'est exprimé en force au travers des cahiers d'acteurs.

De façon générale, ces parties prenantes encouragent un réaménagement de Nantes Atlantique à hauteur des ambitions et enjeux du territoire, même si le regret d'un transfert vers Notre-Dame-des-Landes, qui a fortement mobilisé ces acteurs, reste perceptible, et conduit quelques-uns (le Club des 30, les CPME des Pays de la Loire et de Loire Atlantique) à l'évoquer, voire demander de rechercher un site pour le long terme.

Plusieurs sociétés locales ou régionales et des associations professionnelles se sont exprimées*, en parallèle des CCI Nantes St Nazaire et Pays de la Loire, des CMA des Pays de la Loire et Vendée et de Loire Atlantique, de la Fédération Régionale des Travaux Publics, de l'UIMM Loire Atlantique et du MEDEF, parfois en reprenant une trame partagée ; tous ces acteurs ont témoigné du rôle essentiel d'un aéroport :

- Pour leur activité quotidienne et leur compétitivité avec l'accueil d'une clientèle exigeante « habituée à un haut niveau de qualité dans les aéroports », la recherche de prospects à l'international, le travail facilité avec les clients et les fournisseurs, le besoin de pouvoir voyager en minimisant les temps de déplacements sur des longues distances et d'accéder facilement à des hubs internationaux,
- Pour les coopérations et les échanges universitaires et de façon générale pour « l'ouverture des habitants vers le monde »,
- Et plus globalement pour maintenir l'attractivité régionale et le dynamisme du Grand Ouest, dans un contexte où la répartition des trafics sur les différents aéroports du Grand Ouest, et le report de trafic sur le rail, même renforcé, ne sont pas vus comme des alternatives pertinentes.

* la Cité des Congrès de Nantes, l'IRT Jules Verne, le Pôle EMC2, AIRBUS, ARMOR, ASA Travaux Publics, Baudry Travaux Publics, Bureau Travaux Publics, Chantier de l'Atlantique, Charier TP Sud Routes et Travaux urbains, Charier TP, DAHER, G.M. BOUHYER Fonderie, Landais TP, MAN Energy Solutions France, SAUVAGER Travaux Publics, l' Association des Dirigeants Responsables de l'Ouest, le Club Immobilier Nantes Atlantique, le Centre des Jeunes dirigeants d'entreprise, le Club des Trente, l'Observatoire du logement de la métropole Atlantique, Plein Centre / Association des commerçants du centre-ville de Nantes.

Le monde économique et professionnel exprime des exigences fortes vis-à-vis du projet de réaménagement notamment :

- Un dimensionnement permettant d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers, vus comme une cible réaliste, et en capacité de favoriser l'aviation d'affaire, avec la demande de traiter de façon prioritaire et

urgente les besoins de capacité, de conformité règlementaire et de qualité de service. Ces demandes urgentes sont souhaitées sans attendre le nouveau contrat de concession prévu pour fin 2021, afin de permettre la continuité des activités actuelles et ne pas limiter la croissance.

Ces demandes vont au-delà des travaux prioritaires prévus par la DGAC, en vue d'améliorer plus rapidement l'accueil des usagers de toute nature, avec par exemple la création de parkings silo, une voirie dédiée à la circulation de la navette de transport en commun, des mesures pour fluidifier la circulation des passagers (notamment celui des Postes Inspections Filtrage), l'accueil du BELUGA XL d'AIRBUS, ... Elles intègrent la protection voire le développement de services basés, et l'encouragement du low-cost.

- L'amélioration de la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire, dans le cadre d'une réflexion globale pour poursuivre le développement de la zone économique (capacité du périphérique nantais, création d'un nouveau franchissement de la Loire, développement massif des transports en commun, interconnexion rapide avec la gare SNCF).
- La protection des populations riveraines, survolées (un « défi sociétal, en raison des conséquences potentielles de la hausse du trafic aérien sur les populations riveraines, sur l'environnement et sur l'urbanisme » pour le MEDEF), au travers des outils réglementaires et particuliers mis en place (PEB, PGS élargi, FCNA exemplaire). Il convient de noter que le principe du couvre-feu n'est pas partagé de façon unanime, avec quelques inquiétudes qui s'expriment sur la vigilance à avoir dans sa mise en œuvre.

En complément il convient de noter :

- ✓ Les contributions nourries du secteur aérien, avec AIR France – KLM, EasyJet, l'International Ouest club (IOC), le Syndicat des Compagnies aériennes Autonomes (SCARA), la Chambre Syndicale du Transport Aérien (CSTA) et le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS) :
 - Sur le sujet des pollutions sonores :
 - EasyJet et Air France – KLM sont ouverts à un couvre-feu de 0h à 6h, en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu. EasyJet alerte sur les impacts potentiels de restrictions plus importantes en fin de soirée, susceptibles de « remettre en cause les compagnies basées, dont le modèle repose sur l'utilisation de l'avion 11h à 12h par jour pour proposer des tarifs accessibles » risquant de condamner les dernières rotations journalières.
 - Le SCARA et le CSTA ont des positions plus tranchées sur les impacts économiques négatifs de tout couvre-feu, et le CSTA rappelle qu'il s'agit d'une « solution de dernier recours par rapport aux autres leviers d'actions devant être envisagée en premier lieu dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI », qui prévoit d'étudier en préalable « la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion foncière, les procédures opérationnelles limitant le bruit (exemple la descente continue) ».
 - Sur la gouvernance : le secteur aérien rappelle que c'est le rôle de la Commission Consultative Economique prévue par le Code de l'Aviation Civile (« qui n'a pas été réunie depuis novembre 2017 »).
 - Sur le modèle de la concession : les préoccupations du secteur rejoignent celles d'autres parties prenantes du monde économique et au-delà. EasyJet met en garde contre « une augmentation injustifiée des redevances » du fait d'investissements potentiellement élevés. L'ensemble des contributeurs du secteur aérien demandent que le fonds de réserve, financé par les compagnies opérant à Nantes Atlantique, en vue de Notre-Dame-Des-Landes (toujours actif), soit utilisé pour financer les aménagements nécessaires à la remise à niveau et au développement des infrastructures.
- ✓ Les contributions de l'Observatoire du logement de la métropole Atlantique (OLOMA) et du Club Immobilier Nantes Atlantique (CINA), rappellent le besoin en logements sur la métropole nantaise (avec une accélération de la métropolisation qui ne se dément pas, et un potentiel de foncier constructible qui tend à baisser, du fait des choix métropolitains et communaux) et le risque

d'étalement urbain lié au maintien de la plate-forme dans sa configuration actuelle.

- ✓ La contribution de la CGT qui, au-delà du réaménagement et de la protection des riverains, s'inquiète de l'« économie de la sous-traitance et du moins disant social avec la mise en concurrence de sous-traitants » et de la « flexibilité extrême des horaires » imposées aux salariés, en lien avec le développement du low-cost. Elle demande diverses améliorations sociales et critique le principe d'une concession gérée par le secteur privé « malgré les enjeux stratégiques et l'intérêt général de l'aéroport ».
- ✓ La contribution de la CCI Ile et Vilaine pour le SEARD (société d'Exploitation des Aéroports Rennes Dinard Bretagne) qui défend le renforcement du rôle de Rennes-Saint Jacques, demande de « repenser le maillage aéroportuaire du Grand Ouest dans le cadre du Pacte d'Accessibilité de la Bretagne. Elle souhaite un rééquilibrage du trafic entre Rennes, Dinard et Nantes pour optimiser les infrastructures aéroportuaires existantes et limiter les déplacements pré/post acheminement des passagers aériens par voie routière », et propose un plan de modernisation de l'aéroport de Dinard et l'amélioration de la desserte de Rennes-Saint Jacques.

Quelques acteurs ont choisi de prendre position sur une option :

- Sur le maintien d'une piste orientée Nord-Sud mise en conformité, parce qu'elle est satisfaisante d'un point de vue opérationnel pour EasyJet, Air France – KLM et la délégation de Loire-Atlantique de la CMA des Pays de la Loire et Vendée. Un allongement de 400 m. améliorerait par ailleurs, les approches.
- Sur la mise en œuvre d'une piste transversale pour le CINA, l'OLOMA et les CPME, pour éviter les zones naturelles protégées et les zones urbaines à forte densité d'habitats, et ainsi minimiser le nombre d'habitants impactés et « redonner du potentiel foncier pour le logement ». Le positionnement serait à « travailler finement » pour « réduire les contraintes pour certains habitants du sud Loire et certains équipements publics ».
- Le secteur aérien émet des préférences sur l'aérogare, soit sur un réaménagement de la structure existante combiné à un agrandissement pour redonner de la capacité et des zones différentes en fonction du modèle opérationnel à l'intérieur des infrastructures (Air France – KLM et le CSTA), soit sur une aérogare dédiée aux compagnies low-cost, avec des redevances différenciées en fonction des infrastructures fournies et utilisées du faite que « l'essentiel de la croissance du trafic provient des compagnies court et moyen-courrier low-cost » (EasyJet).

Les propositions de solutions alternatives ou d'améliorations d'une option

Les garantes ont identifié 16 contributions de ce type, détaillées dans l'annexe 6, sachant que les préconisations ou demandes de beaucoup des autres cahiers d'acteur recourent ces 16 propositions.

- 8 propositions d'amélioration d'une option proposée par la DGAC :
 - 3 basées sur le maintien de la piste Nord Sud, par l'Atelier Citoyen, EasyJet, le Collectif des pilotes des Ailes pour l'Ouest :

Les propositions de l'Atelier Citoyen, conformes à ses travaux passés (lors du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes), sont particulièrement développées. Elles visent à réaménager l'existant de « façon plus modeste et fonctionnelle », en tenant compte des besoins supposés des compagnies aériennes, en particulier des low-cost, et à mettre en œuvre des procédures de gestion des trajectoires et des survols minimisant le bruit au décollage et à l'atterrissage, avec en ligne de mire l'utilisation des nouveaux systèmes de guidage et des approches satellitaires. Elles prévoient également une restriction du trafic en jouant sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes et une interdiction des vols de nuit.

EasyJet développe une proposition de piste allongée de 400 m., intégrant l'encouragement tarifaire de flottes modernisées et moins bruyantes et des « innovations dans les opérations », sur la base de pratiques déjà mises en place dans d'autres aéroports.

Le collectif des pilotes des Ailes pour l'Ouest suggère des améliorations d'exploitation dans le cadre d'une piste allongée.

5 basées sur la mise en place d'une piste transversale, par le collectif GICA NA, le collectif DEINA, le Collectif promouvant une piste transversale minimale pour Nantes Atlantique, le collectif Nantes Atlantique Préservons l'humain, et les CPME des Pays de la Loire et de Loire Atlantique

GICA-NA, DEINA et NA Préservons l'humain proposent de construire une piste plus au nord et à l'est que l'option présentée, en vue de réduire le plus possible les survols de populations (pour épargner Bouaye et Pont Saint Martin en particulier), et d'établissements scolaires et publics en général. GICA-NA développe une solution d'ensemble et NA Préservons l'humain suggère en sus des règles de navigation et d'exploitation contraignantes pour limiter le bruit, et une régulation de la croissance du trafic aérien.

Les CPME des Pays de la Loire et de Loire Atlantique font des propositions complémentaires d'aménagement de la piste transverse proposée dans le dossier.

Le Collectif promouvant une piste transversale minimale pour Nantes Atlantique propose l'exploitation de la piste actuelle couplée à une piste transverse raccourcie, sur la base d'une interprétation minimaliste des réglementations correspondantes.

- 2 propositions de transfert de l'aéroport par le COCETA et le COLTRAN

Le COLTRAN et le COCETA portent des propositions d'emplacement pour un transfert, qui tiennent compte des « critères de superficie, de « morphologie » de l'emprise, de géographie territoriale, de relation avec la zone de chalandise ». Ces propositions font suite à une étude de terrain sur la Loire Atlantique, qui prend en compte l'analyse cartographique des enjeux humains, environnementaux, économiques et agricoles connus sur le territoire des Pays de la Loire et réalisée par la DGAC. Le COLTRAN précise avoir consolidé « les réflexions des associations, élus et acteurs du monde économique favorables à l'alternative transfert pour progresser dans l'analyse des conditions de mise en œuvre en tenant compte de la situation immédiate, des contraintes », pour proposer 4 zones au nord-est de Nantes, susceptibles d'accueillir une plate-forme.

Le cahier d'acteur fait état d'un intérêt pour cette possibilité, de la part de certains élus, confirmé par le cahier d'acteur des élus départementaux du Pays d'Ancenis (porté par M. Claude Gautier), de façon très mesurée, sans que les rédacteurs s'identifient avec précision ni ne précisent le degré d'adhésion des populations et des autres collectivités, s'agissant d'un projet de grande ampleur et notoirement structurants et impactant.

- 5 propositions de restriction du trafic aérien, associées à un maintien de Nantes Atlantique par Rezé à Gauche Toute, les Elu.e.s écologistes et citoyens⁴, la commune de Rezé, France Nature Environnement⁵, et les habitants de la butte de Praud

Ces propositions tablent, à des degrés divers, sur une décroissance du trafic aérien, en utilisant divers leviers : la fiscalité, la tarification, les interdictions de vol sur une plage horaire au-delà du créneau 0h-6h, la répartition du trafic entre les aéroports du Grand Ouest, etc. Peuvent s'y ajouter des évolutions de procédures d'atterrissage et de décollage, l'utilisation de dispositifs de navigation performants, etc., pour réduire le bruit.

- 1 proposition de « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé,

4 EELV Pays de la Loire ; Groupe écologiste et citoyen Pays de la Loire ; Groupe des élus.e.s écologistes et citoyen de Nantes et Nantes Métropole ; Groupe écologiste Ville de Saint Nazaire

5 FNE Pays de la Loire ; Bretagne-Vivante ; Ligue de Protection des Oiseaux 44

par EGS INFRA, au titre des engagements du Premier ministre de janvier 2018, sur la base de mesures conformes à ses travaux passés élaborés quand le transfert vers Notre-Dame-des-Landes était d'actualité.

Les coupons T

Une adresse postale pour l'envoi de courriers, était disponible tout au long de la concertation.

Le coupon T associé à un dépliant d'information, a été déposé dans les lieux publics du périmètre de la concertation et distribué lors d'opérations d'action « in situ » et lors d'ateliers ; le dispositif est resté opérationnel tout au long de la concertation.

Les résultats

637 coupons T ont été reçus au 31 juillet 2019.

Le format même des coupons ne permettait pas une grande argumentation. Certaines réponses ne contenaient qu'un mot « transfert ». Toutes les options ont été mentionnées, parfois sous forme de choix appuyés par rapport au dossier (ex : « je choisis l'option 3 pour la piste ») parfois plus vague (par exemple « oui à un parking digne de ce nom »). au lieu de dire : option 1 de réaménagement du parking)

Les enjeux relèvent de ceux identifiés dans le traitement des contributions : santé, écologie, avenir de l'aérien...

Aucune option ne ressort particulièrement (sauf le transfert).

Le « déni de démocratie » est fréquemment mentionné ainsi que la défiance envers la démarche de la DGAC et dans le futur de l'aéroport.

LA CONCERTATION DANS LE DISPOSITIF PRÉSENTIEL

Les réunions, ateliers, rencontres de terrain et permanences

Une réunion publique d'ouverture a été organisée à Nantes le 4 juin, pour informer sur le projet et sur la concertation. Un temps d'expression a été accordé à 8 parties prenantes représentatives du monde associatif, du monde économique, des spécialistes de l'aérien (avec des logiques de regroupement pour limiter le nombre d'interventions), pour exposer en quelques minutes leurs convictions par rapport à la problématique et leurs attentes par rapport à la concertation. Un temps de questions / réponses a eu lieu avec la salle.

Le dispositif d'ateliers collaboratifs visant à recueillir l'avis des parties prenantes au travers d'échanges collaboratifs a constitué l'essentiel du dispositif présentiel.

Le déroulement commun à chaque atelier a été le suivant :

- L'ouverture par l'hôte (le maire, le président de la CCI, etc.),
- Un accueil de la préfecture,
- Une courte présentation par les garantes de la concertation préalable et de leur rôle,
- Une présentation rapide par la DGAC du projet (l'opportunité, le projet et ses options, l'évocation des alternatives) et selon le cas :
 - Une séance de questions/réponses avec les participants (« petit déjeuner » avec les acteurs économiques, par exemple)
 - Des tables rondes avec des experts suivies d'une séance de questions/réponses avec les participants (l'atelier sur les impacts sanitaires)
 - Une séance de travail par sous-groupe avec les participants, et de restitution par chaque table, sur autour de 2 questions proposées par la DGAC :

« Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous demain ? »

Comment concilier développement de la Métropole et protection des populations et de l'environnement ? »



CONCERTATION PREALABLE Nombre de participants par rencontre

	Date de la rencontre	Nombre de participants			
			Atelier Nord Loire (Nantes) #2	mardi 2 juillet 2019	31
Réunion élus locaux	lundi 27 mai 2019	45	Permanence "écoute riverain" Pont-Saint-Martin	mardi 2 juillet 2019	35
Réunion publique d'ouverture	mardi 4 juin 2019	390	Permanence "écoute riverain" Bouguenais	mardi 2 juillet 2019	15
Atelier "associations et acteurs" #1	vendredi 7 juin 2019	26	Permanence "écoute riverain" Chevrolière	mercredi 3 juillet 2019	10
Atelier Sud Loire (Saint-Aignan)	mardi 11 juin 2019	81	Permanence "écoute riverain" Sorinières	mercredi 3 juillet 2019	60
Atelier Sud Loire (Bouguenais)	mercredi 12 juin 2019	149	Permanence "écoute riverain" Saint-Aignan	jeudi 4 juillet 2019	30
Atelier "Petit-déjeuner" acteurs économiques	jeudi 13 juin 2019	41	Panel citoyens Atelier #3	jeudi 4 juillet 2019	38
Panel citoyens Atelier #1	jeudi 13 juin 2019	9	Atelier "enjeux sanitaires"	lundi 8 juillet 2019	107
Atelier employés plateforme aéroportuaire	jeudi 13 juin 2019	123	Permanence "écoute riverain" Bouaye	jeudi 11 juillet 2019	150
Atelier Nord Loire (Nantes) #1	mercredi 19 juin 2019	28	Permanence "écoute riverain" Nantes	jeudi 11 juillet 2019	12
Panel citoyens Atelier #2	samedi 22 juin 2019	38	Permanence "écoute riverain" Bouguenais	vendredi 26 juillet 2019	50
Ateliers Sud Loire (Rezé) #1	mardi 25 juin 2019	89	Permanence "écoute riverain" Saint-Aignan	vendredi 26 juillet 2019	60
Ateliers Sud Loire (Rezé) #2	mercredi 26 juin 2019	91	6 rencontres terrain (2 marchés, 2 aéroport, 1 campus, 1 SNCF)	juillet et août	360
Atelier "associations et acteurs" #2	jeudi 27 juin 2019	32	TOTAL		2100

Les résultats

Dans l'ensemble, les réunions et ateliers se sont bien déroulés.

Les participants sont, la plupart du temps, venus en nombre, avec un public homogène, essentiellement constitué de riverains de la plate-forme, même pour les ateliers du Nord Loire dont l'ambition était de mobiliser les Nantais sur un sujet qui les concerne.

Les maires des communes hôtes ont été présents pour accueillir les participants et ouvrir les ateliers.

Les principales associations de riverains ont été présentes de façon constante, voire sur représentées parfois. Certaines associations ont parfois voulu monopoliser l'attention et perturber le bon déroulé de la réunion, avec des discours de tribune, parfois avec le soutien d'élus. Le monde économique a été peu présent en dehors de la réunion d'ouverture et de l'atelier spécifiquement organisé pour lui.

De ce fait les résultats des ateliers reflètent très fortement les avis et exigences riveraines, au détriment d'une vision plus globale et territoriale de la problématique.

L'organisation d'ateliers participatifs, décidée avec l'accord des garantes, était conçu pour faire une place à aux expressions individuelles et collectives, majoritaires et minoritaires, dans un contexte où le risque de pressions entre parties prenantes locales n'était pas à négliger. De ce fait, tous les participants ont pu donner leur avis et défendre des positions. Les parties prenantes défendant des formes de décroissance et le maintien de Nantes Atlantique, ou les collectifs ne jugeant pas réaliste un transfert de l'aéroport notamment à court terme et défendant des options de piste, ont ainsi eu la possibilité de défendre leurs points de vue en public. La plupart des parties prenantes ont élaboré des cahiers d'acteurs pour consolider leurs positions.

C'est la raison pour laquelle il n'y a pas eu de consensus mais la réalité de toutes les expressions dans leur diversité et complexité.

La réunion publique d'ouverture et les ateliers Nord Loire et Sud Loire (tout public, sur inscription)

La réunion d'ouverture et le premier atelier tout public (à Saint-Aignan de Grand Lieu) ont été l'occasion d'une expression forte de la colère suite à la décision de ne pas transférer l'aéroport à Notre Dame des Landes, du manque de confiance dans le maître d'ouvrage et du souhait qu'un nouveau transfert soit étudié.

Ces réactions sont à mettre en perspective avec ce qu'il faut bien qualifier d'absence de la puissance publique sur le terrain pour porter la décision d'abandon du transfert auprès de populations légitimement inquiètes de leur avenir, laissant souvent les élus en faire leur affaire...

Par la suite, les garantes ont pu constater la présence, dans les ateliers « tout public », de citoyens attentifs. Certains ont profité du débat pour comprendre les enjeux et s'associer pour produire des cahiers d'acteurs. Si ces réunions ont connu des moments de tension, il faut souligner que les participants ont accepté de « jouer le jeu » du travail d'analyse demandé, en suivant les règles proposées par la DGAC, et de travailler de façon constructive selon le format demandé écrit et restitution collective, sans pour autant renoncer à faire part de leurs convictions et avis.

Le sujet du transfert a été évoqué dans toutes les réunions, même s'il ne faisait pas l'objet de la concertation, et était abordé dans le dossier de concertation sous l'unique aspect des difficultés à trouver un site adapté en Loire Atlantique. Les garantes ont proposé que ceux qui souhaitaient aborder ce sujet proposent un cahier d'acteur avec des arguments. Un Collectif a fait un très gros travail de recherche et a même fait visiter aux garantes un site qu'il juge adapté (26 juin), au nord d'Ancenis, pendant la concertation, qu'il a décrit dans son cahier d'acteur.

La piste transverse a été régulièrement proposée avec une variante soutenue par deux collectifs, en vue de minimiser les nuisances.

L'opportunité du projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique est directement liée à la question de l'évolution du trafic aérien et le dossier de concertation du maître d'ouvrage se base sur l'hypothèse d'une croissance continue du trafic aérien. Une partie du public (qui semblait acquis au rejet de l'avion comme moyen de déplacements de loisirs, voire professionnels) a contesté le caractère inéluctable de cette croissance.

De façon générale, les arguments, préconisations et propositions ont été reprises dans des cahiers d'acteurs.

Les garantes ont enfin pu constater la très forte confiance dont elles bénéficiaient, avec des personnes n'hésitant pas à les solliciter pour des questions ou des conseils en vue de cahiers d'acteur, avec une grande écoute des réponses qu'elles apportaient et le maintien des liens constants pour des formes d'intermédiations avec la DGAC.

Les ateliers « associations et acteurs » (sur inscription)

Les 2 ateliers, organisés en début et au milieu de la concertation préalable (les 7 et 27 juin) devaient réunir les parties prenantes de la société civile et les chambres consulaires. En pratique le monde associatif a été surreprésenté, sous ses diverses composantes et convictions, et seul le CESER, l'association Plein Centre (commerçants du centre-ville de Nantes), et la Chambre de l'agriculture de Loire Atlantique ont été représentés à l'un ou l'autre des ateliers. L'ACNUSA a été présente en tant qu'observatrice le 27 juin.

Le 1^{er} atelier a réuni 26 personnes* dont la quasi-totalité avait participé à la réunion d'ouverture de la concertation du 4 juin. Il a été l'occasion pour la plupart des associations de poser de nombreuses questions (plus de 2h) et d'obtenir des clarifications même si certaines ne les ont pas convaincues. La DGAC s'est engagée à fournir certains éléments complémentaires et à approfondir certains sujets. En l'absence de la presse, la parole a été libre et nourrie, les postures des uns et des autres assises plus sur des questions précises et argumentées que des discours de tribune, même si les clivages en « pro » et « anti » transfert se sont fait sentir. La réunion s'est déroulée de manière satisfaisante. Les associations ont commencé à débattre entre elles, pas contre l'Etat, ce qui était l'un des objectifs de ce premier atelier. Les participants ont apprécié le format en petit comité et certains ont proposé des tables rondes pour approfondir des sujets, pour l'atelier le 27 juin.

Les participants ont formulé plusieurs propositions, dont l'actualisation des fonds de cartes, des témoignages vidéo d'autres aéroports en France sur leur développement, la publication du calendrier de l'étude d'approche équilibrée pour mettre en œuvre le couvre-feu, le traitement du réaménagement en CCE, la présentation d'un site propice au transfert à la DGAC et aux garantes (qui ont donné leur accord et effectué cette visite le 26 juin), la mise en œuvre d'études plus détaillées sur la piste transverse notamment en matière environnementale, l'approfondissement du développement et de l'urbanisation possible à Rezé, Bouguenais ou l'île de Nantes ...

* COLTRAN, Sud Loire Avenir, ACSAN, Des Ailes pour l'Ouest, l'Atelier Citoyen, DEINA, COCETA, France Nature Environnement Pays de la Loire, Groupe nature de Saint-Aignan de Grand Lieu, CESER Pays de la Loire, Collectif de médecins, GICA-NA, Plein Centre

L'atelier du 27 juin a réuni une trentaine de personnes*, qui se sont réparties sur 4 tables rondes, comme demandé lors du 1^{er} atelier, sur les thèmes suivants, soumis au préalable aux participants : - Quel projet pour mieux protéger la population ? - Comment moderniser Nantes Atlantique pour répondre à l'évolution des besoins de mobilité aérienne ? - Quelles mesures pour minimiser l'impact environnemental du projet ? - Vos alternatives ou mesures complémentaires au projet ? (Ce dernier thème permettant d'aborder la question du transfert pour les associations qui le souhaitent).

Si la répartition des participants s'est faite facilement au début de l'atelier, les échanges sont vite devenus difficiles pour les 2 tables chargées des thèmes de la protection des populations et des alternatives ou mesures complémentaires au projet. Des tensions entre les participants ont rendu très difficiles les échanges, du fait des ressentiments passés qui ont refait surface, avec beaucoup de difficultés à abandonner les positions et postures individuelles pour argumenter sur des propositions trop éloignées des convictions de chacun. Les participants qui ont tenté de dérouler l'exercice autour de constats de consensus et de divergences ont souvent eu du mal à mobiliser ces 2 tablées, mais ne sont pas découragés pour autant.

Les points de sortie sont divers :

- Avec des convictions partagées : la protection des populations comme exigence prioritaire ; la nécessaire fluidification des trafics en amont, sur le périphérique et sur les ponts car « tout se passe dans un mouchoir de poche » ; l'option transverse portée par la DGAC comme étant la plus impactante pour l'environnement (remblais, croisement d'un couloir avifaune - sujet à éclaircir, le ruisseau de la Patouillière...); le besoin de transports en commun,
- Avec des divergences : le besoin de réaxage de la piste : quel impératif ? ; la prolongation du TRAM (avec de multiples arrêts) ou un bus à haut niveau de service en site propre ? ; la nécessité de limiter les déplacements aériens ; le rôle de Nantes Atlantique en tant que levier de développement ; l'articulation entre ce qu'il faut faire entre le moyen terme et le long terme, en particulier en termes de protection des riverains ; le transfert de Nantes Atlantique,
- Avec des demandes : le besoin de préciser le nombre de personnes survolées par option ; la mise en place immédiate des mesures de protection des riverains, avec un couvre-feu ; des compensations importantes en cas d'allongement de la piste (agriculture, réserve foncière à constituer, proximité d'une zone humide et d'une zone de landes à haute valeur environnementale) ; des cartes précises avec les emprises au sol ; l'approfondissement des impacts bruit sur la faune et la flore ; un système d'information géographique (SIG) sur les emprises pour chaque option.

* idem atelier du 7 juin + LPO, EGS Infra, SNPN, CeDpa, Chambre d'agriculture

L'atelier « petit déjeuner avec les acteurs économiques » (sur inscription)

L'atelier a réuni une quarantaine de participants, sous l'égide du président de la CCI Nantes-Saint Nazaire. Il a donné l'occasion aux acteurs économiques de formuler de nombreuses questions et plusieurs critiques, et de témoigner de leurs attentes.

Les participants ont écouté attentivement les réponses apportées par la DGAC.

Les critiques ont particulièrement porté sur les prévisions de croissance du trafic prises en compte pour élaborer le projet de réaménagement, du fait d'un point de sortie 2019 se profilant aux alentours de 7 millions

de passagers, au-dessus de la prévision, ce qui alimente le déficit de confiance sur ce sujet.

La crainte d'un projet qui « casse la croissance et l'attractivité du Grand Ouest » était forte, si les mesures de protection des riverains, dont le couvre-feu, contraignaient fortement le trafic, et mettaient en récession la dynamique de développement en envoyant un signal de décroissance qui provoquerait un désengagement des investisseurs potentiels.

L'opposition entre low-cost et opérateurs classiques inquiétait les participants, d'autant que certaines compagnies ont adopté un standard qui se rapproche de l'offre classique.

Les attentes exprimées étaient nombreuses :

- pour les commerçants nantais, prendre en compte le tourisme en augmentation et l'image donnée par Nantes, dans le choix d'une option ;
- pour AIRBUS, l'accueil rapide du Beluga utilisé pour le fret, etc.

Plusieurs participants ont témoigné du rôle de l'aéroport dans leur activité, et dans l'attractivité du territoire, pour faciliter les déplacements vers l'Europe et l'international, ou en direction de Nantes.

La capacité de l'Etat à mener le projet dans les temps, et la question de la fermeture de la piste pendant les travaux ont aussi été des sujets d'inquiétude. Les participants ont insisté sur la question de l'accessibilité, et de la gestion de la concession en vue des travaux urgents à mener, et sur la nécessité d'associer les corps intermédiaires à l'élaboration d'une solution.

A noter la demande d'un « aéroport responsable » dans un territoire prônant la responsabilité sociétale des entreprises.

Plusieurs de ces thèmes ont été repris dans les cahiers d'acteurs du monde économique.

La conférence participative « enjeux sanitaires » du 8 juillet 2019 (sur inscription)

Cet atelier a été ajouté en cours de concertation suite à diverses demandes. Il a été organisé par le maître d'ouvrage avec l'accord des garantes.

Il était très attendu par diverses parties prenantes et a réuni près de 100 personnes, dans un format très différent des ateliers collaboratifs, pour gérer la confrontation entre la rationalité des experts et les inquiétudes du public, difficulté que l'on rencontre très souvent dans les concertations.

Cet atelier, assez technique, était organisé sous la forme d'une conférence ouverte au public sur inscription avec une présentation de plusieurs experts autour de 2 thématiques : les polluants atmosphériques et le bruit. Après chaque temps de présentation par les experts s'ouvrait un temps de questions – réponses. L'objectif était d'apporter un regard différencié sur les impacts sanitaires, grâce à un panel d'experts de compétences diverses.

Le public a fait preuve d'une écoute active, au début de l'atelier, puis les débats sont devenus houleux au fil de la soirée. Certains participants étaient plus dans la défense de leurs certitudes ou inquiétudes que dans le questionnement des intervenants, et regrettaient que des médecins ne soient pas sur la tribune (ce que n'avaient d'ailleurs pas souhaité les médecins localement impliqués dans la concertation).

Des interventions explicatives et de recadrage par le directeur du projet, le sous-préfet ou les garantes ont été nécessaires pour permettre un débat plus apaisé et une écoute attentive envers les experts.

A cette occasion, il a été confirmé que la mesure des particules ultra fines relevait du domaine de la recherche (non encore réglementée) et qu'un dispositif était en cours de construction sur ce territoire pour 2020. Des données étaient régulièrement publiées et en accès libre, qui confirmaient que la pollution atmosphérique de Nantes était similaire à celle d'une zone périurbaine à fort trafic routier où il n'y aurait pas d'aéroport.

Des questions très précises ont été posées sur les impacts du bruit, et notamment des avions, sur la santé de tous les publics dont les plus fragiles et les enfants. Ce fut l'occasion de présenter l'expertise complémentaire commanditée par la CNDP auprès de spécialistes notamment sur l'analyse des préconisations de l'OMS.

L'ACNUSA, l'ARS, la DGAC ont pu témoigner de leur implication sur ce sujet et des études en cours d'une part pour engager des mesures mais également pour traiter le bruit à la source selon différents indices Lden (moyenne des bruits sur un jour avec une pondération), Ln (moyenne des bruits la nuit) ou Nax (événements

sonores dans la durée intégrant les pics de bruit), ce dernier étant conseillé par l'expertise de la CNDP. Les experts en tribune comme dans la salle ont pu échanger sur ces sujets complexes.

Une fois les expertises présentées, le public a pu poser des questions et avoir des réponses pendant plus d'une heure ; toutefois certains sujets ont été difficilement audibles en face d'un public qui voulait défendre « sa cause » et « son ressenti » et refusait d'entendre par exemple que la performance environnementale des avions s'est substantiellement améliorée depuis 10 ans, notamment en termes d'émissions de polluants atmosphériques, contrairement aux pollutions terrestres (voitures).

Certains participants ont fait part d'une frustration sur le mode d'animation, souhaitant uniquement poser des questions et ne pas avoir d'experts en face d'eux, ou souhaitant uniquement faire partager leurs convictions.

Les garantes ont regretté que des supports explicatifs n'aient pas pu être projetés, pour faciliter la compréhension de sujets complexes et canaliser l'attention du public sur les attendus essentiels des interventions ; toutefois ils ont été mis à disposition sur le site du projet.

Les garantes ont regretté le manque de mobilisation de la DGS et de l'ANSES, citées à plusieurs reprises pendant l'atelier et relayées par l'ARS.

Au final, cet atelier sur les enjeux sanitaires a pu avoir lieu en impliquant à la fois des intervenants nationaux et locaux (correspondant bien à la demande initiale des parties prenantes et des garantes). Il a permis de donner « l'état de l'art » de ces sujets à un public plus vaste, d'apporter des données jugées parfois de trop long terme selon certains participants qui auraient voulu des réponses concrètes à court terme (2020 – 2021). L'apport des progrès technologiques a en particulier été contesté car perçu comme produisant des effets à trop long terme.

Cette conférence participative a permis d'acter différentes propositions relatives à la création d'un observatoire et la mesure de particules ultra fines, de préciser les enjeux portés dans le plan de gêne sonore (PGS) ou le plan d'exposition au bruit (PEB), l'apport des évolutions technologiques des avions passés et surtout à venir pour la réduction d'émissions de polluants et réduction du bruit.

Certains participants ont adressé des remerciements aux intervenants et aux garantes d'avoir pu tenir un atelier sur ces enjeux sanitaires.

L'atelier « Employés de la plate-forme aéroportuaire »

L'atelier a été organisé sur le temps du déjeuner de façon à permettre à l'ensemble des employés travaillant sur la plateforme aéroportuaire de s'informer et participer. Il a pris la forme d'un parcours dédié : accueil puis panneaux d'information, complétés par les explications données par des personnels de la DGAC, puis travail autour d'un mur de post-it, complété par les participants au fil de l'atelier. Des facilitateurs étaient présents pour les aider, s'ils le souhaitaient.

Ce mur était organisé autour des 2 questions proposées par la DGAC : « Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous demain ? » et « Comment concilier développement de la Métropole et protection des populations et de l'environnement ? »

Certaines contributions ont été le fruit d'une réflexion individuelle, d'autres d'une réflexion collective.

« Confort et qualité de service » et « desserte » sont les thèmes qui ont été les plus approfondis par les participants, bien que l'ensemble des grands enjeux du projet aient été abordés.

Des constats partagés :

- Saturation actuelle de l'aérogare,
- Il n'existe ni système de coupe-fil efficace, ni passage spécifique dédié aux voyageurs en retard,
- Suppression des doublons dans l'aéroport,
- Des participants mettent en avant la nécessité de préserver les populations proches de l'aéroport. Ils affirment que la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h du matin ne freinera pas le développement de l'aéroport. En cas d'instauration d'un couvre-feu, certaines compagnies pourraient vouloir quitter Nantes-Atlantique, ce qui entraînerait des suppressions d'emplois.

Des propositions très variées :

Pour l'aérogare :

- Volonté d'un terminal unique : simple, fonctionnel, flexible, modulable et évolutif par tranches selon l'évolution du trafic.
- Une deuxième aérogare à l'ouest de la piste, tout en gardant l'aérogare existante pour un autre usage (par exemple, pour les vols *low-cost* et *regular*)
- Une nouvelle aérogare à l'ouest est compatible, estiment-ils avec l'option d'une piste transversale,
- Ou encore 4 terminaux : *low-cost*, commercial « majoré » pour des passagers en correspondance, pour le fret, qui a besoin d'être redynamisé et « pôle affaires et général » permettant l'accueil d'un aéroclub, de jets d'affaires ou des unités aériennes d'évacuation sanitaires.

Pour les futurs services de l'aérogare :

- Sièges toilettes supplémentaires, conciergerie, pharmacie, renforcer l'accessibilité, emplacements pour la gestion des déchets, signalétique... besoin de places de stationnement sous forme de parkings en silos.
- Les besoins des personnels de l'aérogare ont aussi été évoqués : bureaux et de points de contrôles, ainsi qu'en créant des locaux pour les assistants piste, réaménager les 2 infirmeries...

Pour l'aménagement des pistes sous le prisme de la performance aéronautique :

- Réfection de la piste existante,
- ILS,
- Voies de dégagements à grande vitesse,
- 2 taxiways parallèles pour la gestion des avions au sol

Des parkings avions supplémentaires : disposer de places de stationnement adaptées aux besoins des compagnies aériennes

La nécessité d'associer les parties prenantes à l'aménagement de Nantes-Atlantique :

- Mettre en place des groupes de travail exploitants avec le gestionnaire
- Associer Météo-France à la réflexion portant sur les équipements météorologiques de la plateforme.
- Mettre en place une coordination indépendante, pour limiter et stopper les effets de pointe
- Besoin d'une vision à long terme concernant l'emploi des salariés de la plateforme

Sur les options d'aménagement de piste :

- Il serait injuste de modifier le sens de la piste (piste en V ou piste transversale) car de nouvelles personnes seraient impactées
- D'autres estiment que la piste transversale offre la meilleure solution car c'est l'option qui impacte le moins de résidents. Cette solution permettrait également d'avoir plus de souplesse dans l'utilisation de la piste (elle permet de profiter des vents dominants)
- Des participants plaident pour une seconde piste. Avoir 2 pistes permettrait de mieux répartir les nuisances entre les populations, ce qui les rendrait plus acceptables

Toutes les options de piste sont proposées sans faire consensus.

Sur la desserte : les employés de l'aéroport questionnent les solutions qui seront apportées d'ici 2025 au problème de saturation des parkings aux abords de l'aérogare.

Sur l'accessibilité routière de l'aéroport : co-voiturage, route dédiée, gare routière pourrait se situer à l'aéroport, liaison directe périphérique – aéroport, extension de l'amplitude horaire des services actuels et futurs soit renforcée, améliorer la desserte de l'aéroport, prolonger la ligne 3 de tramway jusqu'à l'aérogare, prolonger jusqu'à l'aéroport la ligne ferroviaire allant de Nantes vers la Bretagne, créer des accès spécifiques (en site propre par exemple) pour les vélos et les piétons

Sur le renforcement de l'offre de stationnement : création de parkings en silos, deux offres distinctes pour les usagers (plus ou moins proche), séparation des parkings réservés aux personnels et aux voyageurs a également été proposée, agrandissement des stationnements vélos et les 2 roues motorisées.

Les permanences « écoute riverains » (tout public, sans inscription)

Environ 400 personnes sont venues à des permanences dans les communes de Bouaye, Bouguenais, La Chevrolière, Les Sorinières, Nantes, Pont Saint Martin, et Saint-Aignan de Grand Lieu pour se renseigner sur l'impact qu'aurait le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique sur leur vie quotidienne et leur habitation. Les mairies ont mis à disposition une salle.

Ces permanences avaient vocation à informer les riverains et à clarifier certains points importants individuellement. Il n'était en aucun cas demandé aux participants de faire un choix sur les options portées à la concertation, ni prévu de se servir des expressions recueillies comme un vote local.

Un stand de présentation du projet, de grandes cartes du PEB et des dossiers de concertation étaient consultables. Des synthèses et des coupons T ont été mis à disposition du public.

En moyenne 6 personnes de la DGAC et de la préfecture étaient présentes et répondaient aux questions. Les élus de certaines communes du Sud Loire ont mobilisé leurs administrés pour venir s'informer sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, via une publicité dans le journal municipal, des dates de permanences dans leur commune.

Les maires ou leurs adjoints étaient régulièrement présents à l'ouverture de la permanence ou même pendant toute la durée.

Les garantes ont été présentes à la quasi-totalité des permanences pour s'assurer que les réponses étaient apportées et répondre elles-mêmes aux interrogations du public. A cette occasion elles ont entendu de nombreux regrets exprimés sur le climat « délétère » entretenu localement par certains collectifs, qui nuisait à la concertation. Les garantes ont également noté que certains critiquaient la concertation mais rarement la garantie qu'elles assuraient.

Deux réunions ont connu une grande affluence du fait d'une mobilisation de certains collectifs et de la remise pendant la permanence du cahier d'acteur de la commune.

Après l'expression assez constante d'un sentiment de colère et du constat d'un « déni de démocratie », les principales questions ont porté sur :

- Les différentes options de piste,
- Le transfert,
- Le couvre-feu,
- Le bruit et sa cartographie,
- Les mesures de compensation et leurs mises en œuvre effectives et les critères pour en bénéficier,
- L'accessibilité de l'aéroport,
- La qualité de service de l'aéroport jugé « minable » par certains,
- La répartition des vols sur les aéroports du Grand Ouest,
- Le coût des travaux et leur durée.

Les préoccupations ont régulièrement porté sur :

- L'augmentation du trafic,
- Pourquoi n'y-a-t-il pas de projet d'aménagement territorial global, pourquoi des permis de construire sont-ils encore accordés
- Les indemnités possibles, l'insonorisation, le coût de l'immobilier et les dépréciations éventuelles,
- Le bruit et ses conséquences sur le sommeil et la santé,
- Les trajectoires et surtout l'impression de modification récentes des trajectoires,
- Les conditions de vol et de survol des différentes communes,
- La protection des riverains survolés et notamment la protection des enfants,
- La mise en place du guidage automatique au nord ILS et ses conséquences,
- L'option de la piste transverse ou au contraire le transfert selon la situation géographique du lieu de la permanence, chacun voulant transmettre/déplacer les nuisances.

Les permanences ont majoritairement mobilisé des riverains du Sud plutôt que de Nantes.

Les participants ont apprécié de pouvoir avoir des réponses sur leur cas personnel.

Les rencontres de terrains

Ces rencontres mobiles se sont déroulées sur des lieux où se trouvaient des publics susceptibles d'être intéressés par le réaménagement de l'aéroport, mais ne participant peut-être pas spontanément à la concertation.

Il s'agissait donc d'expliquer qu'une concertation était en cours, et de recueillir les avis sur le terrain, de publics diversifiés.

Les rencontres étaient organisées autour d'un stand, où les personnes intéressées pouvaient s'entretenir avec un membre de la CNDP, un expert de la DGAC et/ou l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Un à deux autres membres de l'équipe projet parcourait le lieu de rencontre afin d'aborder le public. Les passants ont pu retrouver le dépliant reprenant les principales informations autour du projet, présenté synthétiquement, un coupon T pour faire parvenir ultérieurement ses observations, et l'adresse du site de la concertation.

- Rencontres de terrain sur des marchés : Talensac et marché de la petite Hollande

Un stand a été installé les 2 matinées, plus de 150 dépliant ont été distribués. En règle générale, les passants étaient au courant du réaménagement mais ne connaissaient ni les détails du projet, ni la tenue d'une concertation. De nombreux passants ne se sentaient pas concernés. Les interrogations principales concernaient la prise en compte de la parole des participants à la concertation, les impacts du réaménagement ainsi que le coût et le temps de mise en service du projet. La population très diverse française et étrangère notamment du second marché s'est largement exprimée sur la nécessité d'avoir des vols directs sans rupture pour aller vers leur destination finale.

- Rencontre de terrain – Quai François Mitterrand

Cette rencontre à proximité de l'école d'architecture, a permis d'interpeller un public jeune sur la concertation en cours. Il n'y avait pas de stand. La plupart des étudiants était peu informée sur le projet de réaménagement, encore moins sur la concertation et ne se sentait pas concernée. Les passants non étudiants étaient plus au courant, sans connaître les détails. Les plus informés étaient les riverains de l'aéroport.

Il ressort de cette rencontre le souhait d'une baisse de trafic à Nantes Atlantique, afin de maîtriser les impacts négatifs sur le lac de Grand Lieu et le développement « irraisonné » du low-cost. Par ailleurs, l'idée de développer davantage les autres aéroports de la région a été exprimée.

- Rencontre de terrain – Gare de Nantes

46 dépliant et 6 synthèses ont été distribués. Si la majorité des passants était bien au courant qu'il existait un projet, ils n'étaient pas informés de la concertation. Plusieurs profils ont été rencontrés : les jeunes ne se sentaient pas concernés, les riverains très au courant et s'étaient déjà rendus sur le site pour contribuer, et/ou à des ateliers. Beaucoup regrettaient l'abandon du transfert, et certains étaient sceptiques sur la prise en compte de leur parole lors de cette concertation.

Beaucoup de voyageurs ne vivent pas dans la région et ne se sentent pas concernés.

- Rencontres terrain sur l'aéroport de Nantes Atlantique

L'objectif était d'entendre la parole des voyageurs ainsi que les usagers et professionnels de l'aéroport. Une centaine de dépliant ont été distribués. Le stand attire des voyageurs déjà au courant du projet. D'autres voyageurs sont abordés lors de leur enregistrement. Beaucoup sont au courant du projet par les médias. Les voyageurs en partance viennent de régions alentours (Bretagnes, Vendée, Sarthe).

Il ressort de cette rencontre que les voyageurs ressentent un réel problème dû à la saturation et à la vétusté de l'aéroport (problème de stationnement, de sièges disponibles, une signalétique confuse). Les voyageurs appréciaient la proximité de l'aéroport, et souhaitaient qu'il soit accessible, « à taille humaine ». Les voyageurs regrettaient parfois que l'aéroport de Rennes ne soit pas davantage développé. Pour les professionnels, ces rencontres ont mis en évidence les principaux points suivants :

- L'augmentation des flux de voyageurs est très clairement ressentie,
- L'aérogare est en saturation et le niveau de service s'en trouve détérioré. Avec des conséquences sur les voyageurs, mais aussi sur les professionnels, qui évoluent maintenant dans l'inconfort et inquiets d'une potentielle fermeture de l'aéroport durant les travaux.

Enfin est ressorti le souhait de voir l'aéroport devenir, ou demeurer, un aéroport « à taille humaine ».

Le panel citoyen

Le panel citoyen s'est déroulé en 3 étapes, en vue de formuler un avis argumenté sur 2 questions : « Nantes Atlantique, quel aéroport voulons-nous ? » et « développement du territoire et de l'aéroport et protection des populations et de l'environnement ? », sans rechercher un compromis, mais des arguments sur les points de consensus et de dissensus.

Les garantes ont participé à l'ensemble des réunions pour s'assurer du bon respect des règles de fonctionnement, et en particulier du fait que les participants puissent s'exprimer librement, et que l'avis final produit était conforme à ce qui a été validé lors de la réunion n°3.

- Rencontre n°1 le mercredi 12 juin : présentation en détail du projet, des enjeux et des variantes, et réponse aux questions du panel.

Sur les 30 citoyens qui avaient été sélectionnés, 10 seulement sont venus, ce qui tend à montrer que le sujet susciterait un intérêt mineur ou serait trop clivant. La garante a donné son accord pour engager le travail avec les 10 citoyens de Rennes, Nantes Centre, La Chevrolière et Pont Saint Martin (donc le Sud, le Nord et le Grand Ouest représentés) et a annoncé que d'autres citoyens seraient mobilisés pour la prochaine réunion.

Elle a noté une grande qualité d'écoute active, avec des questionnements et déjà des propositions et de bienveillance mutuelle, et un grand souci de compréhension du projet de réaménagement et ses variantes.

- Rencontre n°2 le jeudi 22 juin : étude des scénarios par sous-groupes, de leurs impacts et des mesures compensatoires acceptables.

Suite à une nouvelle campagne de recrutement, l'assistance a été portée à 37 personnes, toujours en respectant les règles de recrutement initiales du panel. Les nouveaux venus ont bénéficié d'une présentation du projet et de la concertation, en amont du démarrage de l'atelier, après un accueil par le sous-préfet chargé de mission sur l'aéroport. La DGAC a confirmé le principe de comptes rendus anonymisés des ateliers.

La DGAC et la Préfecture ont mobilisé 2 experts et des 2 personnes en appui de l'animation des tables.

Les garantes ont noté une ambiance studieuse tout au long de la journée : les participants ont accepté et mis en œuvre les règles du jeu, et ont manifesté une grande qualité d'écoute et de travail en commun, dans le respect des opinions des uns et des autres.

- Rencontre n°3 le jeudi 4 juillet : préparation d'une synthèse de l'avis du panel de citoyens mettant en valeur les points de consensus et les points de désaccord.

Ce dernier atelier s'est tenu sans la présence de la DGAC et de la Préfecture (sauf le mot d'accueil par le sous-préfet chargé du réaménagement de l'aéroport). Il a été animé par l'AMOA de la DGAC, en présence d'une des garantes.

Les participants ont majoritairement respecté scrupuleusement les consignes, en se régulant mutuellement pour rester sur de l'expression collective, et aider l'animatrice à trouver les justes formulations. De ce fait, les quelques participants désireux de faire valoir des avis personnels, parfois militants, ont été ramenés vers la règle commune par le groupe.

Beaucoup ont fait l'effort de se rappeler les restitutions portées et les échanges au sein des groupes, pour affiner les avis.

La rédaction préalable d'un projet d'avis illustré a fourni aux participants un support apprécié, car facilitant les remarques. La notion d'arguments « en faveur » ou « en défaveur » s'est posée, sur des sujets où la notion d'avis ne paraissait pas pertinente. Le projet d'avis était affiché au rétroprojecteur. Les participants relisaient, validaient ou modifiaient en fonction des points relevés à l'aide des gommettes pendant la séquence précédente.

Les résultats du panel citoyen

Le panel a produit un avis globalement plus nuancé que ce qui ressort des ateliers participatifs, du fait des origines géographiques diversifiées des participants et donc de « concernés » plus hétérogènes, qui ont permis une prise de recul collective par rapport aux aspects les plus sensibles du projet.

L'avis majoritaire est que l'aéroport renforce l'attractivité du territoire, qui a besoin d'un aéroport performant et que le trafic aérien ne peut que continuer à se développer.

La protection des populations est un sujet où « il n'y a pas de bonnes solutions, il n'y en a que des moins mauvaises », et l'avis majoritaire est qu'il faut éviter d'impacter de nouvelles populations (plutôt que de limiter le nombre total de personnes exposées) et préserver les écosystèmes encore intacts (en particulier le lac de Grand Lieu et le corridor ornithologique).

L'aéroport doit se différencier moins par une qualité excessive de ses équipements que par sa fonctionnalité et des aménagements architecturaux ou de service qui rappellent l'identité nantaise.

L'ensemble du panel converge sur les difficultés causées par l'accès, en particulier du fait de la saturation du périphérique et des voies de contournement, et l'option majoritairement plébiscitée est celle du prolongement du tramway depuis la Neustrie.

Le panel s'est majoritairement positionné en faveur d'un couvre-feu à minima de minuit à 6h, voire de 23h à 6h30 : pour garantir 7 heures de sommeil aux riverains.

Le sujet des options de piste a été le plus discuté, avec la difficulté à converger sur les avis qui pouvaient être qualifiés de majoritairement favorables ou défavorables, et avec le besoin de bien préciser les questionnements ou réserves associés à ces avis.

Les 3 options de réfection et d'allongement de 400 et 800 m. de la piste ont finalement été mises sous le même chapeau d'avis majoritairement favorable, et les 2 options piste en V et piste transversale sous le même chapeau d'avis majoritairement défavorable, avec le détail des divergences et convergences correspondant, par volonté de ne pas paraître classer les options à l'intérieur de ces sous-ensembles.

Il convient de noter que l'avis favorable est conditionné par la preuve tangible que le gain d'altitude permettrait de réduire sensiblement les nuisances sonores lors du survol de Nantes (sujet sur lequel le panel a estimé manquer de données ou de temps d'analyse).

EN PARALLÈLE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Les réunions à l'initiative d'acteurs locaux

Certains élus locaux ont souhaité organiser de leur côté soit des réunions d'information de leurs administrés, soit des rencontres d'échange autour du projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique. A titre d'exemple : Bouaye le 17 juin, Pont Saint Martin le 25 juin, Saint Aignan de Grand Lieu le 5 juin et le 18 juillet, Bouguenais le 4 juillet...

Des réseaux ont également organisé des réunions d'information et de mobilisation comme les Ailes pour l'Ouest le 6 juin, Imaginons Saint Léger le 9 juillet, etc.

Ces initiatives ont complété le dispositif de la concertation préalable, en informant les riverains et en les incitant à se mobiliser. A la lecture de la presse locale, les garantes ont parfois pu regretter des partis pris dans la façon de porter les sujets et d'orienter les débats, qui ne permettaient pas forcément au public d'appréhender la problématique dans toute sa complexité.

Les réseaux sociaux

Un débat parallèle a eu lieu sur Tweeter, assez animé, entre des parties prenantes impliquées dans la concertation.

Ce débat était porté fréquemment par des partisans du transfert. Il a donc été beaucoup focalisé sur les nuisances sonores en période de chaleur et estivale, les risques et les questions environnementales autour du lac de Grand Lieu.

Une certaine autorégulation s'est organisée entre partisans et opposants au réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique. Certains ont parfois invectivé, en direct, les garantes en essayant de faire pression pour avoir des études, des experts choisis par eux, etc. Des images et commentaires alarmistes fusaient notamment les fins de semaine...

Les garantes ont fait le choix de ne pas répondre.

Certains réseaux ont continué à porter leurs convictions et parfois formuler des propositions après la concertation.

LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS FORMULÉES PAR LES PARTICIPANTS

Les garantes constatent qu'au final, il ne se dégage pas de consensus autour d'une option portée par la DGAC, mais plutôt un ensemble conséquent d'arguments en faveur ou en défaveur des diverses options (de piste en particulier) et des conditions d'exploitation.

Toutes les options ont été discutées lors des différents formats de concertation, avec des niveaux « d'intensité » différents toutefois. Le transfert de la plate-forme a pu être évoqué, comme l'avaient souhaité plusieurs parties prenantes, et présenté de manière argumentée dans 2 cahiers d'acteurs.

1. Les sujets fortement évoqués et argumentés au cours de la concertation préalable :

- **Le débat entre maintien et transfert de l'aéroport, et le débat entre maintien de la piste Nord-Sud, éventuellement allongé jusqu'à 400 m. et la création d'une piste transversale**

Ces sujets se sont avérés très clivants, en particulier entre :

- Les parties prenantes qui exigent que la concertation débouche sur le constat d'une impossibilité de maintenir l'aéroport et le lancement d'une étude du transfert, sans formuler de propositions pour le court et moyen terme,
- Et celles qui, tout en souhaitant que l'option d'un transfert ne soit pas forcément abandonnée, se présentent comme pragmatiques et défendent une option d'aménagement de l'aéroport actuel, pour améliorer la situation le plus rapidement possible.

La question du maintien prend plusieurs formes selon le niveau d'adhésion au développement de l'aéroport :

- Un statu quo sans extension capacitaire (seule la mise en conformité et la sécurité doivent être traitées),
- Un maintien de la piste actuelle avec une extension des capacités (en plus de la mise en conformité),
- Un allongement de 400 m. au plus de la piste actuelle, avec une extension des capacités (en plus des mises en conformité),
- L'abandon de la piste actuelle au profit d'une piste transverse, au format éventuellement révisé pour s'éloigner des villes riveraines, avec une extension des capacités.

Plusieurs cahiers d'acteurs ont documenté ces diverses possibilités, avec la demande de mettre en perspective l'avenir de l'aéroport et le développement de l'aérien dans le cadre élargi de la région et du Grand Ouest.

■ La réduction des nuisances sonores

La réduction des nuisances sonores constitue une exigence majeure, portée par tous les participants, et une condition sine qua non de tout projet, dans un climat d'exaspération extrême des riverains.

La question des techniques et procédures visant à diminuer les impacts a émaillé l'ensemble de la concertation : le couvre-feu, des restrictions de vols avant et après le couvre-feu, des mesures d'exploitation aéronautiques (trajectoires, hauteurs, ...), etc.

Plusieurs parties prenantes ont repris la demande du collectif de médecins qui s'est impliqué sur ce sujet dans la concertation, à savoir appliquer les règles de prévention de l'Institut National de Recherche Scientifique (INRS), adaptées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) :

- En 1^{er} lieu agir à la source de la nuisance (diminuer l'exposition des zones densément peuplées)
- Puis appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme, ...)
- Enfin appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, insonorisations, ...)

Il est majoritairement demandé de mettre en place rapidement des mesures de suivi et de réduction des nuisances :

- Avec l'interdiction des vols de nuit et des restrictions de trafic en périodes d'endormissement et de réveil, selon des modalités à définir (plages horaires, gestion des exceptions et des avions basés, ...),
- Avec des dispositifs de mesure allant au-delà de l'existant, tant au niveau du bruit (mesure en moyenne et en pic, comparaison avec les préconisations de l'OMS d'octobre 2018) que de la pollution atmosphérique (Mesure des niveaux de PUF),
- Avec la création d'un observatoire des impacts environnementaux et de la santé, et un suivi transparent des mesures des impacts de la plate-forme aéroportuaire sur l'environnement et les populations, associant tous les acteurs et notamment les différents représentants des populations concernées.

■ Le modèle de développement du trafic aérien

Au-delà des acteurs proches des milieux environnementalistes et écologistes, plusieurs participants aux ateliers et certaines associations ou collectifs, voire des communes riveraines, ont remis en cause le modèle de développement du trafic aérien, essentiellement en vue de protéger les riverains contre les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques, en reformulant, à leur usage, une partie des thématiques des environnementalistes et des écologistes.

Les avis et arguments sont de diverses natures :

- La contestation du rôle de l'aéroport dans l'attractivité du Grand Ouest et de la métropole nantaise,
- L'exigence d'une régulation forte, voire contraignante, du trafic aérien, via des mesures fiscales (par l'Etat – la taxation du kérosène a été soulevé à plusieurs reprises) ou tarifaires (par le concessionnaire – les redevances), en particulier sur le segment du low-cost, vu fréquemment comme la « source de tous les maux » des riverains, pour stabiliser le nombre de mouvements voire le réduire,
- Le transfert de vols vers d'autres aéroports du Grand Ouest, au travers d'une mise en réseau éventuellement sous-tendue par un accroissement des capacités du transport par rail

Il convient de noter que les supporters d'un transfert défendent dans leur très grande majorité l'utilité d'un aéroport pour le développement et l'attractivité régionale, et justifient également le transfert pour assurer le maintien du dynamisme de la région.

■ La desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire

La question de la desserte de proximité et d'un accès rapide à la plate-forme depuis les communes proches de Nantes Atlantique constitue un enjeu soulevé régulièrement pendant la concertation.

Les exigences convergent : il faut améliorer la desserte de la zone aéroportuaire, avec des attentes très fortes qui s'expriment par rapport aux usagers de l'aéroport (Fluidification et optimisation du parcours du client), aux salariés de la plate-forme et aux riverains, aux entreprises basées dans le secteur de l'aéroport ; avec une attente de multi modalité. Cette amélioration doit d'effectuer sur les 3 axes : route – fer – transports en commun.

Toutefois, l'engorgement actuel du réseau routier et le manque de liaisons en bus, bus en site propre, en tram (prolongement depuis La Neustrie), en train (arrêt sur ligne Nantes Pornic) fait douter une partie de la population de l'amélioration rapide de la situation.

Les participants regrettent que l'étude cofinancée par l'Etat, la région, Nantes Métropole n'ait pas été lancée plus tôt.

Par ailleurs, le développement d'un réseau cohérent de pistes cyclables sur et vers la plateforme a été questionné pendant la concertation.

■ **Les critères de décision pour le choix d'une option**

Les critères de choix d'une solution sont reformulés à l'aune des préoccupations et intérêts des participants, avec la mise en avant prioritaire de la protection des populations, avant toute autre considération, sans toutefois être en mesure de choisir entre la limitation prioritaire du nombre de personnes survolées ou la limitation du nombre de nouvelles populations survolées. Ce sujet oppose clairement les parties prenantes qui se sont déterminées sur un projet, et suscite des exigences d'une meilleure identification des populations impactées.

Les milieux économiques, et certaines collectivités et groupes politiques défendent un réaménagement de Nantes Atlantique qui continuerait à accompagner le dynamisme et l'attractivité du Grand Ouest sans aggraver les nuisances sur les populations et l'environnement. Cette possibilité devra pouvoir être démontrée plus précisément, sans éluder les critères précédemment cités, voire d'autres (la protection de la biodiversité en particulier).

■ **Les mesures d'accompagnement du territoire**

Les exigences sont claires et partagées : l'Etat doit être exemplaire et diligent sur les mesures réglementaires ou spécifiques d'accompagnement du territoire, avec :

- L'indemnisation à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi, pour les acquisitions réalisées avant la décision d'abandon du transfert le 18 janvier 2018,
- L'abondement du fonds de compensation (FCNA) pour permettre un transfert des équipements publics,
- Le financement du déplacement des équipements scolaire et publics (mairie, EHPAD, etc.),
- Le droit de délaissement et l'aide à la revente à largement couvrir,
- L'intégration dans le dispositif de communes hors PGS mais concernées par les nuisances.

■ **Les travaux et mesures d'urgence à prendre**

Il est demandé de mettre en place en urgence les travaux de mise en conformité réglementaire des installations aéroportuaires et d'accueil des usagers de l'aéroport, sans attendre le renouvellement de la concession et selon des conditions à trouver avec le concessionnaire actuel.

■ **La mise à disposition des études en vue de motiver le choix d'une stratégie d'aménagement, pour toutes les options**

- Mener les études d'impact environnemental, intégrant les impacts significatifs sur la biodiversité en cas d'extension ou de réalisation de nouvelles pistes, la qualité des eaux, l'effet

du bruit et des pollutions aériennes sur la faune et la flore, les volumes du remblai nécessaire, et le calcul de rejet de CO2 des travaux, ...

- Mener des analyses des impacts : bruit et pollution, avec en particulier le nombre d'habitants impactés par chaque scénario, les mesures des niveaux sonores, les mesures relatives à la santé publique (particules fines notamment, sommeil, risques cardio-vasculaires),
- Etablir un bilan technique, budgétaire, des délais de réalisation, des impacts environnementaux, d'acquisitions foncières et sur l'activité économique, avec la prise en compte des contraintes environnementales pour limiter les recours juridiques,
- Disposer de l'étude de desserte menée par l'Etat, la région et Nantes Métropole.

2. Les sujets moyennement évoqués et argumentés (ou bien de façon ciblée) au cours de la concertation préalable :

■ L'aérogare à privilégier

Ce sujet a semblé secondaire à de nombreuses parties prenantes, hormis pour assimiler la création d'une aérogare low-cost à une forme de « ségrégation » sociale, ce qui nécessiterait des éclairages de la DGAC pour expliciter plus précisément l'intérêt de cette formule, tant pour les usagers que pour les compagnies aériennes.

Le secteur aérien, des associations « expertes » et les défenseurs d'une piste transversale ont formulé des avis contrastés voire divergents sur le sujet de la localisation et des niveaux de services.

■ Les risques sur la sécurité

Ce sujet, s'il a été évoqué en ateliers, dans les cahiers d'acteurs ou dans les avis du site, a finalement peu mobilisé au cours de la concertation.

Les garantes notent toutefois une montée en puissance en fin de concertation ou après, essentiellement sur les réseaux sociaux, avec l'utilisation d'incidents survenus récemment sur d'autres aéroports.

■ La réduction des pollutions atmosphériques

Ce sujet est identifié comme très important, mais n'est de toute évidence pas (encore) complètement maîtrisé par les parties prenantes, particulièrement sur le sujet des particules ultra fines.

■ La prise en compte de l'environnement

Sur le sujet de la biodiversité, qui relève principalement des études d'impact dont l'évaluation intervient après la concertation préalable, un des principaux points soulevés a été la question de la compensation liée à la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser), en particulier s'agissant de l'option de la piste transversale qui couperait un corridor écologique et d'alimentation des oiseaux du lac de Grand Lieu, et consommerait des terres agricoles.

La plupart des questions concernant l'eau ou la biodiversité seront traitées dans le cadre des études d'impact qui seront réalisées pour les futures enquêtes publiques. Ces sujets ont toutefois fait l'objet de débats.

Sur ces différents points, le dossier de concertation apporte les éléments d'information suivants :

- impacts potentiels sur le milieu naturel,
- impacts potentiels sur l'occupation des sols,
- question de la gestion de l'eau et des écoulements de la plateforme,
- question de la biodiversité.

L'exigence d'études complètes sur toutes les options a été rappelée à plusieurs reprises.

La place, l'exhaustivité et la pertinence de l'étude du Muséum National d'Histoire Naturelle de septembre 2017 sur les « impacts significatifs dommageables pour l'avifaune du lac de Grand Lieu liés à l'éventualité de l'augmentation du trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique » ont été questionnées voire remises en cause par certains.

- **La gestion de la concession**

Plusieurs collectivités, des acteurs économiques et des collectifs se sont inquiétés de la capacité à bâtir un modèle économique viable de la concession du fait des coûts à engager pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, avec le risque de ne pas être en mesure d'intéresser suffisamment de soumissionnaires, ou d'augmenter fortement les redevances.

- **La gouvernance de l'aéroport**

Le monde économique, politique et plusieurs collectivités ont abordé ce sujet, en demandant d'ouvrir la gouvernance. Ils souhaitent unanimement a minima une démarche partenariale entre les acteurs du territoire et une concertation associant largement les acteurs économiques (commerçants, compagnies aériennes ...) et a maxima une association des collectivités et des citoyens à la gouvernance stratégique de Nantes Atlantique (sur les sujets des nuisances ou de l'économie de la concession en particulier).

Cette demande est dans certains cas à relier à des exigences de régulation voire de restriction de l'activité aérienne, soit pour servir un modèle alternatif de développement, soit comme moyen radical de garantir la stabilisation, voire la baisse des nuisances.

A noter 2 points de vigilance signalés par les compagnies aériennes :

- Le rôle de la Commission Consultative Economique prévue par le Code de l'Aviation Civile, qui n'a pas été réunie depuis novembre 2017,
- L'utilisation du fonds de réserve financé par les compagnies opérant à Nantes Atlantique en vue de Notre-Dame-Des-Landes (toujours actif) pour financer les aménagements nécessaires à la remise à niveau et au développement des infrastructures.

3. Les sujets faiblement évoqués et peu argumentés au cours de la concertation préalable :

- **Les progrès technologiques et leurs bénéfices**

La question des évolutions technologiques a été évoquée par des publics qui ont souvent considéré qu'elles ne produiraient des effets qu'à trop long terme.

Les garantes considèrent qu'il est regrettable que le sujet n'ait pas fait l'objet de plus d'échanges entre le public, les compagnies aériennes et les experts du domaine, pour confronter les futurs possibles.

- **Les impacts sur l'urbanisation et les mutations territoriales nécessaires**

Les garantes regrettent que ces sujets, abordés lors de certains entretiens préparatoires, et documentés par certaines parties prenantes et par des experts de l'immobilier nantais dans 2 cahiers d'acteurs, n'aient pas été plus débattus sous leurs divers aspects :

- Le déplacement du bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu (soumis à la loi « Littoral » et dont le lac de Grand Lieu est classé réserve naturelle et France et Natura 2000), en cas d'allongement de la piste actuelle ;
- L'impact des options sur la libération de foncier sur Nantes Métropole et sur Nantes même, et la gestion foncière en vue des besoins d'extension des entreprises de la plate-forme.

Ces 2 sujets paraissent en effet essentiels aux garantes dans le choix d'une option, car il font le lien entre « l'objet technique » porté par la DGAC et l'aménagement du territoire et la gestion des solidarités qui doivent être mises en œuvre pour traiter l'avenir de l'aéroport.

0 L'AVIS DES GARANTES SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION ET LES RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

La concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique a été d'une grande ampleur, par l'étendue du dispositif présentiel et le nombre exceptionnel de contributions portées au débat, en termes d'avis et de cahiers d'acteurs.

La DGAC, avec le support de ses experts, de la préfecture de la Loire-Atlantique et de son assistance à maîtrise d'ouvrage, a animé le dispositif dans les règles et l'esprit de la concertation, tout en gérant les tensions liées à une décision gouvernementale difficilement acceptée ou comprise par le territoire.

Lorsque l'Etat est à la fois décideur et maître d'ouvrage, la manière dont il s'organise pour répondre aux attentes qui s'expriment légitimement à travers la concertation est un élément-clé de la qualité de ce débat. Dans le cas du projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, cette organisation fut d'une grande clarté, même si elle a été parfois critiquée par certaines parties prenantes qui ont reproché aux "vrais responsables" de se dissimuler derrière des "fonctionnaires".

Cette concertation fut donc très riche, bénéficiant de moyens conséquents mis en œuvre avec une équipe dédiée. Le dispositif a été varié, alternant réunions, ateliers, rencontres de terrain, permanence d'écoute des riverains mais aussi en ligne sur le site du projet. Les garantes peuvent témoigner de la disponibilité et de la qualité des intervenants, et des efforts de réactivité de la DGAC, dans un contexte d'intense charge de travail qui a pu parfois ralentir le rythme de production de certains documents.

Les garantes souhaitent souligner 2 constats importants à leurs yeux :

- **La mobilisation des publics n'a pas toujours été équilibrée.** La participation du public a été essentiellement portée par les riverains proches de l'aéroport, du Sud Loire.

Les populations non riveraines se sont peu exprimées malgré les opportunités données : site, rencontres de terrain, permanences, ateliers Nord Loire et les annonces répétées notamment par les publications d'avis de concertation, les achats d'espaces dans les journaux gratuits. Les collectivités du Sud Loire se sont elles aussi plus mobilisées que celles du Nord Loire, pour inciter leurs administrés à participer à la concertation et pour porter leurs propres messages. Les différentes instances en charge du développement territorial au niveau local, départemental et régional n'ont quant à elles pas souhaité se positionner publiquement sur le sujet éminemment essentiel de la place d'un aéroport dans le territoire, après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes.

Cette situation est susceptible de générer des biais d'interprétation, avec le risque de considérer l'aéroport uniquement comme un facteur de nuisances en occultant ses autres dimensions pour le territoire (sans pour autant sous-estimer les impacts de proximité et l'absolue nécessité de les traiter). La mobilisation de parties prenantes plus diverses sur les cahiers d'acteurs permet cependant de contrebalancer quelque peu cet effet de loupe.

- **Beaucoup de parties prenantes sont sorties de cette concertation insatisfaites, voire frustrées,** en premier lieu par l'absence d'études jugées indispensables, alors qu'elles sont très rarement élaborées à ce stade amont de la décision. Des postures radicales se sont ainsi développées au fur et à mesure de la concertation sur le sujet du transfert et du modèle de transport aérien à adopter.

En second lieu, faute d'interlocuteurs en situation de porter la parole des collectivités, car restées en retrait, de nombreuses parties prenantes ont regretté l'absence de réponses sur des questions jugées importantes concernant les ambitions et politiques territoriales.

Le temps de la concertation est terminé, et il convient, à la lumière des éclairages que la concertation a apportés, que certains sujets soient désormais précisés, en vue de la suite de la démarche.

Les garantes souhaitent formuler les recommandations et préconisations suivantes au maître d'ouvrage :

RECOMMANDATION 1

Attentes : les « actions en faveur de l'environnement » telles que présentées par le dossier de prolongation sont apparues insuffisamment ambitieuses aux participants. Une importante communauté scientifique et universitaire travaille d'ores et déjà sur les impacts écologiques de la gestion des sites en proximité de l'aéroport.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage à associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et à toutes les études environnementales annoncées lors de la concertation et en vue des enquêtes publiques.

Les garantes souhaitent que l'état initial de l'environnement réalisé sur 1 année calendaire soit partagé avec les parties prenantes.

RECOMMANDATION 2

Attentes : sans être remis fondamentalement en cause, le programme de travaux annoncé dans le dossier du maître d'ouvrage a suscité des interrogations quant à ses priorités, ses chiffrages, un risque de déséquilibre entre les investissements consacrés aux différentes missions et le champ d'action du concessionnaire, et quant à ses impacts environnementaux.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage, lors de la rédaction du cahier des charges, à intégrer dans la liste des travaux envisagés les enseignements qu'il aura tirés des avis des parties prenantes et des recommandations suggérées.

RECOMMANDATION 3

Attentes : le besoin d'étudier d'autres options que celles proposées par le maître d'ouvrage.

Les garantes souhaitent que les propositions argumentées de solutions alternatives soient étudiées par le maître d'ouvrage et que des réponses soient apportées sur leur faisabilité, en particulier les propositions d'amélioration d'une option (relatives au maintien de la piste Nord-Sud ou à la mise en œuvre d'une piste transversale revisitée) et les propositions de sites pour un transfert au nord-est de Nantes.

Elles demandent au maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse sur les propositions de restriction du trafic aérien et de « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé, si possible avec le concours des acteurs territoriaux ou nationaux concernés.

Cf. annexe 6

RECOMMANDATION 4

Attentes : les parties prenantes ont fréquemment demandé des mesures des impacts sanitaires de l'aéroport.

Les garantes demandent que les engagements pris lors de l'atelier « enjeux sanitaires » du 8 juillet sur les mesures de bruit et de pollution soient mis en œuvre, et les résultats communiqués aux parties prenantes :

- La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire,
- Les mesures de bruit réalisées et publiées,
- Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement.

RECOMMANDATION 5

Attentes : la concertation a montré une forte volonté de participation à la définition, au suivi et à l'évaluation du projet de réaménagement.

Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales. Elles l'invitent à préciser les modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire.

Elles l'invitent à inscrire dans le cahier des charges la nécessité pour le concessionnaire de mettre en place des démarches participatives pour la gestion des projets dont il projette ou décide la réalisation.

RECOMMANDATION 6

Attentes : les garantes constatent que beaucoup de riverains vivent à côté de la plate-forme sans en connaître les règles et contraintes de fonctionnement, au sens large du terme, et sans être impliqués dans des formes d'association à ce fonctionnement, quand il les concerne directement. Et ce malgré la CCE, dont le fonctionnement, de l'avis de certains, a pâti de l'assurance d'un transfert pendant plusieurs années. Les garantes ont le sentiment que l'aéroport Nantes Atlantique est un équipement peu « ancré » territorialement, ce qui leur semble préjudiciable à la formation de consensus locaux pour la suite.

Les garantes recommandent au futur concessionnaire d'associer plus régulièrement les riverains, les usagers de l'aéroport et ceux de la plate-forme autour du fonctionnement de l'aéroport, dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial à définir, impliquant les compagnies aériennes et le monde économique, à articuler avec les instances réglementaires (la CCE et ses déclinaisons). L'objectif serait d'animer des échanges pour faire monter en connaissance les citoyens qui le souhaitent, de favoriser la connaissance mutuelle entre ces divers acteurs au final interdépendants, de faire le lien entre l'aéroport et l'attractivité du territoire, et d'impliquer les riverains et usagers qui le souhaitent dans certaines réflexions structurantes pour l'aéroport.

Cette animation pourrait utilement intégrer les sujets liés au réaménagement selon les décisions qui seront prises, aux pollutions sonores et atmosphériques autour de la plate-forme, ... des rencontres avec des pilotes ou des contrôleurs aériens pour comprendre la gestion des trajectoires, des visites régulières des installations ...

RECOMMANDATIONS 7 et 8

Attentes : à plusieurs reprises, la question de la maîtrise ou de la réduction du bruit a été évoquée. Plusieurs moyens ont été proposés. Par ailleurs les parties prenantes ont fréquemment demandé la réduction à la source du bruit de l'aéroport et des avions.

Les garantes souhaitent que ces sujets fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier :

- La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains
- La réduction du nombre de vols
- La transparence sur les trajectoires empruntées
- La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu

Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.

Les garantes estiment nécessaire que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions.

Les garantes proposent d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.

RECOMMANDATION 9

Attentes : la question de la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire est jugée centrale.

Les garantes suggèrent aux collectivités publiques, dont le transport fait partie des compétences, de préciser les alternatives éventuelles sans attendre la finalisation complète des études.

RECOMMANDATION 10

Attentes : une concertation ne vaut que si le public peut prendre connaissance des résultats et effets auxquels elle a abouti.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage à communiquer et à transmettre le présent rapport à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.). Elles l'invitent à en faire de même quand il rendra public les enseignements qu'il tire de ce rapport.

RECOMMANDATION 11

Attentes : les participants se sont déclarés souvent insatisfaits de la présentation par le maître d'ouvrage dans son dossier initial des données économiques, financières et de délais ayant présidé à la définition des objectifs du programme de travaux et des projections.

Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux modalités permettant l'atteinte de l'objectif de l'équilibre économique de la future concession et notamment les variables, critères, hypothèses, une fois que le scénario sera définitivement retenu.

RECOMMANDATION 12

Attentes : plusieurs parties prenantes ont formulé des critères pour le choix d'une solution, sans qu'il ait été possible de converger sur une grille d'analyse partagée.

Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux critères de choix qu'il retiendra pour les suites qu'il compte donner au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation.

ANNEXE 1 – LES DÉCISIONS DE LA CNDP



SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2018

DÉCISION N° 2018 / 87 / AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 2

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE (44)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1, et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le code de l'environnement en son article R.121-8,
- vu la lettre de saisine de Monsieur Patrick GANDIL, Directeur général de l'Aviation civile, et le dossier annexé, adressés le 25 octobre 2018,
- vu le rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, établi en décembre 2017, par Madame Anne BOQUET, Monsieur Michel BADRÉ et Monsieur Gérard FELDZER,

Considérant que :

- le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique présente un intérêt régional, voire interrégional, notamment en matière d'aménagement du territoire ;
- le projet présente de forts enjeux sociaux et économiques pour le territoire ;
- le projet présente des impacts très importants et localisés, en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores, et le survol de zones naturelles protégées ;

Considérant, en outre, que :

- le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a fait l'objet de nombreuses procédures de participation : le débat public de 2003, l'enquête publique de 2007, la commission de dialogue de novembre 2012 à avril 2013, la consultation du public à l'échelle du département de Loire Atlantique le 26 juin 2016, la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest de juin à décembre 2017 ;
- la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest a conduit six mois de travaux d'expertise et d'écoute des arguments de toutes les parties prenantes ;
- cette mission a analysé et présenté de manière détaillée les arguments concernant le projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, et également le projet alternatif du réaménagement de Nantes-Atlantique ;
- le rapport de la mission concluait à l'impératif d'un projet collectif de territoire ;
- il a été acté par une communication du Conseil des ministres du 16 mai 2018, du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique ;

Considérant cependant que :

- la saisine présentée porte sur un périmètre géographique et thématique réduit qui n'inclut pas l'intermodalité dans le Grand Ouest, ni le projet collectif territorial préconisé par le rapport de la mission de médiation ;
- la saisine est portée par la seule DGAC malgré les recommandations de la mission de médiation qui concluait à l'impératif d'un projet collectif de territoire ;
- le gouvernement et les collectivités n'ont pas souhaité un élargissement du périmètre permettant d'engager un débat public à une échelle géographique pertinente qui intégrerait des problématiques plus larges,

après en avoir délibéré

DÉCIDE :

Article 1^{er} :

Les conditions ne sont pas réunies pour organiser un nouveau débat public au sens de l'article R.121-7 du code de l'environnement sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Article 2 :

Il sera organisé une concertation préalable dont les modalités, la durée et le périmètre de la concertation préalable seront définies par la Commission.

Article 3 :

Madame Brigitte FARGEVIEILLE est désignée comme garante du processus de concertation prévu à l'article 2. D'autres garants seront nommés ultérieurement.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jouanno', is written over a horizontal line that extends to the left and then curves upwards.

Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 23 JANVIER 2019

DÉCISION N° 2019 / 17 / AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 3

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE (44)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1, et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le code de l'environnement en son article R.121-8,
- vu la lettre de saisine de Monsieur Patrick GANDIL, Directeur général de l'Aviation civile, et le dossier annexé, adressés le 25 octobre 2018,
- vu le rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, établi en décembre 2017, par Madame Anne BOQUET, Monsieur Michel BADRÉ et Monsieur Gérard FELDZER,
- vu sa décision n°2018/87/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE /2 du 7 novembre 2018, décidant d'organiser une concertation préalable et désignant Madame Brigitte FARGEVIEILLE comme garante de ce processus de concertation,

Considérant que :

- il avait été décidé que d'autres garants pouvaient être nommés ultérieurement,

après en avoir délibéré

DÉCIDE :

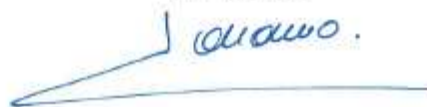
Article 1 :

Madame Sylvie HAUDEBOURG est désignée comme garante du processus de concertation préalable du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

SEANCE DU 7 MAI 2019

DÉCISION N° 2019 / 03 / AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 4

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE (AS)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-1, et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le code de l'environnement en son article R.121-8,
- vu la lettre de saisine de Monsieur Patrick GANDIL, Directeur général de l'Aviation civile, et le dossier annexé, adressés le 29 octobre 2018,
- vu sa décision n°2018/07/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 2 du 7 novembre 2018, décidant d'organiser une concertation préalable et désignant Madame Brigitte FARGEVILLE comme garante de ce processus de concertation,
- vu sa décision n°2019 / 17 /AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 3 du 23 janvier 2019, désignant Madame Sylvie HAUDEBOURG comme garante de ce processus de concertation,
- vu le dossier de concertation transmis le 16 avril 2019 à la CNDP par Monsieur Marc BOREL, Directeur du transport aérien, à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC),
- vu la note d'étape établie par les garantes sur la stratégie de concertation (calendrier, périmètres, dossier de concertation),

Considérant que

- en application de l'article L.121-8, la commission nationale décide de l'organisation d'une concertation, elle en définit les modalités, notamment la durée et le périmètre dans le respect des dispositions des articles L.121-10 et L.121-10-1 après consultation du maître d'ouvrage et du garant,

après en avoir délibéré

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère que le dossier de concertation du projet de réaménagement de l'Aéroport de Nantes Atlantique, proposé par le maître d'ouvrage, la DGAC, est suffisamment complet pour engager la concertation préalable.

Article 2 :

La Commission nationale approuve les modalités de la concertation préalable, notamment le calendrier et le périmètre du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

ANNEXE 2 – LES DÉCISIONS PRISES PENDANT LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le Contrat d’avenir Pays de la Loire

Signé le 8 février 2019 entre la présidente de la Région des Pays de la Loire, et le préfet des Pays de la Loire en présence d’Edouard Philippe, Premier ministre.

https://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/20190802-_Contrat_d_avenir.pdf

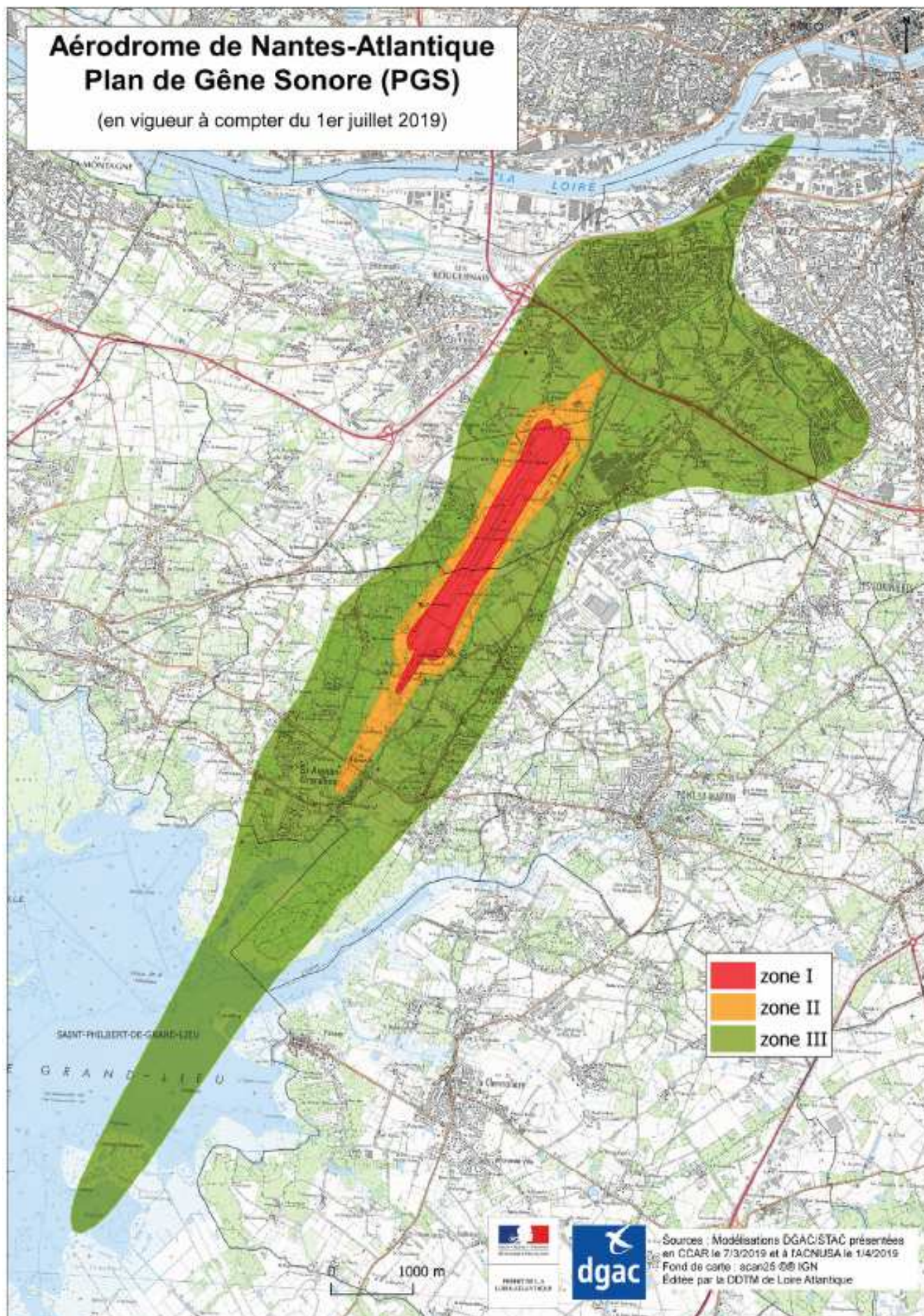
Le PGS Nantes Atlantique 2019

Le nouveau plan de gêne sonore (PGS) a été approuvé par un arrêté du préfet de la Loire-Atlantique, Claude d’Harcourt, en date du 20 mai 2019. Il est entré en vigueur le 1er juillet 2019.

Ce plan délimite les zones dans lesquelles les riverains de l’aéroport peuvent bénéficier d’une aide pour insonoriser leur logement lorsqu’il est exposé aux nuisances sonores aériennes. Le plan n’avait pas été révisé depuis 2003, compte-tenu de la perspective du transfert de l’aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes. Sa révision a donc été engagée dès 2018. Son nouveau périmètre est issu d’un travail technique basé sur des modélisations de bruit aérien et a été arrêté en lien avec les élus des territoires concernés. Le PGS a ensuite été examiné en commission consultative d’aide aux riverains (CCAR) le 7 mars dernier et par l’autorité indépendante chargée du contrôle des nuisances sonores aériennes (ACNUSA) le 1er avril dernier, lesquelles ont émis des avis favorables.

Aérodrome de Nantes-Atlantique Plan de Gêne Sonore (PGS)

(en vigueur à compter du 1er juillet 2019)



Sources : Modélisations DGAC/STAC présentées en CCAR le 7/3/2019 et à l'ACNUSA le 1/4/2019
Fond de carte : scan25 © IGN
Édité par le CDTM de Loire Atlantique



Direction Générale de l'Aviation Civile

Paris, le jeudi 1^{er} août 2019

Communiqué de presse

Clôture de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Du 27 mai au 31 juillet, la direction générale de l'aviation civile, maître d'ouvrage du projet, a organisé la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Cette concertation était placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Elle a réuni, lors de 30 rencontres, près de 2 100 participants, citoyens, élus, associations, corps intermédiaires et acteurs économiques. Le site internet participatif a recueilli plus de 11 000 contributions et commentaires ainsi que 126 cahiers d'acteurs remis par des associations, des élus et des collectivités territoriales, des acteurs économiques et des collectifs de citoyens.

La phase de concertation préalable est désormais terminée. Les informations sur le projet, les comptes-rendus des réunions et ateliers participatifs, les contributions du public, les cahiers d'acteurs ainsi que l'expertise complémentaire sur le trafic commandée par la CNDP demeurent accessibles sur le site www.reamenagement-nantes-atlantique.fr

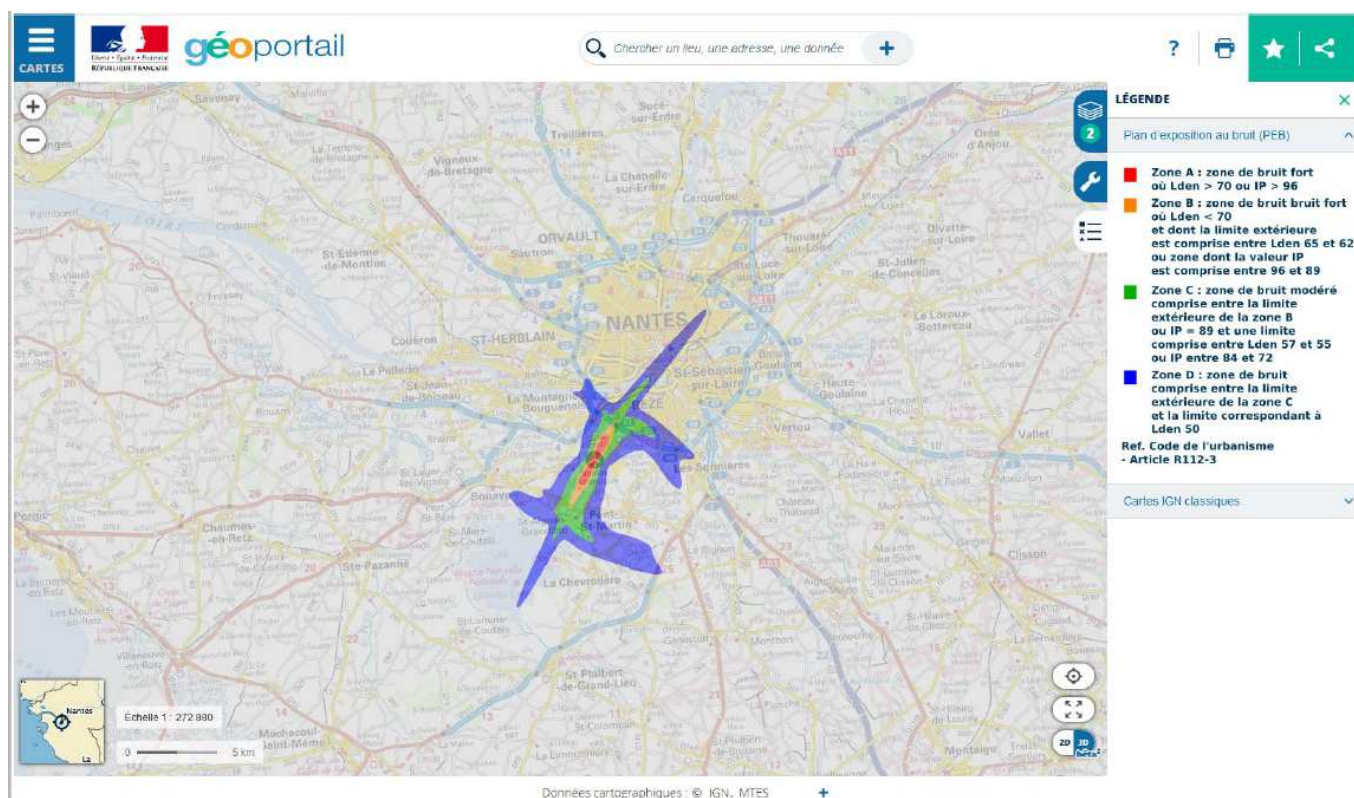
Début septembre prochain, les garantes de la CNDP rendront public leur bilan. D'ici fin octobre 2019, la DGAC rendra public le bilan du maître d'ouvrage qui précisera notamment les enseignements qu'elle tire de la concertation et la décision de l'État sur les modalités de poursuite du projet.

Contact presse dgac : 01 56 09 40 00
www.ecologie-solidaire.gouv.fr
[@dgac](https://twitter.com/dgac)

ANNEXE 3 – LES ÉLÉMENTS DE COMPRÉHENSION DU PROJET

Définition du PEB :

Le plan d'exposition au bruit (PEB), est une servitude d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores dues aux aéronefs. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Le PEB vise très concrètement à interdire ou limiter les constructions afin de ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances sonores relatives au trafic aérien. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D (respectivement exposition au bruit très forte/forte/modérée et faible). Les zones de bruit sont calculées à partir des niveaux sonores moyennés en Lden. (Source : ACNUSA)



ANNEXE 4 – L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
Direction générale de l'Aviation civile

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

en application des articles L. 121-16 et R. 121-19 du code de l'environnement

Relative au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique à l'horizon 2040

OBJET DE LA CONCERTATION

La présente concertation publique concerne le projet de réaménagement de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique dont le principe, sous l'égide de plusieurs garants, en a été décidé par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 7 novembre 2018 (décision n°2018/87/AEROPORT NANTES ATLANTIQUE/2 du 7 novembre 2018). Cette concertation préalable doit permettre de partager avec les citoyens les options envisagées par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet, pour répondre aux besoins à court, moyen et long termes de l'aéroport de Nantes-Atlantique et fixer les caractéristiques nécessaires afin que celui-ci y réponde après réaménagement.

GARANTS

La concertation préalable du public est organisée sous l'égide de deux garantes nommées par la CNDP :

- Mme Brigitte FARGEVIELLE, nommée par décision CNDP n°2018/87/AEROPORT NANTES ATLANTIQUE/2 du 7 novembre 2018 ;
- Mme Sylvie HAUDEBOURG, nommée par décision CNDP n°2019/17/AEROPORT NANTES ATLANTIQUE/3 du 23 janvier 2019.

DURÉE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable du public relative au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique à l'horizon 2040 sera ouverte du **lundi 27 mai 2019 au mercredi 31 juillet 2019**.

MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sera conduite de la façon suivante :

- **Un site internet dédié** : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr sur lequel sera consultable, à partir du 27 mai 2019 le dossier de concertation préalable et où les contributions du public pourront être déposées.
- **Une réunion publique d'ouverture** organisée à Nantes, à l'espace Titan, 21 quai des Antilles (Hangar à Banane), 44200 Nantes, le 4 juin 2019 à 19h00 (accès sur inscription).
- **L'organisation de 12 ateliers participatifs** :
 - 5 ateliers grands publics et multi-thématiques : deux ateliers au nord de la Loire à Nantes (19 juin et 2 juillet 2019), quatre ateliers au sud de la Loire à Saint-Aignan de Grand Lieu (le 11 juin), Bouguenais (le 12 juin 2019), Rezé (les 25 et 26 juin 2019) - accès sur inscription ;
 - 1 atelier destiné aux acteurs économiques (le 13 juin 2019), à la CCI de Nantes – accès sur invitation ;
 - 1 atelier dédié aux employés de la plateforme aéroportuaire (le 13 juin 2019) à l'aéroport de Nantes-Atlantique – accès sur inscription ;
 - 2 ateliers rassemblant les acteurs et associations du territoire, corps constitués rencontrés en amont par la CNDP (les 7 et 27 juin 2019) à Nantes – accès sur invitation ;
 - 1 panel citoyens réuni trois fois en ateliers (les 13 et 22 juin et 4 juillet 2019), à Nantes.
- **La mise à disposition dans les communes suivantes** : Bouaye, Bouguenais, Brains, Chapelle-sur-Erdre, La Montagne, Nantes, Le Pellerin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Sébastien sur Loire, Saint-Jean-de-Boiseau, Saint-Léger-les-Vignes, Sainte-Luce-sur-Loire, Les Sorinières, La Chevrolière, Pont-Saint-Martin, Saint-Philbert-de-Grandlieu, Saint-Lumine-de-Coutais, Aigrefeuille-sur-Maine, Le Bignon, Château-Thébaud, Maisdon-sur-Sèvre, Montbert, Saint-Lumine-de-Clisson, Cheix-en-Retz, Rouans, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux, du **dossier de concertation préalable, de sa synthèse et de dépliants avec coupon T** dans lesquels le public pourra adresser ses contributions.
- **Une adresse postale** : « DGAC / Concertation préalable pour le réaménagement de Nantes-Atlantique, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15 », où le public pourra transmettre ses contributions écrites.
- **Des rencontres terrains, actions d'information et de mobilisation ponctuelles** notamment à l'aéroport, à la gare SNCF de Nantes, sur les marchés et le campus universitaire de Nantes.
- **Des permanences dans les communes** de Bouaye (11 juillet 2019), Bouguenais (2 et 26 juillet 2019), La Chevrolière (3 juillet 2019), Les Sorinières (3 juillet 2019), Nantes (11 juillet 2019) et Pont-Saint-Martin (2 juillet 2019).
Lorsqu'il n'en est pas fait mention dans le présent avis, le lieu où se tiendra une manifestation prévue sera précisé sur le site internet dédié précédemment indiqué.

BILAN ET ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Conformément aux dispositions des articles L. 121-16-1, IV et R. 121-23 du code de l'environnement, les deux garantes établiront, dans le mois suivant le terme de la concertation préalable, un bilan de celle-ci. Ce bilan sera publié sur le site internet de la CNDP (www.debatpublic.fr) et sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire (www.ecologique-solidaire.gouv.fr). Conformément aux dispositions des articles L. 121-16 et R. 121-24, la DGAC établira, dans les deux mois suivant la publication du bilan des garants, les mesures qu'elle juge nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Ces mesures seront publiées sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire (www.ecologique-solidaire.gouv.fr).



ANNEXE 5 - LES CAHIERS D'ACTEURS – ANALYSE DES CONTRIBUTIONS UNITAIRES

Glossaire :

TNSA	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
FCNA	fonds de compensation des nuisances aéroportuaires
PGS	Plan de gêne sonore
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement

MAPX	millions de passagers
PIF	Postes Inspection Filtrage
TC	Transport en commun

Ass cons ^{ive}	: assemblée consultative
Assoc Coll ^{if} Usag	: association, collectif ou usagers
Coll ^{té}	: collectivités territoriales
Eco. Pro. Synd.	: monde économique, professionnels et syndicats
Elu / Pol	: élus ou politiques

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
CESER Pays de la Loire	Ass cons ^{ive}	<p>Avis du CESER formulé après des audiences des organisations :</p> <p>Le besoin d'aéroport pour le Grand Ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du fait de la progression forte du trafic, sous-estimée dans le passé et qui s'accélère (faible effet d'une possible taxe kérosène du fait de la structure du trafic – moyens courriers majoritaires ; un taux de croissance potentiel de 2 à 4% au-delà de 2019, soit 10 à 15 millions de passagers en 2040) • pour contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire éviter le déplacement d'entreprises de taille intermédiaire vers d'autres régions, et renforcer l'attractivité régionale <p>L'insertion environnementale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des progrès technologiques qui permettent le respect d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020, et la compensation des émissions de l'aviation civile internationale au travers de l'accord CORSIA • l'absence de pollution par les hydrocarbures sur le lac de Grand Lieu, et d'impact sur la biodiversité (avifaune en particulier) • la nécessité de minimiser le bruit pour les riverains <p>Le modèle économique et social : un modèle dominé par le low-cost, qui favorise la démocratisation du transport aérien et le développement du tourisme, le développement de la sous-traitance, et limite la possibilité de démultiplier les services sur d'autres plateformes aéroportuaires trop proches</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Limiter les vols de nuit : soutien de l'interdiction 0h-6h, demandée par les maires et souhait qu'elle soit avancée à 23 h. • Anticiper les études des impacts significatifs sur la biodiversité en cas d'extension ou de réalisation de nouvelles pistes • Gérer l'accompagnement local : <ul style="list-style-type: none"> – Le fonds de compensation : le niveau de ressource ne doit pas être considéré comme un critère discriminant ; tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi ; l'indemnisation devrait concerner toutes les acquisitions réalisées avant la décision d'abandon du transfert le 18 janvier 2018 ; l'Etat doit financer le déplacement des équipements scolaire concernés – Le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés à largement couvrir – Des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, à étudier au cas par cas, selon le préjudice financier subi, pour les commerces installés ces dernières années sur les communes impactées par le bruit – Accompagner la mutation de la commune de Saint-Aignan, en vue du déplacement à terme du centre bourg) • Envisager une instance interprofessionnelle de

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		(dispersion des services, éparpillement des moyens et coûts supplémentaires)		<p>dialogue sur le site concernant les conditions de travail.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des clauses particulières dans le futur contrat de concession, notamment sur le plan environnemental • Réaliser les aménagements d'urgence en limitant au maximum les procédures administratives, via une convention avec AGO pour financer les travaux sans attendre le choix du futur gestionnaire • Faciliter l'accès aux bus desservant l'aéroport pour garantir la régularité des temps de trajet, et aménager des parkings voitures en silos, via un montage financier entre l'Etat et le concessionnaire actuel • Anticiper la préparation d'un éventuel transfert ou de nouvelles pistes, si la progression du trafic se confirme et que Nantes Atlantique atteint la saturation.
Conseil de développement de Nantes métropole	Ass cons ^{ive}	<ul style="list-style-type: none"> • Le contexte de l'échec démocratique après une consultation populaire sans équivoque ; sans stratégie alternative pensée • Une décision de l'abandon du transfert aujourd'hui irréversible et la nécessité de travailler sur l'avenir de Nantes Atlantique et sur les meilleures conditions de son développement pour le territoire • Le dossier de concertation ne présentant pas de vision d'avenir, ni pour les riverains, ni pour la sécurité, ni pour le survol urbain, au profit de la nécessité de l'aménagement de court terme, sans stratégie d'ensemble pour le développement de l'aéroport à long terme et son rôle dans l'économie du territoire. • Les hypothèses avancées pour le réaménagement : d'abord liées à l'urgence. Des hypothèses de moyen terme qui ne sont plus envisageables aujourd'hui, compte tenu de l'urbanisation du secteur • L'organisation de la concertation à quelques mois des élections municipales : pas la meilleure période pour un débat serein 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce qui manque à la concertation : <ul style="list-style-type: none"> – Une réflexion sur la desserte de l'aéroport – Un débat sur le rôle d'un aéroport dans le développement du territoire, du fait de la contestation de l'idée selon laquelle un aéroport est un élément essentiel du développement économique du territoire → redéfinir ce que doit représenter l'équipement aéroportuaire pour l'avenir du territoire dans le cadre d'un grand Débat citoyen • La question de la "santé environnementale" : une donnée nouvelle qu'il faut prendre en compte dans les grandes infrastructures • Des préconisations reposant d'abord sur l'urgence de la situation : <ul style="list-style-type: none"> – mettre en conformité réglementaire les installations aéroportuaires : réfection de la piste actuelle, système de guidage des avions... – aménager l'aérogare actuelle pour lui permettre d'accueillir des flux de passagers en augmentation constante – améliorer impérativement la protection des riverains : aide à l'isolation des logements, indemnisation exemplaire, équipements scolaires proches, interdiction des vols sur la tranche 0h-6h du matin...

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<ul style="list-style-type: none"> – développer une meilleure offre de parkings • Un positionnement commun des collectivités indispensable pour le bon déroulement de l'opération de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique
ACSAN Association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise	Assoc Coll ^{if} Usag.	Nécessité de transférer l'aéroport pour des raisons environnementales, économiques et de développement durable, de protection de la santé humaine, de respect de la démocratie		<ul style="list-style-type: none"> • Mener une expertise indépendante sur les hypothèses de trafic • Mener une expertise indépendante sur le coût réel du maintien de l'aéroport et le montant des compensations exemplaires annoncées • Etudier les mobilités à l'échelle du Grand Ouest et les modalités d'accès rapide à l'aéroport, notamment en transport collectif • Etudier l'impact sanitaire des différentes alternatives proposées avant toute décision • Faire de l'opération de transfert à NDDL la situation de référence, pour évaluer les conséquences de l'aménagement de la plateforme actuelle • Etudier toutes les conséquences des aménagements proposés (environnementales, humaines, économiques...) pour un trafic à 9 M et 15M de passagers • Respecter les engagements du 1^{er} ministre, dont les compensations exemplaires • Inclure dans la concertation l'accessibilité et les liaisons aux plans de la Métropole, du Département, de la Région et du Grand Ouest • Prendre en compte l'impact sanitaire d'un aéroport et les dernières études concernant l'impact du bruit sur la santé des personnes
AÉROSCOPE ATLANTIQUE	Assoc Coll ^{if} Usag.			<ul style="list-style-type: none"> • Réserver un emplacement pour installer le futur musée aéronautique de Nantes, et accessibilité au public sans les contraintes de sûreté, dans les mêmes conditions que le Super-Constellation
APO Des Ailes pour l'Ouest	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Un aéroport : un outil de développement <ul style="list-style-type: none"> – pour permettre aux habitants et aux entreprises d'un territoire de se déplacer, de prospecter, de découvrir de nouvelles cultures ..., – pour que les régions Bretagne et Pays-de-Loire (+ d'1,5 million d'habitants d'ici 2040) puissent accueillir ces populations et leur proposer une accessibilité aérienne de bon niveau • Une vision de l'avenir pour le Grand Ouest incluant un 		<ul style="list-style-type: none"> • Fournir des prévisions de trafic crédibles qui intègrent que les 15 millions de passagers seront atteints en 2040 • Respecter des engagements du Premier ministre, qui ne sont pas tenus à ce jour au-delà de l'élargissement du Plan de Gêne sonore, devant inclure <ul style="list-style-type: none"> – 100% du montant des travaux d'insonorisation des habitations pris en charge par l'Etat indépendamment des niveaux de revenus du foyer

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>aéroport à la mesure des ambitions du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une croissance continue de Nantes Atlantique depuis plus de 20 ans avec une accélération depuis 2010, du fait d'un effet rattrapage et d'absence d'alternative sérieuse, dont la mise en réseau des aéroports de l'Ouest (rappel des arguments du rapport d'enquête publique de 2008, le rapport de la commission du dialogue d'avril 2013 et celui du Conseil Général de l'Environnement Durable de Mars 2016), et le TGV (rappel du rapport du CGEDD de mars 2016) • Des contraintes de réaménagement connues avec la mise en évidence de conséquences néfastes concernant l'urbanisme et les nuisances sonores (rappel des arguments du rapport d'enquête publique de 2008, du rapport post débat public de 2003, de la commission du dialogue de 2013) • L'option piste transversale : déjà étudiée et considérée comme inappropriée du fait de nouvelles populations impactées, même en nombre plus réduit, et du délai d'acquisition du foncier (115 hectares à des entreprises et des particuliers) trop long pour être opérationnel avant la saturation de la piste actuelle. • L'option d'étendre la piste pour décaler le seuil d'atterrissage : pas adéquat au regard du coût et des incidences (100 millions d'€ pour 40 mètres de hauteur et 2 à 3 décibels seulement), et une fermeture de l'aéroport pour travaux • L'option d'une piste en V : des questions en matière de biodiversité et de capacité à être réalisée avant la saturation de la piste actuelle, malgré un surcroît de capacité permettant de réaliser les travaux sur la piste actuelle sans fermer l'aéroport • Opposition à la création d'une deuxième aérogare avec « des niveaux de services différenciés » du fait de la tendance actuelle à l'uniformisation de la clientèle sur les vols à bas coûts (voyages personnels et professionnels) 		<p>et sur l'ensemble des habitations acquises avant le 18 janvier 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> – le droit de délaissement possible pour l'ensemble des logements acquis avant le 17 janvier 2018 et intégrés dans le Plan de Gène sonore – l'abondement du fonds de compensation (FCNA) voté lors du conseil métropolitain de Nantes Métropole, le 28 juin 2019 par l'Etat pour permettre un transfert des équipements structurants comme le collège de la Neustrie ou les équipements publics situés dans le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu. • Être transparent <ul style="list-style-type: none"> – sur les délais de mise en conditions opérationnelles de chaque scénario, présentés comme si chacun d'entre eux étaient opérationnels en 2025, sans tenir compte des délais d'acquisitions foncières, des recours, des procédures d'enquêtes publiques et environnementales (Cf. l'étude sur les obligations du maître d'ouvrage en cas d'extension foncière remise la Chambre de Commerce aux médiateurs en 2017) – sur la nature des travaux à réaliser et leurs modalités de prise en charge (le concessionnaire actuel via une convention ou l'Etat lui-même ?) • Ne pas sacrifier les capacités de développement du territoire : <ul style="list-style-type: none"> – intégrer dans le projet l'accessibilité terrestre (accès routier, ferroviaire, des transports publics) de l'aéroport pour l'ensemble de la clientèle y compris les bretons – garantir que la plate-forme sera en mesure de faire face au besoin du territoire à long terme (dont la possibilité de 15 MPAX)..
<p>APO</p> <p>Des Ailes pour l'Ouest</p> <p>Collectif pilotes</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<p>Le réaménagement de l'aéroport n'est pas pertinent, du fait</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la complexité des travaux correspondants (réfection de la piste) • des coûts élevés à engager et de la durée d'arrêt des vols • de nuisances accentuées sur Nantes (avec le réaxage de la piste 21) • du besoin de maîtrise de l'étalement urbain périphérique même si un allongement de la piste serait bénéfique pour 	<p>En cas de réaménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allonger la piste pour permettre les départs à pleine charge de quelques gros porteurs et mettre en place des aires de sécurité (surfaces planes en cas de problème à l'atterrissage ou au décollage) de 240 mètres en extrémité, • Réviser à la hausse du nombre de parkings avion 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>sécuriser son exploitation.</p> <p>Les prévisions de trafic sont fondamentales pour dimensionner correctement l'aéroport et sécuriser son exploitation, et sont estimées à 15,7 millions de passagers et 92 000 mouvements en 2040.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Séparer les zones de roulage et de repoussage • Eloigner le taxiway parallèle à la piste • Créer une zone de fret (avec postes de stationnement avions) et une zone d'aviation d'affaires 	
<p>ASLO Association Sud Loire Océan</p> <p>Promotion du transport Public</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<p>55 Communes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des interrogations et des réserves quant à l'impact du projet sur les réseaux et les conditions de desserte de l'aéroport <ul style="list-style-type: none"> – Les options Piste en V et Piste transversale nécessitant le dévoiement de la voie ferrée reliant Nantes à Pornic / Saint Gilles Croix de Vie : <ul style="list-style-type: none"> ▪ difficile à réaliser et coûteux → montant à prendre en compte dans les coûts des options ▪ la possibilité de réactiver l'ancien tracé ferré qui passe au cœur de la zone aéroportuaire – Les options transférant l'aérogare à l'ouest de la piste actuelle permettant, avec la création d'une halte ferroviaire à Nantes-Ste Pazanne, d'établir simplement une desserte TER de 16 allers retour/jour pour relier Nantes à l'aéroport en moins de 15 mn <ul style="list-style-type: none"> ⇒ un scénario couplant l'un des option maintenant l'orientation de la piste et l'une de option d'aérogare à l'ouest réglerait la question d'une desserte par un TCSP ⇒ la possibilité d'une gare terminus au niveau de l'aérogare avec le doublement de la voie ferrée entre Rezé et l'aéroport • L'interrogation sur le bien-fondé à séparer les études de réaménagement de l'aéroport et de desserte, du fait des interactions, techniques et financières • La nécessité d'une desserte de l'aéroport par des transports en commun à réaffirmer 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener l'analyse des avantages et des inconvénients de chaque scénario de façon plus approfondie et impartiale, notamment sur les investissements correspondants • Pour les options piste en V et Piste transversale : étudier l'utilisation du tracé initial de la voie ferrée dans la zone aéroportuaire, qui pourrait faciliter la mise en place de transports collectifs sans infrastructure complètement nouvelle à créer • Approfondir les enjeux d'aménagement et intégrer les 2 sujets aménagement de l'aéroport et desserte de l'aéroport • Prévoir dans l'étude de la desserte de créer une halte ferroviaire pour la desserte de l'aéroport par la ligne Nantes – Pornic/saint Gilles Croix de Vie quels que soient les scénarii retenus
<p>Atelier Citoyen 1</p> <p>Quel aéroport voulons-nous ?</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le constat d'un contexte où le low cost est dominant • La nécessité d'une croissance bien plus modérée et plus responsable, en limitant le tourisme de masse du transport aérien • Cibler un aéroport fonctionnel, répondant aux besoins de sa clientèle, réaménagé avec bon sens et à des coûts raisonnables • L'avis que la plupart des options proposées ont des coûts très surestimés : du fait de démolitions inutiles, qui génèreraient des gravats, à l'encontre des objectifs environnementaux annoncés 	<p>Une option de réaménagement de l'existant plus modeste et fonctionnelle en limitant les démolitions, pour des coûts moins élevés (moins de 200 M€) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revoir les espaces utilisés par l'aéroclub qui occupe actuellement une large place centrale • Bâtir des terminaux low cost dans le prolongement du hall 4 actuel • Prolonger la piste de 315 m sud, dans l'emprise aéroportuaire et décaler le seuil de 250 m au nord 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			<ul style="list-style-type: none"> • Réaménager le taxiway et les aires de stationnement avion sans déconstruction • Déplacer au nord des hangars AGO et DGAC • Construire des parkings de proximité • Optimiser les trajectoires et les procédures : maintien de la trajectoire actuelle d'arrivée par le nord par beau temps, trajectoire guidée par ILS offset par mauvais temps • Mettre en œuvre des dégagements grande vitesse sur la 03 et la 21 • Construire un tramway en boucle avec plusieurs arrêts • Construire un parking silo hébergeant les loueurs de voitures 	
Atelier Citoyen 2 Déplacer l'aviation légère ?	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de se poser la question de modifier l'emplacement dédié à l'aviation légère (aéroclub – 25 avions ; bâtiments ; hangars ; trafic en baisse), car sa présence complique les travaux de réaménagement 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser une partie de la zone dédiée à l'aéroclub pour implanter de futures aérogares low cost « au contact » du type de celle de Bordeaux, dans le prolongement du hall 4 actuel • Reconsidérer les restrictions de vols concernant ce type d'aviation, sur l'exemple d'autres grands aéroports régionaux (Montpellier, Nice, Lyon Saint Exupéry, Toulouse), avec la limitation/l'interdiction des vols locaux, tours de piste d'entraînement, du fait des nuisances sonores et de la gêne du trafic commercial. 	
Atelier Citoyen 3 Piste, taxiway... à un coût moindre	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Des coûts de rénovation annoncés par la DGAC, sans justification et repris du rapport de médiation, et jugés surestimés : <ul style="list-style-type: none"> – Rénovation de la piste et du taxiway : chiffres acceptables – Prolongation de la piste : le chiffrage trop élevé (en référence à un projet similaire à aéroport de Caen) (15 M€ au lieu de 50) – Aires de stationnement : un chiffrage surévalué (car basés sur la présence d'avions lourds, alors que Nantes Atlantique n'en accueille pas, et de déconstructions) (15 M€ au lieu de 88) <p>Soit un coût total de 59,9 M€ au lieu de 120 à 150 M€</p>		
Atelier Citoyen 4 Bruit : mieux protéger les populations	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place impérative du couvre-feu à Nantes Atlantique, de 23h à 6h, avec des limitations du trafic aux franges, sur le modèle des aéroports de Frankfort (23h à 5h), Orly (23h30 à 6h), Genève (0h30 à 5h), Berlin, Munich 		<ul style="list-style-type: none"> • Un véritable couvre-feu du type Orly, c'est-à-dire, une fermeture, hors urgence liée au sanitaire, à la sûreté ou à la sécurité des biens et des personnes (pour éviter la dérive vers des défauts de

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>et Zurich (0h – 5h)</p> <ul style="list-style-type: none"> Des délais trop importants liés à l'étude « d'approche équilibrée » obligatoire depuis le 13 juin 2016 pour les aéroports à plus de 50 000 mouvements commerciaux par an D'autres mesures à prendre concernant les aides à l'insonorisation, le suivi des données et, à plus long terme, la prise en compte des recommandations de l'OMS. 		<p>ponctualité), sur le créneau 23h00 – 6h00</p> <ul style="list-style-type: none"> Des restrictions sur les « franges » : 22h - 23h et 6h - 7h., avec des tarifs dissuasifs, sur la base des recommandations ACNUSA (interdire dès 22h les avions les plus bruyants, de marge inférieure à 13 ; planifier sur plusieurs années un renforcement des exigences / avions de seuil de marge inférieure à 18) Pour les aides : <ul style="list-style-type: none"> Améliorer le dispositif d'aide du PGS : taux de prise en charge de 100%, des systèmes solidaires de prêt à taux zéro, des délais de traitement administratif plus courts, l'information des locataires et des propriétaires bailleurs, permettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaire et aux collectivités d'emprunter à hauteur des besoins de financement non couverts en gageant la dépense sur les recettes futures de la TNSA. Rendre effectif dès 2019 le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FNCA) Traiter les demandes dans des délais décents, avec un tableau de bord examiné tous les trimestres à la CCE Déterminer quel serait le niveau sonore du PGS qui correspond à la préconisation de l'OMS sur la réduction du bruit des avions en indiquant qu'au-delà de 45 décibels le jour et 40 décibels la nuit, et étudier un dispositif de soutien à l'insonorisation pour les populations situées à l'intérieur de la courbe correspondante
Atelier Citoyen 5 Pour une tarification incitative	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> La nécessité d'un chantier de remise à plat de la tarification des vols d'avions, trop complexe et générant des effets de seuils dommageables, car, sur Nantes Atlantique : <ul style="list-style-type: none"> la TNSA (financement des aides à l'insonorisation) est bien moins incitative/dissuasive que la redevance d'atterrissage (financement de exploitant) le système actuel est complexe, avec une catégorisation en groupes, spécifique à la France, qui génère des effets de seuils A plus long terme, nécessité de séparer la taxation des nuisances sonores (compenser l'utilisation d'un bien commun / la tranquillité publique) des redevances d'atterrissage (payer le coût d'exploitation de la plateforme aéroportuaire) 	<ul style="list-style-type: none"> Revaloriser la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et l'appliquer à l'atterrissage comme au décollage, pour être plus incitative/dissuasive. (au plan national) ; faire évoluer la réglementation de façon à ce que cette taxe soit plus en phase avec les nuisances réelles : <ul style="list-style-type: none"> une taxation à l'atterrissage comme au décollage ; une variation en fonction du bruit réel de l'appareil ; une modulation horaire correspondant à la gêne et sans effets de seuil Mettre en cohérence restriction (couvre-feu) et tarification (ex. pour un couvre-feu « léger ») 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			- pas de vols programmés la nuit mais des retards acceptés - des tarifs très dissuasifs doivent s'appliquer aux vols ayant des retards)	
Atelier Citoyen 6 Aérogare : simple et économique	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Une saturation à démontrer, par comparaison avec l'aéroport de Genève (piste unique - 180 000 mouvements annuels), du fait de la possibilité de réaménager les aérogares • La capacité officielle de l'aérogare actuelle limitée à 4,3 millions de passagers par an avec un « bon niveau de service » (construction relativement récente – 1990 et 2000 - et apprécié par ses usagers – enquête 2009) • Pas d'exigences fortes des compagnies traditionnelles à Nantes : pas de vastes surfaces commerciales, pas de lounges pour accueillir les passagers à carte de fidélité, mais plutôt des attentes liées au temps d'attente aux PIF, à la capacité de sièges dans les halls, de bornes de rechargement, de services de collation, de points presse, de toilettes et de passerelles pour accéder aux avions • Des propositions décalées par rapport aux besoins, car les compagnies à bas coûts (qui tirent l'activité) et leurs passagers se satisfont de terminaux « low cost » • L'exemple des terminaux low cost de Bordeaux Mérignac, Charleroi T2, Marseille Marseillette, Beauvais, 	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacer l'aérodrome de loisirs • Construire un terminal low cost pour 3,5 millions de passagers (comprenant celle d'un parking pour 9 avions) et rénover aérogare existante → 12,5 millions de passagers de capacité d'accueil pour un coût total d'environ 60 millions d'euros • Travaux en 2 phases ; nouvel aérogare (20 M€ pour accueillir 3,5 MPAX) puis rénovation de l'existant (43 M€ pour accueillir 9 MPAX) • La possibilité d'un 3^{ème} terminal à long terme (au-delà de 12,5 MPAX, si nécessaire) • Le desservir par le TRAM (Base : Médiation de 2017) 	
Atelier Citoyen 7 Des dessertes bien plus performantes	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Des transports en commun déficients sur la zone de l'aéroport et la saturation des parkings • L'amélioration des liaisons bus et navette insuffisante • La nécessité de prolonger le TRAMWAY : fréquence, fiabilité car site propre, connexion avec les autres transports TAN de la métropole, desserte de la zone D2A et de quartiers de Bouguenais mal desservis 	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en œuvre d'un TRAMWAY avec le prolongement de la ligne 3 par une boucle à voie unique de 5 km, solution à moindre coût (inscription dans la voirie existante, dont les 2 franchissements de la rocade, surélévation de la ligne électrique très haute tension ; soit un budget total de 35 M€) • A partir de Neustrie, desserte de l'aéroport avec un arrêt devant le nouveau terminal low cost), un arrêt devant l'entrée du hall 1, puis la desserte de la zone D2A Airbus (deux arrêts) et retour vers l'Espace Diderot avec un nombre d'arrêts intermédiaires à déterminer. • Dans l'attente : 1 ou 2 parkings silos et des travaux routiers nécessaires (élargissement de la D85 entre la rocade et l'aéroport, désenclavement de la zone D2A, amélioration des dessertes par le sud) 	
Atelier Citoyen 8 Des procédures et des	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de réviser trajectoires et les procédures pour limiter et réduire les nuisances sonores • A Nantes Atlantique, des procédures qui n'ont quasiment 	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir les procédures d'atterrissage : faire voler les avions plus haut – en relevant la pente d'approche (actuel : 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
trajectoires améliorables		<p>pas évolué depuis des années, du fait du projet de transfert</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exemple d'autres aéroports proches de zones urbaines • Le questionnement de la remise dans l'axe de la piste de l'atterrissage par le nord alors que l'ILS de catégorie 1 qui est prévu permet un léger décalage (5°) 	<p>3.1°- 5,4%, légèrement supérieure à la pente standard 3° - 5,2%), sur l'exemple de Marseille ou de Chambéry → passage à 4° (recommandation de la Médiation 2017), en utilisant des approches guidées par satellite (RNAV-GNSS)</p> <ul style="list-style-type: none"> – en décalant le seuil de piste : de 500 m (en plus des 210 m. actuels de la piste 21), soit un gain de 1,6 à 2,9 dB gain attendu : réduction du bruit à 2 km de la piste de 3,22 dB, sensible pour Bouguenais-les-Couëts ou le bourg de Saint Aignan. • Revoir les procédures de décollage : effectuer les virages précoces à plus forte hauteur <ul style="list-style-type: none"> – mettre en place procédure de diminution de bruit NADP1 (montée la plus rapide possible) ; – dès la prolongation de la piste, reculer la mise en vitesse au nouveau seuil de piste ; – très rapidement, faire évoluer les procédures et mettre en place des points de survol imposés (fly over) : <ul style="list-style-type: none"> • côté Rezé, virage à 1900 m du point de décollage → virage à 630 pieds (avant Rezé) • côté Bouguenais, virage 2400 m → virage à 800 pieds (au dessus de la rocade) – à plus long terme : étudier la solution Toulouse/Acnusa (suppression des virages précoces), ou nouvelle procédure de décollage aussi proche que possible de la trajectoire de la nouvelle procédure d'approche ILS offset puis virage à 3000 pieds • Faire évoluer les trajectoires du fait des nouveaux dispositifs de guidage : <ul style="list-style-type: none"> – par défaut : trajectoire actuelle, décalée de 13°, pente augmentée à 4° et seuil décalé de 710m – par mauvais temps : trajectoire d'arrivée décalée de 5°, guidée par un ILS offset, proche de l'actuelle (pente de 4° possible) – à étudier approche à vue cadrée, approche Visual-Rnav, approches satellitaires de 1ère 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			génération, approches hybrides, 2ème génération des approches satellitaires PBN LPV – les approches satellitaires de précision à partir de 2015	
Atelier Citoyen 9 Des cartes de bruit faites pour affoler ?	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Des cartes de bruit prévisionnelles à horizon 2040, qui n'ont guère de sens avec la mise en place à venir des trajectoires satellitaires courbes de précision, pour minimiser les populations survolées • Le constat que les zones de bruit diminuent partout dans le monde et vont continuer à diminuer (Cf. l'indicateur représentatif de l'énergie sonore (IGMP) de l'aéroport Charles de Gaulle) • Le constat de la quasi-stabilité du bruit mesuré sur Nantes, malgré l'augmentation du nombre de mouvements (58%) et de passagers (166%) • Des hypothèses utilisées pour élaborer les cartes de bruit contestables qui concourent à maximiser les zones de bruit prévisionnelles <ul style="list-style-type: none"> – L'emport trop faible (127 en 2040, alors que 150 serait possible – Cf. une valeur de 165 en 2018 à Beauvais) → surestimation du nombre prévisionnel de mouvements de 18 % et des surfaces des zones de bruit de 9% – Le partage prévisionnel de la piste (55 % des arrivées par le nord et 45 % par le sud), en contradiction la réalité (66,7 % d'arrivées par le sud en 2018 ; 37 % des arrivées par le nord en moyenne ces dernières années) → viser un partage de l'utilisation de la piste plus réaliste, qui réduirait les dimensions des zones de bruit côté Nantes de 22 % – L'hypothèse de 6,5 % de vols de nuit → plutôt retenir 3 % de vols dans la période 22h - 6h du fait des restrictions de vols, ce qui diminuerait de 25 % les surfaces des zones de bruit, de 12 % leurs dimensions. – La modernisation de la flotte pas assez prise en compte – intégrer des procédures de décollage permettant de réduire le bruit sur Rezé et Bouguenais 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
Bouaye Avance	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Le constat d'une augmentation des survols, de trajectoires de moins en moins respectées au décollage, et de nuisances • L'annonce par la DGAC d'un potentiel d'agrandissement envisagé jusqu'à 15 millions de passagers, avec 5 options. • Un coût du réaménagement de Nantes Atlantique estimé par l'autorité environnementale jusqu'à 1,15 milliard d'€, à comparer aux 561 M€ pour le transfert à NDDL, hors 		

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>indemnité à Vinci</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'invitation faite aux Boscéens de participer massivement à cette concertation publique, aux côtés des élus de la Ville de Bouaye, en s'opposant à l'extension du trafic aérien à l'aéroport, à la piste transversale, et en soutenant un transfert 		
<p>CCNAAT</p> <p>Collectif Contre les Nuisances Aériennes au-dessus de l'Agglomération Toulousaine</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le soutien aux riverains « actuels » et « futurs » de l'aéroport de Nantes Atlantique en partageant les informations et constats relatifs à l'aéroport très urbain de Toulouse • L'opposition à la croissance des infrastructures destinées au trafic aérien • Les outils réglementaires : <ul style="list-style-type: none"> – Le PGS constate l'ampleur des zones de bruit et met en place des financements → un droit à polluer auquel le riverain ne peut pas échapper ; est établi à partir de modélisations sur des moyennes annuelles → ne représente pas réellement la nuisance subie – le PEB limite la densification de l'urbanisme en fonction des nuisances aériennes → contraint la politique de la ville et ne représente pas réellement la nuisance subie – l'arrêté de restriction d'exploitation, qui restreint l'accès aux avions dont la marge d'EPNdB est inférieure de -13 dB par rapport aux maximums imposés par le chapitre 3, entre 23h et 6h à Nantes, exclut seulement les avions anciens peu performants acoustiquement (selon leur poids) et n'a intégré aucun progrès technique depuis 7 ans (chapitre 14 applicable aux nouveaux avions sur une marge de -17 dB) – le couvre-feu est souvent difficile à mettre en place du fait de mise en place d'exceptions – peu de pénalités de l'ACNUSA car peu règles dont le manquement est source de pénalités ; processus long et il aucune information diffusée aux plaignants – la Taxe Sur les Nuisances Sonore Aériennes (TNSA) impacte le coût du trafic aérien, mais faiblement et sans incitation à moderniser les flottes • Les organismes : <ul style="list-style-type: none"> – L'ACNUSA : un organisme central, éloigné, peu de pouvoir et cherchant à faire des règles communes pour des situations diverses et très différentes de celle des plates-formes parisiennes – La DGAC : un organisme promoteur du développement du trafic aérien, même en contradiction avec le 		<ul style="list-style-type: none"> • Les outils de mesure : <ul style="list-style-type: none"> – L'accès aux données complètes des systèmes de mesure du bruit devrait être la règle et l'interprétation des résultats par des organismes indépendants un moyen pour les élus et autorités d'éviter de prendre pour référence la communication de l'aéroport – Quelle pertinence du placement des capteurs, voire du type de capteur pour mesurer la pollution « venue du ciel » ? (en bordure de route, la pollution automobile va « saturer » le système)

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>CéDpa</p> <p>Collectif d'élus Doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<p>développement durable.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les préconisations suite à l'abandon de NDDL qui ont trop tardé à être mises en œuvre : 1,5 ans pour la révision du PGS élargi, un tracé mis en œuvre de façon non transparente pour les riverains, le couvre-feu repoussé alors que demandé par la majorité des riverains • Un dossier de concertation défaillant qui ne peut apaiser les tensions sur l'agglomération nantaise : hiérarchisation des enjeux, sujets non importants (parvis), des coûts non justifiés, des cartes mal documentées, ... • Une approche rigide qui ne met pas en discussion certains sujets : réaxage des trajectoires par le nord au motif de la sécurité et l'obligation de respecter des règles internationales • Des cartes de bruit à l'horizon 2040 anxiogènes, à une échéance où les avions seront équipés de guidages satellitaires de précision et les trajectoires courbes la norme, ce qui permettra une trajectoire d'arrivée par le nord qui survole la Loire, comme il y a quelques décennies • L'option piste transverse, proposée comme alternative à NDDL en 2000, réfutée par une étude du Département en 2006, qui oppose les riverains du fait d'un changement des personnes impactées • L'option piste en V impossible du fait d'un sous-sol truffé de bombe • Des prévisions de trafic sur estimées, car une minorité de Français prend l'avion (10%), et du fait de la nécessité de réguler le trafic du fait du coût humain et écologique ; il n'y a pas des « besoins » non satisfaits et le trafic ne va pas continuer à croître fortement. • La qualité de vie et le sommeil des riverains plus importants que l'intérêt financier des compagnies, du concessionnaire, voire du monde des affaires • La préférence pour un prolongement de la piste actuelle pour diminuer les nuisances sonores au nord (le plus d'habitants - Nantes, Rezé, Bouguenais-les Couëts), sans franchir la route de la Bretagne et en restant au maximum dans les limites de l'enceinte aéroportuaire • La solution proposée : un réaménagement pragmatique, prudent et visant à l'amélioration rapide de la situation des riverains ; la nécessité de réaffirmer qu'il n'y aura pas de transfert • Le risque de nouvelles fractures entre les habitants, d'un long statu quo avant de vraies améliorations, et de l'espoir 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en concertation le développement du trafic aérien et l'intermodalité, le climat, la fiscalité, le lien entre l'aéroport et le développement économique • Pourquoi imposer une trajectoire d'arrivée par le nord dans l'axe de la piste ? Alors qu'il est possible avec un ILS de catégorie 1, de le placer en « offset » et d'avoir une trajectoire décalée de 5 degrés, proche de l'actuelle, et en outre, de conserver la trajectoire et la procédure actuelles pour les jours de beau temps ? • Pourquoi ne pas proposer dans les options de réaménagement de la plateforme, une option à moindres coûts, du type de celles que propose l'Atelier Citoyen ? • Pourquoi le principe d'un chantier à faible impact environnemental alors qu'il est prévu des déconstructions très importantes dont l'impact environnemental est énorme • Piste transverse : pourquoi prévoir 4250 m alors que 2450 m suffisent pour accueillir la flotte de Nantes Atlantique ? • Connaître les chiffres réels du nombre d'emplois à Nantes Atlantique (sur la plate-forme notamment) • Se poser les questions <ul style="list-style-type: none"> – du développement rapide du transport aérien, sur la base de l'expansion des compagnies à bas coûts, – de la taxation du kérosène – du prix des billets de train par rapport aux billets d'avions – des aides dont les compagnies à bas coût bénéficient – des attributions du concessionnaire, de l'aviation civile, de la puissance publique – de l'association de la hausse du trafic aérien à Nantes et du développement économique de la région, la hausse du trafic actuelle étant portée par les vacanciers

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>dans un transfert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux solutions de l'Atelier Citoyen 		
<p>COCETA</p> <p>Collectif des citoyens exposés au trafic aérien</p> <p>1 - Protection des habitants</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une médiation partisane et une décision de renoncer au transfert prise contre la volonté démocratique • Le besoin d'un débat public et non d'une concertation préalable et non d'un débat public du fait de l'absence du DTA et du SCOT, et la remise ne cause du PLUM, et de l'absence d'étude environnementale et d'étude de l'impact sanitaire suivant les options proposées • La remise en cause de la légitimité de la DGAC à conduire le projet, du fait d'études passées discréditant les options présentées aujourd'hui, et du périmètre de la problématique (desserte, sone industrielle, ...) • L'exemple de Beauvais Tilly (couvre-feu instauré avec 7 500 mouvements et la piste parallèle à la ville, des aides complémentaires à l'insonorisation, l'élargissement du périmètre du PGS avec une zone de transition) • L'obsolescence de Nantes Atlantique et la proximité du lac de Grand Lieu (site remarquable, classé, protégé) • Un problème de santé public du fait de 80 000 personnes survolées 		<ul style="list-style-type: none"> • Sur les impacts sanitaires : <ul style="list-style-type: none"> – Application du principe de précaution – Prise en compte des recommandations de l'OACI • La demande d'un transfert de Nantes Atlantique, et dans l'attente : <ul style="list-style-type: none"> – Plafonnement du trafic à 40 000 mouvements et 4 millions de passagers – Des mesures de protection des populations survolées similaires à celles de Beauvais Tilly (Couvre-feu de 22h à 6h ; compensation supplémentaire d'aide à l'insonorisation dans la zone PGS ; élargissement de la zone du PGS a une zone de transition)
<p>COCETA</p> <p>Collectif des citoyens exposés au trafic aérien</p> <p>2 - Pollution de l'air</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Constat d'une forte urbanisation à proximité de l'aéroport du fait du PLU incluant le transfert, qui va se poursuivre, incluant des familles modestes • L'absence d'éléments fondamentaux sur l'impact sanitaire du maintien de la plateforme actuelle • Une pollution chimique due au kérosène (additifs, roulages de longue durée, travail sur la piste, climatisation ou chauffage des locaux, activité de logistique routière, embouteillages sur le périphérique nantais) • Les risques liés aux PUF Particules Ultra Fines, aux oxydes d'azote, au dioxyde de soufre, aux composés organiques volatiles, au monoxyde de carbone, sur les enfants, les personnes âgées les insuffisants cardiaques ou respiratoires, les asthmatiques, les personnes atteintes de troubles bronchiques <ul style="list-style-type: none"> ➔ Prendre en considération la pollution due aux avions aux abords de l'aéroport de Nantes Atlantique, sur des zones densément urbanisées • La priorité à donner à la santé, et des règles de prévention à respecter (recommandations de l'OACI) : <ol style="list-style-type: none"> 1- Agir à la source de la nuisance : diminuer l'exposition des zones densément peuplées (éloigner le risque de sa cible) 2- Appliquer des mesures collectives (règles de vol, 		<ul style="list-style-type: none"> • La mise en œuvre d'une étude sanitaire sur l'incidence des roulages sur le taxiway qui peuvent durer jusqu' à 10 minutes par avion avec une combustion non optimale • La prise en compte du coût des atteintes à la santé dans les externalités négatives du transport aérien • La mise en œuvre d'un Plan Climat Air Energie Territorial PCAET • La mise en place de mesures permanentes et fiables, consultables par tous, pour les 5 scenarii de la DGAC : <ul style="list-style-type: none"> – des stations de mesures des polluants du kérosène (atterrissage, décollage, roulage) et des différents additifs utilisés selon les types de moteurs, et des PUF. – la mesure en parallèle de l'impact du trafic (routier et ferroviaire) à proximité des axes desservants NA. – des mesures permanentes, et non des campagnes occasionnelles, sur des sites définis en concertation avec les associations et collectifs. – un comité de suivi citoyen de suivi de ces mesures.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		procédures d'urbanisme...) 3- Appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, mesures d'insonorisation...)		<ul style="list-style-type: none"> L'étude immédiate du transfert sur les zones connues par la DGAC, et plus particulièrement, celui porté par COLTRAN
COCETA Collectif des citoyens exposés au trafic aérien 3 - Bruit	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> Constat de la gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien, et rappel des données ou conclusions d'études, et de perturbations du sommeil, de troubles anxio dépressifs, d'effets sur le système endocrinien, le système cardiovasculaire et le système immunitaire, d'augmentation de la mortalité, de baisse des performances intellectuelles, de retard des apprentissages Rappel des préconisations de l'OMS de 2018 		<ul style="list-style-type: none"> Révision par la France des valeurs limites réglementaires (valeurs limites de la loi bruit de 1992 et de la transposition de la directive européenne 2002/CE/49) pour respecter les préconisations de l'OMS de 2018 La mise en place de mesures permanentes et fiables, consultables par tous, pour les 5 scénarii de la DGAC : <ul style="list-style-type: none"> la mise en place de stations de mesures du bruit (atterrissage, décollage, roulage) la mesure en parallèle de l'impact du trafic (routier et ferroviaire) à proximité des axes desservants NA des mesures permanentes et non des campagnes occasionnelles sur des sites définis en concertation avec les associations et collectifs. un comité de suivi citoyen de suivi de ces mesures
COCETA Collectif des citoyens exposés au trafic aérien 4 – Développement économique du Grand Ouest	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> Le besoin d'un équipement aéroportuaire digne du dynamisme économique de la métropole nantaise et de son attractivité Un dilemme : maintenir et permettre le développement économique tout en préservant la santé et la qualité de vie de ses habitants Les conséquences d'un maintien de l'aéroport : <ul style="list-style-type: none"> La mort programmée des bourgs de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais Les Couëts Les risques sur le développement des entreprises de la zone d'activité D2A – foncier disponible – enclavement – encombrements routiers Les surcoûts d'un maintien de l'aéroport L'impact sur l'urbanisme et l'immobilier en l'absence de foncier libéré ou des contraintes sur les communes riveraines (périmètre du PEB) L'impact sur l'attractivité de la métropole (gouvernance, attractivité touristique et commerçante du centre-ville de Nantes) La massification des emplois sur la seule zone de Nantes/Saint-Nazaire au détriment des territoires périurbains, des villes moyennes de la région et des zones plus rurales 		<ul style="list-style-type: none">
COCETA	Assoc	<ul style="list-style-type: none"> Le rappel que l'ensemble de la commune de Saint-Aignan 		<ul style="list-style-type: none"> Des cartes plus précises, avec fonds de cartes IGN

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Collectif des citoyens exposés au trafic aérien 5 - Environnement et biodiversité	Coll ^{if} Usag.	<p>de Grand Lieu est soumis à la loi Littoral</p> <ul style="list-style-type: none"> Le constat que l'étude d'impact environnemental ne sera pas terminée avant fin 2019 Des effets négatifs majeurs sur l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> option de référence : survol du lac à l'atterrissage et au décollage, milieu de lande riche d'un ensemble d'espèces végétales très rare sur la « couronne » nantaise, corridor écologique est/ouest situé entre le sud de la piste et la Groizonnerie, zone humide sous la piste, 2 ruisseaux recevant les effluents de la piste qui se jettent dans le lac allongement de 400 m de la piste : coupure du corridor écologique est/ouest, destruction de zones humides, et d'une zone de lande très intéressante, Remblai nécessaire allongement de 800 m de la piste : effet défavorable très important sur les zones humides et sur le ruisseau de la Bretagnerie, 1 zone d'habitats écologiques d'intérêt, fragilisation d'un corridor écologique principal, option non étudiée dans l'expertise MNHN de septembre 2017 piste transversale : le ruisseau de la Patouillère, des zones humides sur 25 hectares et plusieurs étangs, remblai nécessaire, bois de la Ville au Denis, corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire, alimentation quotidienne des oiseaux, dont ceux du lac piste « en V » : déboisement important du Bois de la Ville au Denis, remblai nécessaire, corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire, ruisseau "Le Bougon" à détruire sur 500 m. Le risque d'un crash dans le lac, avec les conséquences sur l'environnement et la biodiversité. 		détaillés. <ul style="list-style-type: none"> Publication de l'étude concernant le volume du remblai nécessaire et du calcul de rejet de CO2 pour les milliers d'allers retours des camions et ce, pour chacune des options présentées Etude sur la qualité des eaux
COCETA Collectif des citoyens exposés au trafic aérien 6 – un développement économique raisonné	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> La solution du transfert comme seule qui répondra parfaitement aux différents objectifs : sanitaires, écologiques et économiques ; et actée par le Ministère de la transition écologique et solidaire en 2016 au titre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) Un transfert inéluctable du fait de la progression du trafic (estimée à 14 MPAX et 87000mouvements en 2035) Le maintien : une partie de l'investissement supporté par le concessionnaire, et l'autre (accès, déviations d'ouvrages existants, compensations loi sur l'eau, etc.) payée par les contribuables à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros. La répartition du trafic sur d'autres plateformes : illusoire (durée d'accès à ces aéroports et phénomène de concentration des compagnies aériennes qui choisissent 	Une proposition alternative de transfert : <ul style="list-style-type: none"> Un transfert sur les bases suivantes : <ul style="list-style-type: none"> un rayon de 30/40 kms, autour de Nantes. un espace libre de 800 ha environ, à proximité de l'autoroute et de la voie ferrée TGV Paris-Nantes l'impact sanitaire sur les populations faible, et l'impact sur l'environnement limité 4 secteurs géographiques possibles, avec certains élus se disant favorables à l'implantation d'un tel équipement structurant sur leur territoire : <ul style="list-style-type: none"> Entre l'autoroute Nord d'Ancenis et les D 164/923 Le quadrilatère Nord-sur-Erdre/Petit- 	<ul style="list-style-type: none"> La modification de la loi relative à l'instruction des DUP, en donnant un délai maximum aux procédures, de façon à viser une mise en service d'un nouvel aéroport en 2028

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		l'aéroport d'implantation)	Mars/Ligné/Joué-sur-Erdre – L'intersection entre Nozay et la D771 (Option plus problématique - réaction de la population - présence de la forêt du Gâvre, site remarquable et zone Natura 2000) – La zone délimitée par les D 923/163/178	
Collectif promouvant une piste transversale minimale pour Nantes Atlantique	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • L'option piste transversale de la DGAC : <ul style="list-style-type: none"> – maximisée pour accueillir le trafic: 2'900 m de long + 240 m de runway end safety area (RESA) et 900 m de rampes lumineuses, pour 4,7 km en tout, – sur une emprise difficile à placer qui a imposé un positionnement très au sud de la plate-forme actuelle, croisant le chemin de fer – induisant un plan d'exposition au bruit qui survole partiellement des zones urbanisées à Pont-St-Martin et Bouaye principalement – avec la perspective d'une concession longue pour amortir ce coût, et de redevances élevées, ce qui diminuerait l'attractivité de l'aéroport • Les 2,9 km de piste : pas nécessaire pour les appareils moyen-courrier utilisés très majoritairement à Nantes (B737/A320) → 1 830 m suffiraient au moyen-courrier le plus limité, le 737-9, y compris sur piste humide (relevé par la médiation de 2017 avec l'étude d'une longueur « minimale » de 1800m qui ne permet que des atterrissages, sans marges en cas de conditions dégradées) • Les marges RESA : trop importantes → le standard ICAO est de 90 m (voire 60 m, encore largement utilisés aujourd'hui) et ne fait que recommander sans imposer une longueur de 240 m (incidents runway overrun plutôt rares, et possibilité d'adjoindre des Engineered materials arrestor system (EMAS) en matériaux qui dissipent l'énergie d'un appareil lors d'un dépassement de la piste) 	Exploiter deux pistes croisées <ul style="list-style-type: none"> • Conserver la piste actuelle pour accueillir les gros-porteurs qui opèrent à Nantes : l'A330 d'Air Transat pour Montréal, 1 fois par semaine (et 2 fois en A321LR), et l'A330 hebdomadaire de XL Airways pour la Martinique (seulement en hiver) • Construire une piste transversale courte de 1'830 m + 2*90 m = 2'010 m en tout, plus au nord de l'emplacement prévu dans l'option 4, plus proche de l'aérogare, en modulant son orientation pour minimiser les populations survolées. <ul style="list-style-type: none"> – Avec la possibilité de faire varier de quelque degrés les procédures d'approche et de décollage, même en gardant un ILS et sans impact de bruit fort comme lors d'un virage bas, afin de moduler finement cet impact. – Avec des aides à l'atterrissage type ILS pour une meilleure fiabilité des opérations <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'ILS catégorie 3 sur l'actuelle piste 03/21 ▪ un ILS de catégorie 1, sur la piste transversale courte, légèrement désaxé pour éviter le plus possible le survol de Pont-Saint-Martin pour les atterrissages venant de l'Est – Des rampes lumineuses installées aux deux extrémités de la piste, y compris au-delà de la voie ferrée, et à terme, la navigation satellitaire pour un meilleur service pour toutes les approches • Avantages : <ul style="list-style-type: none"> – pas de coupure de la voie ferrée, – déviation limitée de la route actuelle, – une grande partie de la nouvelle piste dans l'enceinte actuelle, – très peu d'habitations dérangées dans le 	<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			<p>contour de la zone LDEN 55 d'environ 10km de long de part et d'autre et de 1 km de large environ</p> <p>– Coût limité (moindre tenue de charge, largeur limitée, taxiways plus courts et moins larges)</p>	
<p>COLTRAN 1</p> <p>Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique</p> <p>Faisabilité d'un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique vers un site alternatif</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un transfert indispensable du fait du dynamisme du Grand Ouest et de sa position excentrée en Europe : <ul style="list-style-type: none"> – + 40 % d'emplois depuis 20 ans et + 1,5 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2040 ; les régions Bretagne et Pays de la Loire parmi les plus dynamiques d'Europe – Le Grand Ouest peu relié aux réseaux européens de la Grande Vitesse – Une localisation de Nantes Atlantique dans un milieu urbain contraint, et 1 piste dans l'axe du centre-ville de Nantes • Les limites d'une mise en réseau et d'une régulation du trafic <ul style="list-style-type: none"> – Le transfert modal de l'avion vers le TGV a déjà eu lieu – « <i>La répartition du trafic sur plusieurs plateformes est illusoire</i> » (durées d'accès à ces aéroports, « <i>conditions du marché du transport aérien conduisant les compagnies à concentrer et optimiser leur offre au plus près de leur bassin de chalandise</i> » ; « <i>une régulation administrative qui viserait à contraindre le développement du trafic poserait des difficultés juridiques</i> » Cf. rapport CGEDD 010459-01 03/2016) • Le réaménagement de Nantes Atlantique difficile du fait de la Loi Littoral dans l'environnement du Lac de Grand-Lieu <ul style="list-style-type: none"> ⇒ La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest : un enjeu majeur pour 8 millions d'habitants (l'équivalent de la Suisse qui compte 2 aéroports internationaux) 	<p>Une proposition alternative de transfert :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur la base des critères de superficie, et de « morphologie » de l'emprise, de géographie territoriale, de relation avec la zone de chalandise (route, train), • En prenant en compte l'analyse cartographique des enjeux humains, environnementaux, économiques et agricoles connus sur le territoire des Pays de la Loire et réalisée par la DGAC (données DREAL) <p>⇒ Identification de 4 zones qui répondent à des degrés divers aux exigences majeures du cahier des charges :</p> <ul style="list-style-type: none"> – entre l'autoroute au nord d'Ancenis, et les D164 et D923 – entre la D164 et les D131 et D178 à Nort-sur Erdre: quadrilatère Nort/Erdre, Petit Mars, Ligné, Teillé, Riaillé, Joué sur Erdre avec extension possible vers Héric – un peu plus au nord l'intersection entre la N137 (à Nozay) et la D771 – en bordure nord est du département : triangle (et ses abords) limité par les D923, D163 et D178, territoire comprenant des zones d'activité artisanale ou de petite industrie (Ancenis, Riaillé, Moisson, Châteaubriant, Saint Mars la Jaille, en44, Pouancé, Segré , Candé , en 49) <ul style="list-style-type: none"> • Un accueil positif et ouvert des élus 	<ul style="list-style-type: none"> • Réétudier les projections de trafic en nombre de passagers et en nombre de mouvements commerciaux en tenant compte des spécificités régionales, des contextes économiques et démographique, des besoins de mobilité aérienne du GO, de la banalisation du transport aérien et de l'évolution du recours à ce mode de transport qui se situe pour la France, dans la moyenne basse de l'UE • Les 4 sites proposés à approfondir, par analyse multicritère incluant des critères sociologiques et de politique locale • L'application de l'objectif 2 de la Convention d'Aarhus ratifiée par la France en 2002 "favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant un impact sur l'environnement" afin d'éviter que "la protection de l'Environnement et la Santé Publique soient les variables d'ajustement" d'un projet
<p>COLTRAN 2</p> <p>Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique</p> <p>Le transfert est</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<p>Consolidation des réflexions des associations, élus et acteurs du monde économique favorables à l'alternative transfert pour progresser dans l'analyse des conditions de mise en œuvre en tenant compte de la situation immédiate, des contraintes et en admettant une démarche se déroulant dans un cadre démocratique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comparaisons multicritères de l'alternative transfert (Cf. contribution n°& de COLTRAN) à partir du tableau de comparaison du dossier de concertation 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspects procédures et délais : <ul style="list-style-type: none"> – texte de référence international : la Convention d'Aarhus, ratifiée par la France en 2002, avec comme résultat « la mise à disposition du public de toute les données relatives à l'Environnement détenues par les administrations et services public », en Europe, la directive INSPIRE et pour la région le site internet : sigloire 	<ul style="list-style-type: none"> • La restauration par l'Etat la confiance des Corps Intermédiaires des Régions Bretagne et Pays de La Loire, du département de Loire-Atlantique, de Nantes et sa Métropole et des citoyens démocrates contribuables consultés le 26 juin 2016 : <ul style="list-style-type: none"> – engagement sur un transfert – protection des habitants survolés à basse altitude – perspective réaliste de développement d'un Grand Ouest dynamique économiquement et

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
la solution inéluctable		<ul style="list-style-type: none"> – de favorable à extrêmement favorable sur tous les critères sauf les critères « foncier, terres agricoles et sols » et « biens matériels, paysage et patrimoine culturel » (mention Défavorable) – un coût équivalent au réaménagement de Nantes Atlantique ((470 à 900 millions € hors desserte en transports collectifs), pour une durée de concession respectant les règles habituelles économiques et de financement pour ce type d'investissement souvent adossé à une durée de concession de 50 ou 55 ans – un projet en 2 phases : mise à niveau des infrastructures de N.A. pour répondre aux besoins d'exploitation puis construction et exploitation de la nouvelle plateforme • Le projet d'aménagement du Grand Ouest : l'aménagement de Nantes Atlantique, nécessaire au stade actuel, ET la recherche immédiate d'un site alternatif 	<ul style="list-style-type: none"> – application au projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest (Cf. <i>avis exprimé ci-contre</i>) de l'objectif 2 de la Convention d'Aarhus ratifiée par la France en 2002 "favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant un impact sur l'environnement" afin d'éviter que "la protection de l'Environnement et la Santé Publique soient les variables d'ajustement » d'un projet 	<ul style="list-style-type: none"> démographiquement – les moyens donnés au Grand Ouest de rester connecté aux principales villes d'Europe et d'autres continents – les moyens donnés à un futur concessionnaire d'une réelle possibilité de croissance • La mise en débat d'un projet élargi à la réalisation d'un Aéroport du Grand-Ouest et traité dans l'esprit de la déclaration de Rio (juin 1992 - participation du public à un stade préliminaire par « un débat sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet »), incluant toutes les options.
DEINA 1 Défense des élèves impactés par Nantes Atlantique	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet non abouti • Le rappel de la chute d'un avion sur le terrain de football de Saint Aignan de Grandlieu en 1980, et des risques sur la santé • Opposition au maintien de la piste Nord-Sud • Le souhait d'un transfert à terme • Mais le soutien à une option piste unique et transversale aménagée par rapport à l'option présentée, pour éviter le survol des établissements scolaires, sur la base d'un recensement des écoles situées à l'intérieur du PEB actuel (près de 8500 élèves), et pour éviter les impacts sur les établissements scolaires de Bouaye et de Brains : 	<ul style="list-style-type: none"> L'amélioration de l'option Piste transversale • Une option piste unique et transversale plus au nord et à l'est que l'option présentée (Cf. illustrations) 	
DEINA 2 Défense des élèves impactés par Nantes Atlantique	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Les avantages d'une piste transversale plus au nord et à l'est : <ul style="list-style-type: none"> – La protection des élèves du territoire – Le maintien de l'exploitation de l'aéroport, sauf au moment de la jonction de ses 2 parties (un gain économique) – Des terrains seront libérés au nord pour l'extension de l'I.R.T. Jules Verne, mise à disposition des sous-traitants d'Airbus ou d'autres destinataires demandeurs... – Des compensations moins diluées – La tranquillité sur le centre de Nantes, sur le C.HU., sur Trentemoult, sur l'immeuble Le Corbusier de Rezé, sur Les Couëts, et sur le lac de Grand-Lieu... • La nécessité de procéder rapidement 		<ul style="list-style-type: none"> • Abandonner la piste Nord-Sud au profit d'une piste transversale Est-Ouest bien positionnée, l'arrêt des vols de nuit n'ayant pas d'impact sur les scolaires en journée
EGS Infra	Assoc	<ul style="list-style-type: none"> • L'étoile ferroviaire nantaise : 5 branches actives et 		<ul style="list-style-type: none"> • Procéder avec l'aide de la CNDP à la nomination

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 1- Accessibilité rail SNCF à l'aéroport</p> <p>Volet 4- Accessibilité rail SNCF à Nantes Atlantique, demande d'expertise</p>	Collif Usag.	<p>connectées vers : Châteaubriant, Ancenis, Clisson, Sainte-Pazanne, Savenay et au-delà de ces 5 villes vers le réseau SNCF régional (TER) et national grandes lignes (Intercités et TGV).</p> <ul style="list-style-type: none"> La possibilité d'un axe Nord-Sud, de type TER/RER, pour une "colonne vertébrale" ferroviaire, dans une emprise SNCF avec possibilité de généraliser la double voie sur les kilomètres critiques et manquants <ul style="list-style-type: none"> Permettant des correspondances faciles à mettre en place avec 3 lignes de TRAM, 1 ligne de busway, 5 Chronobus et une 15-aine de lignes bus Pour desservir un grand nombre de pôles d'intérêts : dont l'IRT Jules Verne, Airbus Industries, Nantes Atlantique. Avec des embranchements existants avec le réseau SNCF, des trains directs vers Nantes Atlantique depuis Nantes et plusieurs villes, sous réserve d'implanter 4 quais sur les voies existantes à Nantes Malakoff <p>Soit 1.300.000 habitants de 2 à 60 min de l'aéroport de Nantes Atlantique</p> <ul style="list-style-type: none"> La desserte de l'aéroport assurée par des circulations TER/RER tournant en boucle entre la Chapelle sur-Erdre et Nantes Atlantique dans une première phase (puis Sainte-Pazanne dans une seconde phase) ; 8 à 10 stations desservies offrant des correspondances avec le réseau TAN 		d'une commission d'experts du ferroviaire et des transports en commun, pleinement et véritablement indépendante du pouvoir politique pour effectuer étude de desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique prévue par Région des Pays de la Loire
<p>EGS Infra</p> <p>Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 2- Optimiser l'usage de l'aéroport</p>	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> La possibilité d'un plafonnement naturel du trafic sur cet aéroport à 9, ou 8, ou 7 millions de passagers voire beaucoup moins, consécutif à un choix toujours possible de mise en réseau des aéroports de : Nantes Atlantique, Rennes et Angers (incluant une desserte rail SNCF performante de ces trois structures ainsi que leur optimisation) Option piste : maintien en exploitation de la piste actuelle de façon transitoire avec un ILS pour l'atterrissage par le nord et un radar de contrôle navigation spécifique à Nantes Atlantique, puis mettre en place une piste Est-Ouest Option aérogare : côté ouest ; en fin d'exploitation de la carrière des maraichères, réutilisation de l'emplacement pour parkings en "sous-sol", commerces ou clubs sportifs et de l'hôtellerie pour la partie "hors sol", réhabilitation du Château Bougon en salon VIP aéroport Nantes Atlantique et accessoirement siège de l'aéroclub, accessoirement 		<ul style="list-style-type: none"> Réaliser une étude véritablement indépendante d'une piste Est-Ouest à Nantes Atlantique (pour une seule piste en exploitation), et une étude PEB de la piste Est-Ouest et assurer une desserte rail performante de Nantes Atlantique, avec pour support l'axe Nord Sud existant entre La Chapelle-sur-Erdre et Sainte Pazanne, (voir volet 1) Mettre en œuvre une billetterie commune Rail/Air, puis la prise en charge des bagages en gare de Nantes Rennes, voire Angers pour les départs vers Roissy, puis....Orly (connexion barreau sud Ile de France).
<p>EGS Infra</p> <p>Groupe de</p>	Assoc Collif	<ul style="list-style-type: none"> L'intervention du 1er ministre en janvier 2018 : une approche globale du transport à l'échelle de l'Ouest du Pays, 		<ul style="list-style-type: none"> Faire évoluer la « Concertation pour le réaménagement de Nantes Atlantique » vers un

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>support à l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 3-Un réaménagement dans le cadre défini par le 1^{er} Ministre le 17 Janvier 2018</p>	Usag.	<p>impliquant 12 à 15 départements de l'Ouest et aussi les 2 hubs parisiens</p> <ul style="list-style-type: none"> • La présente Concertation (et en l'absence d'une saisine par les Elu(e)s de l'Ouest) qui s'adresse essentiellement et quasi uniquement à la population nantaise → un aéroport pour la ville de Nantes ou pour les Départements et Régions de l'Ouest ? • Le potentiel d'Angers Marcé via la liaison ferroviaire Sablé-Angers-Nantes à exploiter <ul style="list-style-type: none"> – La longueur de piste possible de 2400, 3000 mètres, voire + et non pas de la longueur actuelle de 1800 mètres. – Le dédoublement possible de la liaison ferroviaire saturée Sablé-Angers-Nantes et qui desservirait Angers Marcé positionné sur le tracé de ce dédoublement – Des reports de voyages Air vers le Rail par l'usage de la billetterie commune Rail / Air avec prise en charge des bagages dans les grosses gares SNCF de l'Ouest pour les trajets vers les hubs parisiens de Roissy puis Orly • Un choix de société à exprimer par les habitants (dont les jeunes générations) du Grand Ouest entre : <ul style="list-style-type: none"> – une concentration totale du trafic sur Nantes, avec le risque d'un passage de métropole « attractive » à métropole « répulsive », principalement pour les populations les plus modestes, – et un rééquilibrage en Région par la mise en réseau des aéroports de Nantes, Angers et Rennes avec mise en œuvre d'une intermodalité Rail / Air permettant ainsi de maintenir ou réorienter Nantes dans la catégorie des villes et Métropoles à "taille humaine" et agréable à vivre au quotidien 		<p>Débat Public pour la mise en œuvre globale du projet défini par le Chef de gouvernement et comprenant 4 volets et non pas un seul, à savoir :</p> <p>(a) « optimiser l'usage de Nantes Atlantique,</p> <p>(b) « la mise en réseau des aéroports »,</p> <p>(c) davantage de « complémentarité Rail / Air »,</p> <p>(d) « s'appuyer sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes »</p>
<p>EGS Infra</p> <p>Volet 5- Interconnexion rail des aéroports de Nantes, Rennes, Angers avec mise en réseau des aéroports</p>	<p>Assoc Coll^{if}</p> <p>Usag.</p>	<p>Dans l'objectif d'une mise en réseau des aéroports de l'Ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La géographie ferroviaire actuelle, les tracés rails existants, la nécessité de faire face rapidement à la saturation de l'axe ferroviaire saturé Sablé-Angers-Nantes permettraient, selon l'orientation retenue et à des échéances choisies, de mettre en lien direct par le rail et en des temps satisfaisants à la fois 3 villes majeures dans l'Ouest : Nantes, Rennes et Angers ainsi que leurs aéroports respectifs. 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place, avec l'aide de la CNDP, une commission d'experts pour la réalisation d'une étude comparative sous contrôle d'experts indépendants, entre une amélioration de la ligne actuelle telle qu'évoquée par le Commissaire-Maître avec le système ERTMS et un dédoublement sud Loire de cette ligne (avec un plafonnement de la vitesse adapté aux distances et au profil du terrain) et qui permettrait, tout en desservant Angers gare, une libération importante de sillons sur le tracé actuel via Ancenis
<p>EGS Infra</p> <p>Groupe de support à</p>	<p>Assoc Coll^{if}</p> <p>Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une billetterie commune et la prise en charge des bagages au départ des grandes gares SNCF de l'Ouest pour des vols « Rail/Air » en transit par Roissy (puis ultérieurement Orly), 		<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 6- Délester le trafic à Nantes Atlantique, à Roissy par la billetterie commune et la prise en charge des bagages dans les gares SNCF</p>		<p>pour réduire les vols entre la Province et Paris (exemple de Strasbourg)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Un potentiel chiffré (lors du projet NDDL) à 1 055 000 passagers pouvant, grâce à cette méthode de billetterie commune et de prise en charge des bagages dans les gares de Rennes et Nantes, être transférés de l'aérien vers le rail – la prise en charge des bagages en gare de Nantes, en amendant le projet de Gares de Nantes avec une intégration (au moyen d'une navette/passerelle) de 4 quais à Malakoff en bordure des voies existantes permettant ainsi d'en faire une gare efficace avec des diamétralisations de circulation et des itinéraires nouveaux tout en désencombrant la gare 		
<p>EGS Infra</p> <p>Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 7- Mise en réseau des Aéroports, avec Intermodalité Rail / Air / Route</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet ADO (aéroport de l'Ouest), basé sur l'intermodalité Rail / Air / Route avec mise en réseau des aéroports (Cf. cahiers d'acteurs précédents) : compatible et complémentaire au schéma transport défini en 2009 dans le Grenelle de l'Environnement n°1 ; le polygone "La Rochelle, Brest, Cherbourg, Caen/Rouen, Paris MP, Tours, La Rochelle" comme zone de chalandise • Pour renforcer l'accessibilité rail depuis et vers la Normandie : nécessité d'étudier le raccordement de la liaison ferroviaire normande Caen-le Mans à la liaison LGV Bretagne/PLL (au nord du Mans). • L'orientation de la Région des Pays de la Loire d'un choix de système "ERTMS" afin de pallier à la saturation de l'axe ferroviaire Sablé-Angers-Nantes jugée prématurée, un choix de dédoublement de la liaison saturée avec un tracé judicieux, permettrait : <ul style="list-style-type: none"> – la desserte par TGV et trains intercités de l'aéroport d'Angers Marcé qui deviendrait alors stratégiquement encore placé et attractif – l'apport d'un flux passagers conséquent et nécessaire pour desservir Cholet de manière performante, et de ce fait favoriser aussi la réouverture au service voyageurs de la liaison Cholet-Les Herbiers qui desservirait aussi sur son trajet le premier parc à thèmes de France (gare Les Épesses pour le Puy du Fou). – l'apport d'un flux passagers pour dynamiser enfin l'axe Nantes, La Roche-sur Yon, Luçon, La Rochelle, Bordeaux – La possibilité, du fait de l'intermodalité, Rail/Air, d'offrir au départ de Paris Montparnasse ou Massy des voyages Rail/Air via Angers Marcé (à 60/65 min seulement) ou 	<p>–</p>	<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>encore via Rennes Bretagne et Nantes Atlantique</p> <ul style="list-style-type: none"> • La pertinence du choix du Conseil Economique Social et Environnemental de Bretagne d'améliorer la liaison entre Rennes et Nantes, pas nécessairement avec une nouvelle infrastructure, mais plutôt par l'amélioration de la ligne en passant par Châteaubriant 		
<p>EGS Infra Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement</p> <p>Volet 8 - Les préconisations et choix par ESG INFRA</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une concertation qui répond avant tout à une vision très locale et à un usage nantais de l'aéroport, alors qu'une saisine de la CNDP par la Région des Pays de la Loire disposant de compétences de transport aurait permis d'élargir le périmètre de la Concertation à l'ensemble des habitants et milieux économiques auxquels l'aéroport du Grand Ouest est destiné • Le choix du gouvernement pour un Aéroport du Grand Ouest : un réaménagement dans le cadre d'une vision globale et intégrée du transport avec « mise en réseau des aéroports », une complémentarité Rail / Air », « un appui sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes » • Le risque d'aéroport nantais répondant à des intérêts sectoriels très locaux, mais qui oublie les populations riveraines de l'aéroport, les contraintes environnementales et également que les LGV ont redessiné la carte des transports pour certains vols dans l'hexagone et apporté un potentiel voyages Rail/Air à développer 	<ol style="list-style-type: none"> 1) une desserte SNCF performante de Nantes Atlantique avec un amendement du projet de gare de Nantes, 2) une optimisation de l'axe Nord Sud entre la Chapelle-sur-Erdre et Nantes Atlantique 3) une évolution de la liaison Nantes-Châteaubriant- Rennes, vers une liaison performante de type TER / Intercités et assurant un lien direct entre 2 aéroports et 2 métropoles, 4) un choix de dédoublement de la liaison sud Loire desservant Angers Marcé plutôt que l'installation d'un système ERTMS sur la liaison saturée Sablé-Angers-Nantes, 5) La mise en réseau des Aéroports de Nantes Atlantique, Rennes Bretagne et Angers Marcé avec 1 seul gestionnaire, 6) La mise à niveau de la structure d'Angers Marcé pour un trafic à plusieurs millions de passagers avec pour la phase de démarrage, la mise en place d'une navette bus entre la gare SNCF de Tiercé et l'aéroport, 7) un choix de maîtrise du trafic à Nantes Atlantique, sans nécessité de légiférer, par le seul fait de l'essor d'Angers Marcé et de Rennes Bretagne, 8) La préférence à une seule piste orientée Est-Ouest à Nantes Atlantique 	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser avec l'aide de la CNDP, une audition publique des contributions alternatives au ..tout à Nantes Atlantique et des contributions conformes aux directives du Premier Ministre dont le projet ADO soutenu par ESG INFRA .
<p>En avant Saint Aignan Association de soutien aux élus « Un autre regard pour Saint Aignan de GrandLieu »</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les scénarios proposés à la consultation mal documentés (sous-estimation des prévisions, fiabilité et précision des données, ...), • Opposition <ul style="list-style-type: none"> – aux options d'allongement de la piste qui condamnent la centralité de la commune – commerces, écoles, crèches – – à la piste en V consommatrice de terres et qui entraînerait des expropriations, avec des impacts sur la faune et la flore de la Réserve du lac de Grandlieu et renvoyant une part des nuisances sur d'autres communes – à la piste transversale qui déplace une part importante 		<ul style="list-style-type: none"> • Lancer l'instruction d'un nouvel aéroport du Grand Ouest en vue du transfert de Nantes Atlantique En cas de maintien de la piste actuelle <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le cluster aéronautique (3000 emplois industriels et plus de 70 entreprises) • Repenser les accès à l'aéroport depuis le périphérique en recalibrant les voiries et en desservant Nantes Atlantique avec le tramway (ligne 3) et le train (axe Nantes-Pornic) • Répondre aux enjeux du tourisme local, régional, national et international

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>des nuisances sur les territoires limitrophes, pour un coût très élevé, avec des réserves foncières, des expropriations, des travaux importants</p> <ul style="list-style-type: none"> • La demande du maintien de la piste actuelle ou d'un transfert, sous conditions • Une optique de mieux accueillir l'existant et d'accompagner la croissance qui demeure importante. 		<ul style="list-style-type: none"> • Mieux distribuer les retombées économiques aux communes impactées par l'ouvrage aéroportuaire • Construire des parkings silo • Créer des taxiways supplémentaires ou d'une nouvelle aérogare éco-responsable et répondant aux normes en vigueur • Prendre en charge l'isolation des habitations, à 100% pour le privé et le public (établissements administratifs et scolaires) • Maintenir le droit de délaissement pour les personnes désirant vendre leur bien immobilier sans perte financière, jusqu'au transfert de Nantes Atlantique. • Proposer une aide pour ceux touchés par les gênes auditives liées à l'aéroport • Supprimer les survols nocturnes entre 23h et 6h • Pouvoir dédoubler les classes pour les écoles primaires et élémentaires de Saint Aignan de GrandLieu, avec prise en charge par l'Etat de l'isolation des bâtiments scolaires et des crèches • Implanter une station de mesure du bruit dans le bourg de Saint Aignan de GrandLieu • Traiter les pollutions du lac de Grandlieu liées à l'aéroport
<p>Ensemble pour Les Sorinières</p> <p>Association de soutien aux élus de la liste municipale « S'investir Ensemble pour Les Sorinières »</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une concertation limitée au seul aménagement de Nantes Atlantique sans intégrer le transfert. <ul style="list-style-type: none"> – Des prévisions de trafic sous-estimées par la DGAC. – Des études d'impacts sur la santé non portées au débat et les préconisations récentes de l'OMS ignorées. – Le besoin d'un vrai débat public intégrant l'ensemble des options. • L'aéroport : un outil indispensable au développement économique du Grand Ouest et plus particulièrement de la métropole nantaise, qui ne doit pas se faire au détriment de la santé des populations • Le transfert : la seule solution viable pour répondre aux enjeux de santé publique et de développement économique du Grand Ouest • Dans l'attente : la nécessité de minimiser les impacts sur le quotidien et la santé des Soriniérois(e)s et des populations des communes environnantes • Opposition à tout aménagement qui induirait une augmentation des nuisances sur les populations par rapport 		<ul style="list-style-type: none"> • Lancer immédiatement l'étude technique et la concertation publique pour le transfert, sous l'égide de l'état avec la participation de tous les responsables politiques du Grand Ouest pour une solution concertée, en phase avec les acteurs de terrain et respectant la vision d'avenir clairement exprimée par des populations locales et leurs élu(e)s. • Dans l'attente : <ul style="list-style-type: none"> – Intégrer les Sorinières dans le périmètre des communes impactées par l'aéroport actuel et les Soriniérois(e)s dans les compensations exceptionnelles promises – Instaurer un couvre-feu entre 23h et 6h du matin, et des restrictions de trafic pour les périodes endormissement et de réveil (22h30-23h et 6H -6h30). – Mesurer les pollutions atmosphériques générées par le trafic aérien et mettre en place une balise de mesure aux Sorinières afin d'obtenir des mesures objectives sur le bruit et les pollutions

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		à aujourd'hui		atmosphériques, particulièrement les particules ultra fines. Mettre en place des plans d'actions concrets pour que ces nuisances restent dans les limites nouvellement recommandées par l'OMS – Intégrer à l'étude les travaux d'amélioration de l'accès et du stationnement autour de Nantes Atlantique pour disposer des coûts complets du réaménagement, à supporter par l'Etat
FNAUT Pays de la Loire	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de réduire les nuisances locales et mondiales du transport aérien : très inégalement utilisé (d'abord pour le loisir), et le plus polluant • En France (dernière enquête des déplacements en 2008) : <ul style="list-style-type: none"> – plus de la moitié des voyages en avion réalisés par les 20 % des personnes aux revenus les plus élevés. – La réduction de ces contrastes avec le développement du low cost, sans toutefois gommer les inégalités. – des déplacements en avion répondant pour environ la moitié à des motifs de loisirs et vacances. • Le transport aérien : de loin le mode le plus polluant (insuffisamment corrigé par l'amélioration des aéronefs) et le moins taxé (CF. Etude Deloitte pour ADEME en 2008, pour un trajet Nantes Lyon) • La desserte de proximité de l'aéroport : une composante essentielle du projet (les trajets terrestres - essentiellement assurés en voiture : 20 à 25 % du bilan carbone d'un voyageur aérien. Cf. rapport Médiation 2017) • Une demande de transport importante, satisfaite par la voiture car l'offre de lignes de bus ne touche qu'une faible proportion de la demande, malgré les coûts de parking : la grande zone d'activité à côté de l'aéroport et l'aéroport desservis par bus, avec des résultats limités, malgré une ligne dédiée, à tarification spéciale (1000 de passagers /jour ?), complétée par des lignes de bus classiques • La réduction des nuisances mondiales et locales de l'aérien passant par : <ul style="list-style-type: none"> – des mesures générales et nationales : taxation de l'aérien pour le mettre à égalité avec les autres modes, possible dès maintenant pour des destinations nationales – un soutien plus actif au ferroviaire : augmentation de l'offre, relance des trains de nuit (47,5% du trafic nantais 2016 à destination nationale vers des villes dont beaucoup peuvent être atteintes en train sans correspondance - Paris, Lyon, Marseille, etc...) 		<p>Mettre en place un programme cohérent d'accès, utile à l'aéroport mais aussi aux habitants et aux activités proches</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un nouveau contrat de concession de l'aéroport favorisant le développement du TC et limitant le nombre de places de parking. • La participation des passagers aériens à l'investissement et au fonctionnement de l'ensemble des TC les desservant, contre le tarif urbain subventionné (redevance sur les voyages aériens voire un billet donnant libre accès au réseau TAN et TER avec des contraintes à définir) • La desserte en transport utilisable par les utilisateurs de Nantes Atlantique, mais aussi par les habitants de la périphérie Sud-Ouest de l'agglomération <ul style="list-style-type: none"> – Des études à mener sur les différentes options possibles, présentées et discutées publiquement. – La création d'une halte ferroviaire nouvelle sur la ligne de Ste Pazanne (relativement rapide à mettre en œuvre), à relier à l'aéroport et aux activités par le passage d'une ligne régulière de bus et/ou par navette (1,5 km) – La réalisation d'un TCSP vers le centre-ville : préférentiellement un tram, permettant de mieux desservir toute la zone de l'aéroport (y compris activités) et de créer un pôle de transport améliorant le réseau de bus et l'accès vers le centre, en limitant le trafic du périphérique – Des bus reliant l'aérogare aux périphéries Ouest (franchissant la Loire) et Sud. – Un réseau vélo, pour les employés de Nantes Atlantique et des zones voisines
France Nature	Assoc	• Le rapport de la médiation en 2017 : à prendre en compte	• Remettre en cause la hausse du trafic, et revoir	• Revoir les dérogations accordées au concessionnaire

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Environnement FNE Pays de la Loire Bretagne-Vivante Ligue de Protection des Oiseaux 44	Collif Usag.	du fait de nombreuses recommandations et propositions pour le réaménagement de Nantes Atlantique <ul style="list-style-type: none"> • Enjeu « Climat et transport aérien » : <ul style="list-style-type: none"> – L'objectif de 40% de réduction des émissions françaises d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990 difficile à atteindre, avec des émissions nationales réparties à la hausse depuis 2015 → nécessité d'interroger la place du transport aérien dans les émissions de GES, dans le réaménagement de Nantes Atlantique – la hausse de fréquentation avant tout liée à un développement de vols régionaux essentiellement low-costs vers Marseille, Paris, Lyon et Toulouse, avec un impact par passager plus élevé (poids des phases de décollage et d'atterrissage ; avions de type régionaux, plus consommateurs en carburant) • Enjeu « Biodiversité » <ul style="list-style-type: none"> – L'aéroport : pas un souci pour les oiseaux nidifiant ou faisant halte sur le lac de Grand Lieu et à proximité, qui ont intégré cette activité « routinière ». – Par contre la pression urbaine et l'intensification des activités agricoles (amendements des prairies et gestion des niveaux d'eau) : une menace pour la biodiversité du lac de Grand Lieu – Opposition aux scénarios d'allongement de la piste de 800 mètres, ou la création d'une piste en V ou d'une piste transversale, car dépasseraient l'emprise de la plateforme aéroportuaire actuelle et détruiraient des zones humides et le parc du château de Bougon (flore et faune). • Enjeu « Qualité de l'eau » • Enjeu « Bruit » : le scénario retenu doit assurer une diminution substantielle des nuisances sonores et des personnes concernées • Enjeu « Desserte en transport en commun - Parkings » <ul style="list-style-type: none"> – La nécessité de relier au centre de Nantes (gare SNCF notamment, ...) par un mode de transport en commun en site propre et efficient, quel qu'il soit – Le regret que l'étude menée par le conseil régional des Pays de la Loire et Nantes Métropole ne soit pas finalisée et portée à la concertation – le train reste le meilleur moyen de transport sur moins de 500 km • Enjeu « Qualité de l'air » <ul style="list-style-type: none"> – Le rapport 2018 d'Air Pays de la Loire conclut à une « bonne qualité de l'air dans l'environnement proche de 	les données de trafic surestimées sans raison <ul style="list-style-type: none"> • Sur le bruit : <ul style="list-style-type: none"> – Interdire les vols de nuits (23h à 6 heures du matin) excepté les urgences (avion dérouté, ...) et plafonner des vols pendant les franges amont et aval du cœur de nuit avec l'interdiction des avions ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. – Mettre en place d'un système de taxation dissuasive sur les avions les plus bruyants et les plus polluants. – Procéder au cadrage, par le concessionnaire avec l'appui des services de l'Etat, des caractéristiques des avions admis sur la plateforme aéroportuaire afin de limiter les nuisances sonores et ne plus pouvoir accueillir d'avions jugés trop bruyants. – Faire un bilan de l'entrée en vigueur depuis mars 2019 de l'arrêté portant restriction des avions les plus bruyants – Améliorer les mesures de bruit, les publier en direct et faciliter les réclamations – Mettre en place des meilleures techniques pour équiper l'aéroport en particulier l'approche satellitaire disponible depuis 2010. – Mettre en œuvre de nouvelles procédures au décollage et à l'atterrissage : <ul style="list-style-type: none"> augmentation de la pente lors de la descente. allongement de la piste dans l'emprise actuelle, soit 300 mètres environ, pour décaler vers le sud le point d'atterrissage des avions arrivant par le nord. augmentation de la pente et léger allongement de la piste, pour un survol en approche de Nantes sur sa partie sud à plus haute altitude. – Installer un radar sur l'aéroport (actuellement utilisation du radar de La Roche-sur-Yon avec perte du signal sur les 200 derniers mètres des vols lors de la phase d'atterrissage) – Mettre en place d'une bretelle rapide de 	pour faire fonctionner l'aéroport de Nantes Atlantique, notamment sur la question du traitement des eaux pluviales émanant de la piste et des infrastructures (eaux chargées en débris de pneumatiques, métaux lourds, hydrocarbure, produits de dégivrage des avions ainsi que de salage de la piste et des infrastructures)

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>l'aéroport », car celui-ci plus impacté par la circulation routière (proximité du périphérique nantais) que par le trafic aérien</p> <ul style="list-style-type: none"> – La qualité de l'air intérieur (dans les aérogares) : mauvaise en raison de la vétusté des systèmes d'aération et du fait que les prises d'air pour le renouvellement de l'air intérieur sont en façade face au dépose minute et au parking 	<p>dégagement pour une meilleure gestion des flux au décollage et à l'atterrissage (optimisation de la piste)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place, par les collectivités territoriales sous l'égide du préfet de Loire-Atlantique, un programme prioritaire d'insonorisation (éventuellement couplé aux aides à l'isolation) de l'ensemble des logements exposés. • Sur la desserte : <ul style="list-style-type: none"> – Veiller à ce que les choix d'aménagement de la plateforme aéroportuaire et des espaces urbains sur le sud de l'agglomération nantaise n'obèrent des choix techniques de la desserte en TC (préservation d'espaces pour garder un panel de choix technique dans un avenir proche) – Privilégier la liaison ferroviaire existante et améliorer le barreau ferroviaire au sud de Paris – Améliorer les liaisons ferroviaires existantes (Nantes-La Rochelle-Bordeaux) et moderniser les lignes Nantes-Rennes et Nantes-Angers rapidement tout en restant des liaisons du quotidien et donc privilégiant les TER. – Mettre en place des parkings en silo (avec bornes de recharge) pour libérer de l'espace pour d'autres aménagements – Étudier une meilleure gestion des horaires professionnels des grandes entreprises situées à proximité de Nantes Atlantique pour éviter l'effet entonnoir • Faire un état des lieux de la qualité de l'air sur et à proximité de la plateforme ; moderniser les systèmes d'aération de l'aérogare 	
<p>GICA-NA 1</p> <p>Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La préférence pour un transfert sur un autre site, mais, suite à la décision du réaménagement, un seul paramètre fondamental de choix : « le non-survol de Nantes », intolérable sur le plan humain, environnemental et sécuritaire. • Le survol du centre-ville de Nantes intolérable tant sur le plan humain qu'environnemental et sécuritaire. • La possibilité donnée par la piste transversale (l'option 4) de 	<ul style="list-style-type: none"> • L'option piste transverse (option P4) améliorée : <ul style="list-style-type: none"> – avec une légère modification du projet DGAC, : positionnement de la piste 100 m environ plus au nord (serait bénéfique pour Bouaye et Pont Saint Martin), pour ne plus impacter qu'un minimum d'habitations et aucune école car aucune zone à forte 	<p>–</p>

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
1 - Les options retenues par notre collectif		<p>diminuer drastiquement le nombre de riverains impactés (10 fois moins environ), et la question de faire nouvel aéroport complet autour de la piste transversale</p> <ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de faire jouer la solidarité de la métropole nantaise pour éviter aux Nantais et Aignonais plusieurs décennies de nuisances. 	<p>densité d'habitats ne sera survolée</p> <ul style="list-style-type: none"> – abandon de la piste actuelle après la création de la piste transversale • La modernisation de l'aérogare existante : <ul style="list-style-type: none"> – éventuellement plus au sud, à proximité de la piste transversale pour libérer du foncier au nord et ne pas fermer l'aérogare pendant les travaux – un terminal unique avec des terminaux à niveau de service différenciés (Moderne, HQE, boutiques, restauration), desservi par une gare SNCF et interconnecté avec le TRAM – à 2 niveaux : arrivée niveau bas, départ niveau haut • Le maintien de l'exploitation actuelle : pas de couvre-feu ni de restriction supplémentaire pour les vols (application de l'arrêté de restriction actuellement en vigueur pour les avions les plus bruyants) <ul style="list-style-type: none"> – car un nombre des riverains impactés très limité – car un couvre feu serait un frein à l'activité économique – pour l'accès du plus grand nombre au transport aérien • Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare, avec un paysagement hôtels), pour diminuer les surfaces bétonnées • Un second accès à l'aéroport par la 4 voies (Nantes -Pornic D 751) avec un parking (de proximité) en silo dans l'ancienne carrière avec une navette aéroport pour ne pas passer par le périphérique nantais • La possibilité de créer à Nantes Atlantique une plateforme de fret national et international : <ul style="list-style-type: none"> – car les grandes plateformes d'UPS, Fedex, DHL sont absentes au profit de Rennes et que les transferts Rennes Nantes se font par camions dans les 2 sens la nuit ou le matin (impact bilan carbone) – avec la création à Nantes Atlantique d'un nouvel aéroport dans le sud de la zone 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			Aéroportuaire en remplacement du réaménagement de l'ancien	
GICA-NA 2 Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique 2 - Notre projet de réaménagement	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Un seul paramètre fondamental : le nombre de personnes impactées par les nuisances. • L'absence d'information de la grande majorité des Nantais (surtout du centre-ville) sur la mise aux normes et l'abrogation de la dérogation pour Nantes Atlantique, et sur le survol du centre-ville en permanence dès 2021. • Un réaménagement indispensable car un transfert n'est pas envisageable à court terme, mais pas un réaménagement à minima, car nécessité d'un aéroport du Grand Ouest de classe A et impactant un minimum de riverains • Une solidarité avec les « nouveaux riverains » et des compensations exceptionnelles avec un droit de délaissement. 	L'amélioration de l'option Piste transversale <ul style="list-style-type: none"> • piste plus au Nord et plus à l'EST que celle du projet de la DGAC <ul style="list-style-type: none"> – Pas de réfection importante de la piste actuelle, qui sera fermée avec la mise en service de la piste Est Ouest – Les atterrissages et les décollages en ligne droite, évitant les virages à gauche ou à droite comme actuellement, avec toutes les nuisances sonores et sécuritaires induites • Une nouvelle aérogare au Sud-Est, à proximité de la piste Est-Ouest <ul style="list-style-type: none"> – Un terminal unique avec des terminaux à niveaux de service différenciés pouvant accueillir jusqu'à 15 millions de passagers – Accès à la nouvelle aérogare à 2 niveaux située au sud par le train interconnecté avec le tram à Pont Rousseau. • Création à Nantes Atlantique d'une véritable plateforme de fret national et international • Installer un ou plusieurs parkings en silo aux abords de l'aérogare • Des dessertes routières : <ul style="list-style-type: none"> – Par l'Est : avec un accès réaménagé du périphérique – Par l'Ouest : un second accès à l'aéroport par la 4 voies (Nantes –Pornic) avec un parking (de proximité) en silo dans l'ancienne carrière avec une navette aéroport pour éviter le périphérique • Des dessertes Transports en commun : SNCF, TRAM par l'interconnexion avec le fer, Bus : ligne 48 La Neustrie –Nantes Atlantique, navette Nantes-Nantes Atlantique 	<ul style="list-style-type: none"> •
GICA-NA 3 Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La piste transversale : une solution évoquée dès 2003 comme une alternative au transfert à NDDL par de nombreux opposants à NDDL. • 3 critères de choix : <ul style="list-style-type: none"> – Le nombre de personnes impactées : le réaligement de l'approche des atterrissages sur Nantes va impacter de très nombreux nouveaux Nantais (80 000) ; La piste transversale diminue le nombre des personnes impactées 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer un test de l'ILS afin d'en évaluer l'impact (nouveaux survols) avant le choix de la piste • Lancer une étude de la piste Est Ouest pour déterminer avec précision le meilleur positionnement, avec comme premier critère : avoir un minimum de nouvelles personnes impactées, sans que le coût et les difficultés d'implantation n'en limite le meilleur positionnement.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
3 - Quelle piste pour l'aéroport de Nantes Atlantique		<p>par l'aéroport avec un nombre très faible de nouveaux impactés (8 000). Pas d'école, d'hôpital, d'EHPAD, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> – La pollution et l'environnement : En 2021 80000 personnes seront sous les avions avec les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques sanitaires. – Le sécuritaire : La métropole de Nantes et son centre-ville soumis en permanence à de l'insécurité aérienne • La nécessité de prévoir des aides aux nouvelles populations impactées pour pouvoir faire le choix de rester ou de partir • La nécessité d'acquérir des terres agricoles pour modifier la plateforme aéroportuaire et ses dessertes. 		
Groupe Nature de Saint-Aignan de Grand Lieu	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Le regret <ul style="list-style-type: none"> – De l'absence de cartes plus précises, avec fonds de cartes IGN détaillés, – Qu'il ne soit pas précisé que Saint-Aignan de Grand Lieu est en totalité soumise à la loi Littoral, contrainte importante, en vue de préserver le Lac de Grand Lieu ; le rappel que le décret déposé par le gouvernement pour déroger à cette loi a été invalidé – Que l'étude d'impact environnemental ne sera pas terminée à la date de fin de la concertation, mais fin 2019 <p>Analyse des options du dossier ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Option de référence : maintien de la piste actuelle <ul style="list-style-type: none"> – Survol du lac à l'atterrissage et au décollage (zone NATURA 2000, ZNIEFF, Réserve Naturelle Nationale et Régionale, zone RAMSAR, seconde zone ornithologique de France) – Incidences à prévoir sur l'environnement en cas de terrassement sur certaines parcelles (milieu de lande est riche d'un ensemble d'espèces végétales très rare sur la "couronne" nantaise) – Menaces sur le corridor écologique est/ouest situé entre le sud de la piste et la Groizonnerie – Présence d'une zone humide sous la piste au sud. – Des effluents de la piste dans le lac, sans étude de la part de la DGAC sur la qualité de ces eaux, ni système de filtration • Option prolongement de la piste de 400 mètres <ul style="list-style-type: none"> – Idem, plus : – Destruction de zones humides, dont une notée « à fort aléa » et d'une zone de lande très intéressante – Remblai nécessaire • Option prolongement de la piste de 800 mètres : mêmes 		<ul style="list-style-type: none"> • Publier l'étude concernant le volume du remblai nécessaire, et le calcul de rejet de CO2 pour les milliers d'allers-retours des camions et ce, pour chacune des options. • Lancer une étude exhaustive de l'effet du bruit et des pollutions aériennes sur la faune et la flore par une équipe de chercheurs du CNRS, spécialiste de ce domaine (université de Lyon), pour aider la SNPN (gestionnaire de la Réserve Naturelle Nationale) à approfondir ce sujet.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>risques avec des effets aggravés ; une option non étudiée dans l'expertise MNHN (Muséum National d'Histoire Naturelle) de septembre 2017</p> <ul style="list-style-type: none"> • Option de la piste transversale <ul style="list-style-type: none"> – Confirmation de l'effet défavorable important sur les zones humides, très présentes sur cette emprise (ruisseau de la Patouillère, plusieurs étangs) – Appauvrissement de la biodiversité avec le déboisement du Bois de la Ville au Denis, à l'extrémité ouest de la piste – Impact sur le corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire – Possible impact sur l'alimentation des oiseaux, dont ceux du lac • Option de la piste en "V" <ul style="list-style-type: none"> – Idem option de référence, plus : – Déboisement très important du Bois de la Ville au Denis – Dénivelé entre le plateau et la vallée du "Bougon" considérable → remblais – Impact sur le corridor écologique nord/sud, Lac/Loire – Destruction des 500 premiers mètres du ruisseau "Le Bougon" • Opposition à tous ces scénarios 		
Imaginons Saint-Léger Ensemble	Assoc Collif Usag.	<p>Avis et remarques émises lors d'une réunion publique le 9/07/19, pour informer les habitants de Saint-Léger-les-Vignes et partager avec eux les enjeux autour du projet de réaménagement de Nantes Atlantique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un développement de l'aéroport qui, en l'état actuel des choses, ne peut qu'accroître les nuisances pour les habitants d'un territoire de plus en plus peuplé • Nantes Atlantique : la plus forte croissance en 2018 avec une augmentation de 12,9% par rapport à 2017 et 6,2 MPAX • Le réaménagement : des enjeux importants pour l'avenir de la commune et de ses habitants • Priorité à donner à la protection des habitants et à l'environnement <ul style="list-style-type: none"> – La piste transversale : option rejetée par tous car accroissant les nuisances pour les habitants de la commune, notamment ceux situés dans la moitié nord du territoire communal. – Refus de toutes les options soumises à la concertation qui aggraveraient les nuisances actuelles ou impacteraient de nouveaux habitants 		<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les nuisances qui portent sur le bruit ou la qualité de l'air (pollution et particules ultrafines), et non les reporter sur d'autres • Connaître les conclusions sur les études sanitaires ou d'impacts environnementaux en cours à connaître avant la décision de l'Etat • Réguler le trafic par l'instauration d'une jauge maximum pour maîtriser le développement (sans aucun contrôle aujourd'hui), pour limiter les nuisances et de prendre en compte les enjeux sanitaires • Interdire de programmer des vols la nuit, entre 22h et 6h (les vols de nuit (23h – 6h), ont augmenté de +8,4 % entre 2010 et 2017) • Mettre en place un "observatoire des impacts environnementaux et de la santé" (Cf. Nantes Métropole) pour un suivi transparent des mesures des impacts de la plate-forme aéroportuaire sur l'environnement et les populations, associant tous les acteurs et notamment les différents représentants des populations concernées

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> - La solidarité avec les habitants des autres communes qui, pour certaines, sont aujourd'hui déjà fortement impactées par les nuisances de l'aéroport - Refus de tout aménagement qui viendrait aggraver la situation que ce soit pour l'environnement ou les habitants 		
Les habitants de la butte de Praud	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Un accroissement du trafic aérien (depuis la modification des itinéraires empruntés) <ul style="list-style-type: none"> - Plus d'avions (dès 6 h voire 5 h du matin, 1 avion toutes les 5-10 minutes selon les jours), - Des avions qui volent plus bas (visualisation à l'œil nu des numéros et des noms des compagnies), - La présence d'odeurs de kérosène, - Des traces noires sur les toits des habitations et dans les jardins - L'impossibilité d'ouvrir les fenêtres de chambre la nuit pour aérer, car du trafic dès 5h ou 6h du matin - L'impossibilité de passer un appel téléphonique en extérieur lors du passage d'un avion, - L'impossibilité de lire tranquillement dans son salon avec la fenêtre ouverte lors du passage d'un avion. • Le souhait exprimé de pouvoir profiter des jardins, de se reposer le dimanche matin, de vivre longtemps et en bonne santé, de continuer à habiter à Rezé. • La nécessité de mettre l'humain est au cœur de la protection environnementale ans les choix qui seront faits • Le constat que les compagnies low cost bénéficient d'un kérosène détaxé, qui permet des tarifs extrêmement bas, et que des subventions sont allouées aux compagnies low cost par les collectivités locales, pour se développer → accroissement du trafic aérien 	Mettre en place solution pérenne pour toutes les communes du Sud Loire <ul style="list-style-type: none"> • répartition du trafic aérien régional à partir des aéroports de Rennes, Angers et Nantes, • moratoire sur le développement de Nantes Atlantique • moratoire sur l'agrandissement de l'aéroport de Nantes • interdiction des vols de nuit (23h à 6 h) sauf urgences • mise en place d'un système de taxation dissuasif sur les avions les plus bruyants et les plus polluants. • cadrage par le concessionnaire et les services de l'Etat des caractéristiques des avions admis sur la plateforme aéroportuaire • relevé régulier des mesures de bruit dans le périmètre de l'aéroport et à des points précis sur la trajectoire des avions (atterrissage et décollage) ; un suivi partagé des résultats ; possibilité de déposer une réclamation • mise en place des meilleures techniques pour équiper l'aéroport en particulier l'approche satellitaire disponible depuis 2010. • mise en œuvre de nouvelles procédures au décollage et à l'atterrissage : <ul style="list-style-type: none"> - augmentation de la pente lors de la descente. - allongement de la piste dans l'emprise actuelle, soit 300 mètres environ, pour décaler vers le sud le point d'atterrissage des avions arrivant par le nord. - augmentation de la pente et léger allongement de la piste, pour un survol en approche de Nantes sur sa partie sud à plus haute altitude. • installation d'un radar sur l'aéroport (actuellement utilisation du radar de La Roche- 	<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			<p>sur-Yon avec perte du signal sur les 200 derniers mètres des vols lors de la phase d'atterrissage)</p> <ul style="list-style-type: none"> • mise en place d'une bretelle rapide de dégagement pour une meilleure gestion des flux au décollage et à l'atterrissage (optimisation de la piste) • mise en place par les collectivités territoriales, sous l'égide du préfet, d'un programme prioritaire d'insonorisation (éventuellement couplé aux aides à l'isolation) de l'ensemble des logements exposés. 	
<p>Les parents d'élèves des écoles Urbain-le Verrier, Françoise-Dolto & Célestin-Freinet à Bouguenais</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le groupe scolaire Urbain-Le-Verrier/Françoise-Dolto situé à 2700 m de l'aérogare et 2200 m de la piste, survolé par les avions atterrissent du nord au sud, à très basse altitude, à moins d'une minute tarmac de Nantes Atlantique. <ul style="list-style-type: none"> – un bruit sourd et lointain, puis un son strident et extrêmement désagréable lors du passage sur l'école ; une séquence sonore d'environ 25 secondes et pouvant atteindre 70db, selon les mesures effectuées sur place. • L'école Célestin-Freinet située à 3100 m de l'aérogare et 2600 m de la piste, au cœur du couloir aérien, survolée à très basse altitude par les avions atterrissant du nord vers le sud, avec un bruit ressenti identique. • Les décollages eux aussi sources de bruit, du fait de progressions plein gaz avec des trajectoires changeantes • En moyenne, 161 avions atterrissant ou décollant chaque jour à Nantes Atlantique (trafic 2018) ; en période de pointe, jusqu'à 104 atterrissages dénombrés sur une seule journée • Des inquiétudes : <ul style="list-style-type: none"> – Témoignages des effets du bruit en classe et constat des difficultés d'autant plus inquiétant qu'une grande partie des élèves sont également exposés aux nuisances sonores chez eux ou dans leurs activités de loisirs. – La question des rejets polluants, dans un contexte d'incertitudes sur les conséquences, et d'absence d'étude d'impact sanitaire dans la concertation. – Les risques d'accidents, avec la proximité des écoles comme facteur de risque aggravant, et l'absence d'un système d'aide à l'atterrissage (ILS) sécurisant • Rejet d'un réaménagement et demandes de décisions claires au bénéfice des élèves et personnels concernés : <ul style="list-style-type: none"> – Car aucune amélioration pour les écoles avec le maintien 		<ul style="list-style-type: none"> • Geler ou maîtriser le trafic aérien, pour éviter la dégradation de la situation. • Réaliser des travaux d'isolation phonique significatifs pour l'ensemble des bâtiments scolaires (1^{ère} tranche prévue dès l'été 2019). • Limiter le nombre d'enfants par classe à 25, comme dans les établissements du Réseau d'éducation prioritaire (REP), pour favoriser la concentration des élèves et atténuer les effets négatifs des ruptures d'apprentissages. • Adapter la carte scolaire afin de ne pas augmenter les effectifs des écoles Urbain-Le Verrier, Françoise-Dolto et Célestin-Freinet. • Mettre en place d'une climatisation pour les salles de classe, en vue des pics de chaleur • Installer une ou plusieurs stations de mesures du bruit dans les écoles Urbain-Le Verrier, Françoise-Dolto et Célestin-Freinet. • Réaliser une double étude d'impact sur le survol à basse altitude des écoles : impact sur la santé des élèves, et sur les apprentissages. • Mesures de compensations symboliques, avec un baptême de l'air annuel pour les effectifs de CM2, en partenariat avec le concessionnaire de l'aéroport et les compagnies aériennes ; ou une sortie pédagogique annuelle sur le fonctionnement d'un aéroport et les métiers de l'aviation

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>de l'aéroport et de sa piste dans leur configuration actuelle</p> <ul style="list-style-type: none"> – Car la mise en place annoncée d'un système de guidage ILS au nord de la piste en 2021 favorisant de fait l'augmentation du trafic. 		
<p>NA Préservons l'humain</p> <p>Volet 1 -- la situation actuelle</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<p>La nécessité de trouver rapidement une solution préservant au maximum l'humain, et constituant le meilleur compromis dans l'intérêt général, en cas de maintien de l'aéroport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des études indépendantes qui démontrent les dangers d'une exposition répétée au bruit sur la santé (maladies cardiovasculaires, dépressions...) et les risques de mort prématurée associés • Des logements dont les niveaux sonores au passage des avions ne sont plus supportables depuis des années, avec des pointes à 70, 80 voire 90 dB. • L'accroissement exponentiel du trafic depuis 7 ans (1 avion toutes les 2-3 minutes en période de pointe, du trafic la nuit) • Le ré-axage des avions sur Nantes qui impactera des dizaines de milliers de nouveaux riverains, dans des quartiers urbains et denses. • Des milliers d'élèves survolés par des avions à basse altitude, et encore plus à l'avenir avec 12 000 élèves situés dans les zones du PEB → Nécessité de déplacer la source du bruit • Une multiplication des risques en cas d'incident au décollage et à l'atterrissage, phases les plus critiques (Cf. étude DGAC de 2013) • Les particules ultrafines libérées par les avions non quantifiées précisément mais leurs impacts sur la santé cependant déjà connus. • Des difficultés d'accessibilité de l'aéroport subies par les riverains : le besoin de transports en communs reliés au centre-ville, suffisamment fluides et cadencés pour être compétitifs par rapport à la voiture ; la desserte ferroviaire constituant une pollution sonore supplémentaire en cas de mise en œuvre 		<ul style="list-style-type: none"> •
<p>NA Préservons l'humain</p> <p>Volet 2 -- nos propositions concrètes</p> <p>Volet 3 -- quel</p>	<p>Assoc Coll^{if} Usag.</p>	<p>La nécessité de trouver rapidement une solution préservant au maximum l'humain, et constituant le meilleur compromis dans l'intérêt général, en cas de maintien de l'aéroport</p> <ul style="list-style-type: none"> • La solution idéale : le déménagement de l'aéroport, dans une zone très faiblement urbanisée et avec peu d'intérêt écologique ...mais une durée de mise en œuvre trop importante 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre une piste transversale orientée Nord-Ouest / Sud-Est dont le positionnement, plus au Nord que l'option 4 de la DGAC, et au plus près de la tour de contrôle, constitue le meilleur compromis possible pour préserver l'humain – Aucune zone dense, aucun bourg n'est 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser une étude précise de la solution proposée : <ul style="list-style-type: none"> – Faisabilité technique vis-à-vis des contraintes de site – Faisabilité technique vis-à-vis des règles de navigation aérienne – Etudes d'impact environnementales et sanitaires

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
avenir pour nos communes ?		<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité d'un réaménagement ambitieux, exemplaire et répondant aux préoccupations des êtres humains : santé, pollution, éducation, logement • La nécessité d'abandonner la piste Nord-Sud, du fait d'une piste axée sur le centre de la Métropole et les zones densément peuplées <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Orientation de piste qui impacte le moins de populations survolées possibles, accompagnées par des mesures exemplaires pour celles qui le seront • Les communes de Bouguenais, de Saint-Aignan-de-Grand-lieu et de Rezé <ul style="list-style-type: none"> – une urbanisation réfléchie depuis plusieurs dizaines d'années tenant compte du départ de l'aéroport – une qualité de vie et une mixité sociale résultant de choix politiques pertinents. – le risque d'une paupérisation des quartiers les plus touchés par les nuisances (Les Couëts, Saint-Aignan-de-Grand-lieu, le Sud de Rezé) • La nécessité d'intégrer : <ul style="list-style-type: none"> – la plateforme D2A et le pôle d'innovation Jules Verne dans le périmètre du projet (gestion du besoin de 50 hectares nécessaires à l'extension du pôle Jules Verne en cas de maintien de la piste) – les grands projets d'aménagement, tels que la ZAC des Isles à Rezé, la ZAC de l'île de Nantes. Ces projets, prévus pour accueillir plusieurs milliers d'habitants – la lutte contre l'étalement urbain (si des communes, limitrophes de Nantes sont vouées à la stagnation et ne peuvent plus accueillir de nouveaux arrivants) 	<p>survolé (ni Bouaye, ni Pont-Saint-Martin, ni Les Sorinières, ni Brains)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aucune école, établissement de santé ou EHPAD n'est survolé – Division par 10 du nombre des personnes impactées par le PEB – Réduction de l'emprise sur des zones agricoles – Relocalisation des entreprises et équipements touchés – Evitement de la voie ferrée existante et réduction de l'emprise des travaux – Suppression de la piste Nord Sud après les travaux, en vue d'une urbanisation – Aucune interférence avec des zones protégées – L'impact sur les vols d'oiseaux à étudier, sachant que les avions en phase de décollage vers le Nord par l'Est ou l'Ouest croisent déjà des trajectoires d'oiseaux à basse altitude <ul style="list-style-type: none"> • Adopter des règles de navigation et d'exploitation contraignantes : <ul style="list-style-type: none"> – mise en place de mesures de moindre bruit adaptées – création de couloirs aériens resserrés et axés sur la piste – montée rapide des avions au décollage pour réduire les nuisances – interdiction de dévier de trajectoire avant 3 000 pieds – Couvre-feu sur la période 22h – 6h, • Prévoir des redevances d'atterrissages variables et ajustées suivant les niveaux sonores des avions • Développer l'aéroport à un rythme modéré, acceptable écologiquement et socialement • Mettre en œuvre des « compensations exemplaires » pour les riverains impactés <ul style="list-style-type: none"> – Droit de délaissement à minima pour la population située en zone C du PEB – Insonorisations exemplaires et financées à 100%, sans plafond pour ceux situés plus à 	

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			<p>distance des pistes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envisager un projet d'accessibilité : <ul style="list-style-type: none"> – Création d'un accès à l'Ouest, direct depuis la route de Pornic, pour la population du Sud-Ouest de la Métropole – Création d'un accès à l'Est, depuis l'A83 et le futur contournement des Sorinières, pour la population du Sud et de Vendée – Désengorgement de la route de Pornic et du périphérique par ces nouveaux accès 	
NDDL Poursuivre Ensemble	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Ni un transfert, ni un agrandissement de Nantes Atlantique, voire, dans l'absolu, la suppression d'un aéroport à Nantes et dans le « Grand-Ouest », pour la sauvegarde de la planète et pour la tranquillité publique • Le développement : pas une obligation car Nantes Atlantique peut, pour le bien-être de ses riverains, décider rationnellement de réduire son trafic • Le transport aérien de plus en plus remis en question • Les nuisances du transport aérien : <ul style="list-style-type: none"> – Les risques sanitaires : une thématique à laquelle la population favorable au transfert de Nantes Atlantique est devenue sensible ; une préoccupation légitime – En 20 ans, la mortalité due à la pollution de l'air extérieur passée de dix fois moins à plus de trois fois plus que celle due aux accidents de la route – Les émissions de polluants appelées à se maintenir ou augmenter – La pollution sonore qui abrège les vies – Les risques climatiques à maîtriser ; la question de la compatibilité entre la "décroissance" des émissions de polluants et de GES et la "croissance" des transports • L'avihonte, un concept d'avenir ; la nécessité de voyager près de chez soi et de prendre le temps d'aller lentement pour des déplacements plus lointains • Pas d'alternative aux pollutions actuelles, les avions ne pouvant voler qu'avec du pétrole ; le marché des droits à polluer n'empêchant pas la pollution ; le seul scénario réaliste : hypothèse d'un moindre usage de l'avion, et les voyages de moins de 800 km effectués en train • Une métropole nantaise qui perd son attractivité au profit d'Angers 		<ul style="list-style-type: none"> • Se cantonner aux travaux d'adaptation et de mise en conformité sur Nantes Atlantique, nécessaires au bien-être des riverains et à la sécurité • Limiter le réaménagement et de réduire nombre de mouvements d'avions • Taxer le kérosène autant que les autres carburants • Réduire la vitesse des avions (500 km/h en vitesse de pointe pour les trajets de moins de 1.000 km, 700 km/h pour ceux de moins de 3.000 km, 900 km/h pour les vols long courrier ; le retour des avions à hélices en vol court et moyen-courrier, pour diviser par deux les consommations de carburants et les émissions) • Supprimer les vols intérieurs et les remplacer par une amélioration des lignes SNCF (avec restauration des trains de nuit). • Déprivatiser Nantes Atlantique • Supprimer les vols de nuit au-delà de 0h 6h • Améliorer les navettes TGV de Nantes gare SNCF vers les aéroports parisiens pour les voyageurs obligés de prendre un avion pour des longues distances (avec la prise en charge des bagages dès la gare de Nantes). • Interdire la publicité pour l'aérien • Abolir les programmes de fidélité des compagnies aériennes
Nouveau collectif de Rezé	Assoc Coll ^{if}	<ul style="list-style-type: none"> • Une concertation qui élude complètement un sujet majeur : « comment concilier deux enjeux contradictoires : 		<ul style="list-style-type: none"> • Les bonnes questions à se poser : <ul style="list-style-type: none"> – Comment doit-on repenser le territoire sans

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
	Usag.	<p>développement de l'attractivité d'une région et préservation les populations à court terme (nuisance de l'aéroport en proximité) mais à moyen et long terme (crise climatique) » et semble plutôt faite pour calmer les populations, et leur donner l'illusion du droit de parole, au profit de questions purement techniques (options de réaménagement de la piste, de l'aérogare, la desserte), sur lesquelles il est demandé aux citoyens de se positionner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une concertation incohérente avec les déclarations d'Edouard Philippe sur le développement de l'axe Rail/Air • Des questions à se poser et la nécessité de laisser ouvert le sujet de transfert dans la nouvelle concession • Le constat qu'il manque des parties prenantes clés nécessaires pour ce débat et l'émergence de nouvelles solutions : <ul style="list-style-type: none"> – pas de représentant politique du ministère, uniquement des experts techniques, une représentation incomplète des acteurs locaux du grand Ouest, – pas de représentant d'autres villes, en particulier Rennes et Angers (alors que la région Rennaise a refusé de lancer une réflexion sur l'agrandissement de la piste, permettant l'accueil d'avions plus grands, et ainsi une meilleure répartition du trafic Nantes-Rennes) – pas d'implication des compagnies aériennes et du concessionnaire qui ont un impact déterminant sur (couvre-feu, tarification des vols de nuit, etc.) – aucun expert de l'écologie qui doit être au cœur de la réflexion stratégique – pas de représentants du mouvement de NDDL qui font également partie de ce débat stratégique, ni de représentants des environs proches de l'aéroport de Nantes, pénalisés par le rejet du projet NDDL. • Utiliser les méthodologies de la « démocratie profonde » pour organiser le débat dans un cadre efficace 		<p>NDDL ? Quelle est la vision stratégique du Grand Ouest ? comment penser cette stratégie avec l'enjeu de la crise écologique ?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Quelle mutualisation des infrastructures des aéroports de Nantes avec Rennes, éventuellement Angers, pour répartir le trafic prévu sur l'ensemble de la région ? – Quelle possibilité d'influencer un doublement annoncé du trafic d'ici 10 ans ? une partie importante de ce trafic provient des vols nationaux, notamment vers/depuis Paris → trafic à repenser à la baisse avec une stratégie autour du Rail/Air (Cf. propositions précises présentées dans des cahiers d'acteurs) – Exemple du Danemark, avec des comportements volontaristes différent → la nécessité de communiquer sur l'enjeu de nos choix de transport
<p>Objectif Santé Publique 1</p> <p>1 - La santé publique, enjeu majeur de la prise de décision</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La situation particulière de demander un avis individuel sur un aménagement public, qu'il faudrait déménager, dans un contexte de traumatisme lié à l'abandon du transfert, avec le besoin d'une juste information pour comprendre un maintien possible sur le site actuel • Des prévisions de trafic discutables, des sources d'information anciennes, multiples ; une information technique, parfois perçue comme tronquée → compréhension perturbée et inquiétudes 		<ul style="list-style-type: none"> • Considérer le maintien de cet aéroport comme un « nouvel » aéroport, avec des études d'impact au stade de la concertation sans devoir attendre l'Enquête Publique, une fois acté le choix d'aménagement. • Rendre accessibles et compréhensibles les méthodes de gestion du risque environnemental, pour faciliter son appropriation • Valider l'incidence des différentes options en termes

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • Sur le bruit, la prévention pour être efficace doit suivre les recommandations de l'OMS d'octobre 2018, qui seules définissent scientifiquement les nuisances sonores, en plus d'un observatoire de surveillance préconisé par le rapport de médiation • Le risque d'accident à ne pas négliger, même s'il est rare • La nécessité, pour maintenir l'aéroport, d'un compromis associant accompagnement du développement économique, respect de l'environnement et préservation de la santé des populations survolées ; avec en « fil rouge » de la concertation l'approche santé publique • La nécessité d'un accompagnement du MOA dans la concertation par l'Agence Régionale de Santé (ARS) 		<p>d'impacts sanitaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appliquer les règles de prévention de l'Institut National de Recherche Scientifique (INRS), adaptées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (AOI) : <ul style="list-style-type: none"> – En 1^{er} agir à la source de la nuisance (diminuer l'exposition des zones densément peuplées) – Puis appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme, ...) – Enfin appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, insonorisations, ...) • Pour retenir le meilleur choix d'aménagement de l'aéroport, notamment d'axe de piste, qui conditionne le nombre d'habitations survolées, pour chaque option : <ul style="list-style-type: none"> – identifier le nombre d'habitants survolés à basse altitude (Directive européenne 2002/49/CE) – établir les Cartes Stratégiques de Bruit pour comparaison, en mentionnant les isophones réglementaires et l'isophone 45 db – tenir compte des établissements sensibles (écoles, établissements de soins, EHPAD).pour les épargner au maximum <p>et tenir compte des impacts sanitaires des différentes options</p>
<p>Objectif Santé Publique 2</p> <p>2 - le bruit sous les avions</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des notions acoustiques techniques, difficiles, source d'incompréhension • Le besoin d'arguments forts en appui de la décision à prendre • Le bruit des avions, ressenti sous les trajectoires : un bruit particulier qui se rapproche, par son mécanisme d'action, de celui des trains ; les pics et leur répétition responsables d'effets néfastes sur la santé (gêne, stress, altération et troubles du sommeil, effets cardio-vasculaires, troubles de l'attention, retards d'apprentissage scolaires) ; la réglementation qui n'intègre pas la notion de bruit intermittent et utilise un indice spécifique, moyenné sur 24 h, le dB Lden, pour élaborer les cartes de bruit, les PGS et les PEB ; des conditions de mesure relevées par l'ANSES et l'ACNUSA → la réglementation en décalage avec les connaissances scientifiques 		<ul style="list-style-type: none"> • A prendre en compte : les recommandations « fortes » de l'OMS sur le seuil à prendre en compte (45 dB) et les études la DGS sur les risques notamment cardio-vasculaires (DEBATS dont les 1^{ers} premiers résultats confirment l'effet nocif du bruit des avions sur l'appareil cardio-vasculaire) • Appliquer les règles de prévention de l'Institut National de Recherche Scientifique (INRS), adaptées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (AOI) (Cf. cahier n°1) • Pour retenir le meilleur choix d'aménagement de l'aéroport, notamment d'axe de piste : Cf. cahier n°1
<p>Objectif Santé Publique 3</p>	<p>Assoc Collif Usag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des effets sanitaires dépendants des trajectoires des avions à basse altitude essentiellement. • Le dossier de concertation qui ne valorise pas suffisamment 		<ul style="list-style-type: none"> • Faire du nombre d'habitants et du nombre d'établissements scolaires ou de soins survolés des critères décisifs de choix

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
3 - L'incontournable évaluation des impacts sanitaires et l'intérêt Général		<p>la recommandation récente de l'Organisation Mondiale de la Santé et l'étude DEBATS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de hiérarchiser les arguments portés à la concertation pour protéger la population, au regard des règles de prévention des risques physiques (bruit, pollution atmosphérique, accident) • Le choix de l'orientation de piste primordial : la piste actuelle, axée sur les villes de Bouguenais, Rezé et Nantes : l'option la plus impactante, et les mesures collectives (motorisations, guidage, pentes d'approche) sont peu significatives • Le besoin d'explications claires, transparentes pour partager l'intérêt général ; l'effort demandé aux populations qui voyaient leur salut par le transfert, à reconnaître et compenser exemplairement 		<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer les règles de prévention de l'Institut National de Recherche Scientifique (INRS), adaptées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (AOI), pour comparer l'efficacité des solutions proposées (<i>voir cahier 1</i>) • Elaborer des études d'Impacts sur l'humain, pour éclairer les différentes options de piste • Du fait d'une absence de zones denses urbanisées : approfondir l'option Piste transverse et avec notamment les altitudes des avions à l'atterrissage comme au décollage ; dans l'attente : mettre en œuvre des mesures collectives (couvre-feu essentiellement) et individuelles (droit au délaissement, aide à la revente, insonorisation) • Un autre terrain à rechercher pour passer d'un « aéroport urbain » en « aéroport humain » • S'appuyer sur l'expertise de de l'ARS Pays de la Loire
Sud Loire Avenir	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de protéger les riverains contre les nuisances et contre les risques sanitaires : opposition aux options qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles. • La nécessité de protéger l'environnement, en assurant la préservation de la biodiversité, notamment celle du lac de Grand lieu • La nécessité de favoriser le développement économique en projetant tout le territoire dans la durée, y compris en assurant son positionnement à l'international 		<ul style="list-style-type: none"> • Activer rapidement l'interdiction de vols de nuit de 0h.à 6h. et des restrictions plus fortes en période d'endormissement et de réveil • Agir sur la source des nuisances (vols de nuit, suivi rigoureux des trajectoires) et appliquer les compensations exemplaires promises (PGS, FCNA) • Abonder des fonds de compensations exceptionnels pour financer notamment des délaissements à prévoir pour les habitations les plus impactées ; prendre en charge à 100% l'isolation des bâtiments, et le déplacement d'équipements publics ou privés • Faire coïncider le PEB, plan d'exposition au bruit, et le PGS, plan de gêne sonore • Mettre en place une surveillance spéciale pour les riverains (pollutions, bruit) • Mettre en application le plan de prévention d'exposition des bruits obligatoires pour tout aéroport de catégorie A • Aborder en CCE les chiffrages pour chacune des alternatives proposées • Mettre en place une communication accessible, objective et pédagogique permettant une bonne appropriation par le plus grand nombre • Mettre à l'étude un transfert de l'aéroport • Explorer les pistes de réduction du trafic à l'échelle européenne et nationale (avantages fiscaux, taxe kérosène sur les vols intérieurs pour reporter des

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>trafics sur le train, TVA sur les billets, répartir les vols entre les aéroports...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réfléchir sur la desserte de l'aéroport et compenser les déplacements • Approfondir les pistes d'amélioration des circulations locales : parkings silo, prolonger le busway, rétribuer le co voiturage, prolonger le TRAM, ... • Réfléchir aux modalités de développement des acteurs économiques localisés à proximité de l'aéroport
Trentemoult Villages	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Trentemoult particulièrement impactés par les nuisances sonores et environnementales liées au décollage, à l'atterrissage et au point fixe des avions • L'évolution du trafic qui n'apparaît plus soutenable depuis 2015 (seuil de 4,5 M de passagers dépassé) • L'accroissement des mouvements entre 22h00 et 7h00 de façon très significative créant une gêne et un impact sur la santé des populations survolées • La difficulté à raisonnablement subir et accepter les flux envisagés, entre autres pour 2040 		<ul style="list-style-type: none"> • Préciser, pour le scénario de trafic DGAC, la fréquence horaire estimée des mouvements (nombre d'avions/heure) en particulier aux heures de pointe, car l'impact en matière de gêne acoustique dépend non seulement de l'intensité mais aussi de la durée et de la répétition temporelle de l'exposition. • Aller au-delà de la proposition des 24 mairies de Nantes Métropole, en demandant une interdiction des plans de vol programmés entre 22H et 7h00, tout en autorisant les atterrissages en cas de retard pour les avions des compagnies basées à de Nantes Atlantique • Fixer à 68 000 le nombre de mouvements annuels et à 4,5 M le nombre de passagers (seuils dont « l'acceptabilité » et l'impact, par et sur la population, apparaissent acceptables) • Augmenter les pentes de montée et de descente et allonger la piste afin d'accroître la hauteur de survol des zones habitées ; mettre en place une approche satellitaire (ou à vue satellitaire ou encore hybride) pour des trajectoires d'atterrissage et de décollage limitant au maximum le survol des zones habitées • Reporter le trafic sur les aéroports limitrophes notamment Rennes et Angers qui disposent d'une marge de trafic sans les contraintes environnementales et de santé publique de de Nantes Atlantique) • Fournir les modes de pondération des critères d'analyse prévue par la DGAC, en vue du choix de l'option à retenir
Un groupe d'habitants de Rezé exposés aux nuisances	Assoc Coll ^{if} Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Des nuisances en hausse : une augmentation exponentielle du trafic aérien depuis deux ans (la barre des 7 millions de passagers risque d'être franchie dès la fin d'année 2019), des avions qui volent de plus en plus bas, des traces de 		<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer des mesures dans les quartiers du Bourg de Rezé, de la Haute Île, du Pont-Rousseau, de la Trocardière, du Haut-Landreau, de la Houssais, du Chêne-Creux et du Ragon pour réajuster le PGS

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
de l'aéroport Nantes Atlantique		<p>kérosène sur les toitures, les mobiliers de jardin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des effets sur la santé désormais démontrés <ul style="list-style-type: none"> – Bruit <ul style="list-style-type: none"> ▪ des maisons classées dans une zone dite « faible à calme » hors zone 3 du PGS, appréciation contestée ▪ un accroissement des mouvements d'avions sur la commune, avec des pics de bruit très préjudiciables pour la santé à l'atterrissage ou encore plus au décollage ▪ dans un contexte où l'OMS a baissé le seuil de tolérance à 45dB (Lden). – Les PUF (Particules Ultra-Fines) : un risque majeur pour la santé publique, sachant que les avions en dégagent énormément • Les cinq propositions du réaménagement : <ul style="list-style-type: none"> – une façon de lier les unes contre les autres les populations des communes impactées par les différents scénarios – des impacts environnementaux pour l'allongement de la piste actuelle (remblais en bout de piste, destruction d'espèces protégées, disparition de Saint-Aignan de Grand Lieu - 4000 habitants) – Le réaménagement de l'aéroport : un « rafistolage » continu et coûteux, comme à Genève – Des prévisions de trafic sous estimées • L'hypothèse d'un encadrement et de la décroissance du trafic aérien : non réaliste car le trafic aérien fonctionne sur le principe de l'offre et de la demande • Le transfert sur une zone la moins urbanisée possible : seule solution rationnelle, soucieuse de l'intérêt général (soutien de la proposition COLTRAN) 		<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer des analyses dans ces quartiers sur les PUF et leurs conséquences sanitaires • Consulter les riverains sur l'hypothèse d'une desserte par le train qui présente de nombreuses difficultés (6 passages à niveaux à sécuriser ; complexité des travaux pour le franchissement de la Jaguère (le tram et le train sont côte à côte, puis le tram passe sous le train) ; 3 ans de travaux, pour un coût important ; d'incessantes coupures de circulation ; de nombreuses expropriations et du bruit supplémentaire)
Ville et Aéroport	Assoc Collif Usag.	<ul style="list-style-type: none"> • Le constat que, 18 mois après l'abandon du transfert, malgré un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires annoncé, les compensations exemplaires promises permettant de protéger les riverains n'ont pas été mises en œuvre ; le principe d'un couvre-feu (interdiction de programmation des vols de nuit entre 00h00 et 06h00) acté à la demande des 24 maires de Nantes-Métropole le 28 janvier 2019 • Une dette de l'Etat envers ce territoire dont les élus doivent gérer les mauvaises conséquences de la décision • Dès l'été 2018 de plus en plus de plaintes de riverains pour cause de nuisances aériennes ; une forte évolution du trafic aérien ; des prévisions sous-estimées 		<ul style="list-style-type: none"> • En soutien aux Maires : scénario a minima de réfection de la piste avec couvre-feu et rejet des autres options qui aggraveraient les nuisances et impacteraient de nouvelles populations ; développement limité du site existant, avec un nouveau modèle de développement durable fondé sur l'approche équilibrée de ses trois piliers ; hostilité à la gestion à saturation de l'aéroport existant • Des compensations exemplaires à conforter dans le cadre d'un véritable contrat social avec les riverains <ul style="list-style-type: none"> – couvre-feu de 00h00 à 06h00, avec système dérogatoire pour les avions basés non programmés qui ont autorisation d'atterrir sur ce

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • Un « centralisme aéroportuaire » clairement affiché, avec un objectif de « s'appuyer sur les lignes ferroviaires à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes » • Le soutien à la position consensuelle des maires sur le scénario de réaménagement et plus largement sur le modèle de développement du transport aérien à choisir pour le GO • Ne pas faire un NDDL à Nantes Atlantique, (risque d'une crise sans précédent avec les élus et les populations riveraines) • Le besoin d'un Etat régulateur et stratège en matière de politique aéroportuaire : régulation tant sur le plan économique qu'environnemental ; le besoin d'une stratégie nationale, rigoureusement encadré et accompagné de compensations économiques, sociales et environnementales pour nos territoires • La nécessité d'une réflexion sur le transfert de Nantes Atlantique du fait de la saturation au regard de son rythme de croissance actuelle largement sous-évalué par le maître d'ouvrage 		<p>créneau pour rentrer à leur base (Air France – Hop, Transavia, Volotea et easyJet), qui doit servir d'exemple pour les autres plates-formes opérant la nuit, notamment le hub de Paris-CdG</p> <ul style="list-style-type: none"> – interdiction des vols programmés entre 23h00 et 06h00 et mise en place de fortes restrictions d'exploitation sur 22h00/23h00 (avis favorable de la CCE) → application immédiate – régulation du trafic avec plafonnement révisable sur la base du nombre annuel de mouvements <ul style="list-style-type: none"> • Une nouvelle gouvernance territoriale qui favorise le dialogue entre acteurs : instance de concertation et de décision compétente en matière d'emploi, de transports, d'urbanisme, d'environnement, d'information (Cf. communauté aéroportuaire proposée dans la loi du 23 février 2004) • Protéger davantage la santé des populations riveraines : <ul style="list-style-type: none"> – conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS – observatoire de veille sanitaire autour de Nantes Atlantique – déclinaison des valeurs-guides de l'OMS (45 db) dans les PEB, PGS et PPBE ; et mise en place d'un réseau de stations de mesure du bruit et de la pollution atmosphérique autour de la plate-forme sur le modèle francilien (Bruitparif, Airparif) – étude d'impacts sanitaires des alternatives proposées, étude sur les PUF (Particules Ultra Fines), étude sur les pics sonores et leur fréquence (répétition des émergences) • Réviser 5° de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain en zone C des PEB ; évaluation et contrôle strict de l'augmentation de la population exposée avec un contrat négocié entre l'Etat et le maire ; assouplir la contrainte du PEB envers les équipements publics et les équipements à caractère médico-social • Réformer le dispositif d'aide aux riverains : étendu au soutien des opérations de renouvellement urbain ; nouvelle fiscalité sur le principe pollueur-payeur avec élargissement de la TNSA aux gestionnaires d'aéroports ; vigilance sur le droit de délaissement (risque de dégradation urbaine et de paupérisation

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				sociale) ; taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le CA extra aéroportuaire des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires <ul style="list-style-type: none"> • Un schéma aéroportuaire national et un contrat de développement durable aéroportuaire pour les aéroports sous contrôle ACNUSA
CARENE Saint Nazaire Agglomération	Coll ^{té}	<ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique ne concerne pas uniquement la métropole nantaise et ses différentes communes. Les choix d'aménagement, notamment en termes de desserte routière et ferroviaire, conditionneront l'attractivité du grand territoire et notamment de l'ouest de la Loire-Atlantique. • L'accessibilité par voie aérienne : une condition déterminante pour le développement économique et touristique de l'ouest de la Loire-Atlantique • Le bassin économique de la région de Saint-Nazaire directement exposé à la concurrence internationale, avec des leaders mondiaux ou européens dans leurs secteurs (Chantiers de l'Atlantique, Airbus, MAN Energy Solutions, Total, General Electric, Seris, IBM...) devant bénéficier d'une desserte aérienne de qualité, en complément de l'offre ferroviaire à grande vitesse, voire d'une solution de fret performante à proximité immédiate du lieu de production. • Un enjeu de performance économique mais aussi d'attractivité en termes de recrutement (ex. du pôle de recherche dépendant de l'Université de Nantes et du CNRS, installé à Saint-Nazaire, doit attirer des chercheurs et doctorants étrangers • La région de Saint-Nazaire au cœur d'une destination touristique attractive, de niveau international, avec l'ambition de renforcer son attractivité touristique sur l'ensemble de son territoire • Renforcer et fiabiliser la desserte ferroviaire et routière de l'aéroport de Nantes Atlantique depuis et vers le littoral : une exigence majeure pour conforter le développement économique et l'attractivité touristique de la région de Saint-Nazaire. 	–	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une plateforme aéroportuaire moderne, pour accompagner la croissance du trafic aérien à Nantes, supérieur aux prévisions initiales (près de 7 millions de passagers prévus en 2019), et accueillir les passagers dans de bonnes conditions <ul style="list-style-type: none"> – Construire à court terme une offre de stationnement dimensionnée – Améliorer la qualité d'accueil des voyageurs (rapidité d'embarquement, qualité des salles d'attentes ou salons d'affaires). – Améliorer la rapidité de la connexion routière et ferroviaire avec Nantes Atlantique. • Retenir un scénario qui doit minimiser l'impact pour les habitants, en mobilisant tous les outils réglementaires, organisationnels et technologiques à disposition des pouvoirs publics. A défaut, une politique d'indemnisation des personnes les plus directement impactées à mettre en place. • Penser concomitamment les options d'aménagement et d'exploitation et l'optimisation de l'accessibilité de l'aéroport ; associer la CARENE - Saint Nazaire Agglomération aux réflexions autour du schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport Nantes Atlantique, pour son territoire de compétence et pour l'ensemble du littoral de Loire-Atlantique. <ul style="list-style-type: none"> – Créer une gare TER Nantes Atlantique connectée à l'actuelle ligne Nantes / Pornic – Moderniser la ligne Nantes / Pornic (électrification et augmentation ponctuelle de capacités) – Diamétraliser en gare de Nantes au moins une partie des missions ferroviaires entre le littoral et l'aéroport pour permettre des liaisons directes cadencées entre la presqu'île et l'aéroport (par la suppression de la correspondance en gare de Nantes). – Mettre aux normes autoroutières à 2x3 voies de la RN165 entre Savenay et Couëron

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<ul style="list-style-type: none"> – Harmoniser le niveau de service, et sécuriser le réseau routier à 2x2 voies sud estuaire (suppression des traversées à niveau) – Traiter la capacité du périphérique de la métropole nantaise et les modalités de franchissement de la Loire.
Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie	Coll ⁶	<ul style="list-style-type: none"> • L'Ouest Ligérien particulièrement concerné par les questions de mobilité soulevées par la modernisation de l'aéroport de Nantes Atlantique • La ligne Nantes - Pornic - Saint Gilles Croix de Vie potentiellement impactée par les travaux qui seront nécessaires pour augmenter la capacité de Nantes Atlantique. 		<ul style="list-style-type: none"> • Remettre en service l'ancien tracé de la ligne Nantes - Pornic - Saint Gilles Croix de Vie, aux abords de l'aéroport de Nantes. <ul style="list-style-type: none"> – coût limité, du fait d'un foncier déjà maîtrisé et de terrassements existants – une desserte ferroviaire de l'aérogare pour les habitants de l'agglomération nantaise et pour les résidents de l'Ouest Ligérien, réduisant de manière notable les émissions polluantes ainsi que les flux routiers..
Commune de Bouaye	Coll ⁶	<p>Contribution du conseil Municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une concertation ne permettant pas une information satisfaisante des citoyens ; le report après la période estivale non accepté ; les études d'impacts environnementaux de certaines options non finalisées ; pas d'ateliers participatifs sur les communes concernés par la piste transverses ; une information sélective et orientée, et incomplète • La nécessité de prévoir le transfert sur un secteur très peu urbanisé pour protéger les populations et développer la desserte aérienne du Grand Ouest ; la pertinence d'une installation au nord de la Loire 65% des usagers) • La nécessité d'optimiser les infrastructures existantes dans le Grand Ouest à travers une approche stratégique globale (priorité aux connexions ferroviaires, desserte des zones économiques au Sud-ouest de Nantes, transport structurant reliant les territoires à l'aéroport, et reconfiguration des espaces de stationnement) • Le fonctionnement en réseau des aéroports du Grand Ouest comme proposé par le 1^{er} Ministre • La récusation de l'affirmation selon laquelle le trafic aérien obéit à la libre concurrence • La limitation du nombre de mouvements d'avion • Le rejet des options de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles • Le rejet de l'option « piste transversale » du fait des impacts (foncier à acquérir, impacts zones humide, rupture du 		<ul style="list-style-type: none"> • Identification du nombre de nouvelles personnes qui se verraient exposées aux nuisances sonores sur les différents scénarii • La maîtrise du développement et des capacités de l'aéroport au travers d'une "étude d'approche équilibrée" pour appréhender finement les enjeux économiques, le fonctionnement de l'aéroport et les enjeux de maîtrise du trafic, en imposant une limitation du nombre de mouvements d'avion • Motivation des écarts entre les études 2006 (Département) et 2019 (DGAC) sur la piste transverse • Interdiction rapide des vols programmés de nuit qui ont augmenté de 8,39 % entre 2010 et 2017, et mise en place de restrictions plus fortes en périodes d'endormissement et de réveil. • Pour un réaménagement : création d'une nouvelle aérogare à l'ouest pour empêcher les options pistes en V ou transverse, et terminaux non différenciés ; mise en œuvre d'une esplanade urbaine et de parkings silo • Mise en ligne des trajectoires et mesures de bruit des avions • Maillage du territoire avec un nombre significatif de stations de mesure du bruit, en plus grand nombre qu'aujourd'hui et couvrant un territoire plus important. • Des études épidémiologiques afin de connaître et de suivre les effets sur la santé de la population des

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>corridor écologique principal entre le lac de Grandlieu et la Loire, coût élevé induisant des développements importants pour rentabiliser la concession)</p>		<p>nuisances</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'une gouvernance associant les territoires et les habitants survolés ; • L'association de toutes les collectivités territoriales qui sont, ou qui pourraient être impactées par le survol et les nuisances sonores des avions, à la stratégie aéroportuaire de Nantes Atlantique en vue de soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire • La mise en place de compensations à la hauteur des nuisances vécues et constatées par les riverains (taxe TNSA, FCNA, PGS) tout en agissant sur la réduction du bruit à la source (avec un PPBE et la maîtrise rigoureuse des trajectoires)
<p>Commune de Bouguenais</p>	<p>Coll^{té}</p>	<p>Délibération du conseil Municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le rappel d'une attention particulière portée à la révision du PGS après l'abandon du transfert à Notre-Dame-Des-Landes par les associations, les habitants, les collectivités locales concernées, et du fait que le périmètre élargi du PGS (en vigueur le 1er juillet 2019) est aussi le résultat de la mobilisation et permet à plus d'habitants de bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement • Le constat qu'un aéroport contribue à l'économie locale et régionale, et que le réaménagement de Nantes Atlantique doit le rendre mieux accessible en intégrant dans sa conception des réponses aux enjeux environnementaux et climatiques • L'enjeu de Bouguenais et des Bouguenaisiens : concilier attractivité du territoire et de la plateforme aéroportuaire, et meilleure protection des populations • Le rappel des dispositions prises par la commune pour permettre à chacun de participer à cette concertation • Une préférence exprimée pour le maintien de la piste actuelle, l'allongement ne devant se faire que dans l'emprise actuelle de l'aéroport et se justifier par une réduction des nuisances sonores ou des impératifs liés à la sécurité de l'activité • La difficulté à se positionner à ce stade sur un déplacement de l'aérogare à l'ouest de la piste présentant des opportunités mais posant un certain nombre de contraintes) 		<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de concevoir le réaménagement de Nantes Atlantique dans la perspective d'un développement limité de son activité : <ul style="list-style-type: none"> – limiter la croissance du trafic – imposer des contraintes aux survols, – doter la plateforme d'équipements permettant de réduire autant que possible les nuisances (bruit et pollution de l'air) – guidage ILS ou satellitaire pour une approche à des altitudes supérieures • Interdire au plus vite les vols programmés entre 23h et 6h du matin et mettre en place de fortes restrictions sur le créneau 22h/23h pour améliorer la santé des habitants en préservant la qualité de leur sommeil • Mettre en place une information des habitants sur les impacts santé, renforcer les stations de mesure de bruit, faire des contrôles réguliers de la qualité de l'air et créer un observatoire aux données consultables par tous. • Mettre en place à court terme un transport structurant reliant le cœur de la Métropole à l'aéroport, servant à la desserte de l'ensemble de la zone industrielle et économique • Repenser les interconnexions multimodales pour des liaisons entre le territoire et le Grand Ouest, les régions françaises et l'Europe : développement du ferroviaire comme au transport aérien ou routier polluants

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<ul style="list-style-type: none"> • La réalisation de parkings silo afin de limiter l'emprise foncière nécessaire, pour des raisons environnementales en cohérence avec les choix de Bouguenais en matière d'urbanisme.
Commune de Carquefou	Coll ^{té}	<ul style="list-style-type: none"> • Le rappel du déni de démocratie lié à l'abandon du transfert de l'aéroport • La volonté que le territoire bénéficie d'un aéroport facteur de développement économique et créateur d'emplois, et la nécessité que les Pays de la Loire puissent s'appuyer sur des infrastructures de qualité • La conviction que la question du transfert de l'aéroport se reposera dans le futur • Un projet de réaménagement qui doit permettre de limiter au maximum les nuisances actuelles ou futures pour la population • La préférence affichée pour les scénarios 3 (<i>piste en V</i>) et 4 (<i>piste transverse</i>), qui survolent le moins possible le cœur de l'agglomération et donnent aux pilotes le maximum de marges pour faire leurs manœuvres 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en application le plus rapidement possible les mesures prises pour interdire les vols de nuit de 23h à 6h et les restreindre dès 22h • Mettre en place des mesures d'accompagnement pour aider les riverains à améliorer leur logement et lutter contre le bruit, avec un fonds de compensation suffisamment doté pour atteindre l'ambition d'exemplarité annoncée par l'Etat, et un suivi des mesures pour s'assurer de leur efficacité. • En cas de réaménagement sur la base des options de référence ou d'allongement à 400 ou 800 m. : <ul style="list-style-type: none"> – Prévoir une altitude d'interception de l'ILS à 4000 ft ou 5000 ft au lieu de 3 000 ft actuellement (RNAV GNSS 21), comme c'est le cas à l'aéroport Charles de Gaulle à Paris – Effectuer tests « grandeur nature » sur les différentes options afin de mesurer l'impact réel en termes de nuisances sonores du fait d'un impact important pour Carquefou (quartiers du couloir de l'Erdre)
Commune de la Chevrolière	Coll ^{té}	<p>Délibération du conseil Municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des éléments portés à connaissance du publics insuffisamment étayés pour permettre un avis éclairé des populations : les prévisions 2040 aléatoires au regard de la croissance 2018 et 2019, une expertise parallèle lancée • L'enjeu des élus : concilier croissance, respect du cadre de vie et prise en compte de l'environnement • Un sujet central : préserver les populations survolées en interdisant le survol de nouvelles populations, et respecter ces populations • La délibération : <ul style="list-style-type: none"> – Un avis réservé sur une concertation de 2 mois, sur juin et juillet, sur un enjeu majeur du territoire – L'absence d'études d'impact et d'études fiables, sur le domaine santé et principe de précaution, sur les mobilités et la transition écologique, sur la croissance attendue du territoire – Le rythme du développement qui ne permet pas d'envisager un réaménagement comme seule solution, car incompatible avec la protection des populations, et 		<ul style="list-style-type: none"> • Modifier le point de virage QFU21, pour un passage des avions plus au sud du territoire, sur des espaces non urbanisés • Mener des études ciblées prospectives sur un nouveau modèle économique (transition écologique, modes alternatifs) • Interdiction des vols de nuit de minuit à 6 h., et un PGS élargi pour les communes impactées au-delà de la Métropole • Application des recommandations de l'OMS (45 DB Lden) • Respecter les engagements du 1^{er} ministre de janvier 2018

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>nécessite la recherche d'alternatives, dont le transfert</p> <ul style="list-style-type: none"> – La piste transverse non crédible (coûts, artificialisation de sols, consommations d'espaces agricoles et naturels (minimisés)) – L'engagement du 1er ministre de doter Brest, Nantes et Rennes de liaisons rapides avec les hubs long-courriers 		
<p>Commune de Pont Saint Martin</p>	<p>Coll⁶</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Désaccord sur les scénarii proposés qui ne répondent pas aux enjeux annoncés voulant à la fois développer le trafic au service de l'économie tout en préservant la santé des habitants et les espaces naturels présents dans le secteur. • Nécessité d'un projet de territoire en prérequis, indispensable pour engager les forces vives (élus, associations, chefs d'entreprises, chambres consulaires, EPCI du territoire, etc.) dans le respect des populations et du patrimoine naturel • Opposition de la commune et du conseil communautaire de la Communauté de Communes de Grand-Lieu sur la méthode de travail (concertation avec des délais extrêmement courts, en juin et juillet), et sur l'insuffisance de «portés à connaissance» sur la santé publique, les mobilités, la croissance économique attendue et les perspectives liées à la transition énergétique • La perspective de 89 000 vols commerciaux en 2040 (34% de progression – sans doute minimisés) : mal vécue par les habitants du territoire très urbanisé et subissant déjà l'augmentation d'un trafic croissant bien au-delà des communes situées dans le PGS actualisé (Rezé, Bouguenais, Saint Aignan de Grand-Lieu) • Pour la période estivale passage de 43 vols/jour en 2017 à 64 vols/jour en 2018 en QFU03 (décollage vers le nord avec virage vers l'Est) directement ressentis par les habitants du Champsiôme et de Viais, villages de Pont Saint Martin → Une croissance supplémentaire inacceptable pour les habitants qui ont investi à une époque où la nuisance était absente et le transfert envisagé. • La piste transversale : <ul style="list-style-type: none"> – un scénario catastrophique estimé incohérent en 2006 par la DGAC ; des estimations de foncier différentes, un impact minimisé, un coût important, et des incertitudes sur la pertinence (Cf. rapport des médiateurs) – correspondant à la création d'un nouvel aéroport, et non pas à "la solution de réaménagement" annoncée par le 1er Ministre avec la mise en œuvre "de mesures limitant la hausse des nuisances sonores pour les populations". 		<ul style="list-style-type: none"> • Réunir les représentants économiques (CCI, Medef, etc. ...), les élus locaux et les associations impliquées à la vie du territoire, <ul style="list-style-type: none"> – Afin de définir ensemble une stratégie de développement en faveur d'un projet de territoire qui intègre les outils de développement et non l'inverse. – Pour poser les questions relatives au trafic aérien (Quelles destinations ? Quelles rotations hebdomadaires ? Pour qui ? Pour quel développement ? Pour quelles affaires ? En faveur de quel tourisme ?) • Intégrer la question du niveau de trafic acceptable dans la concertation future entre les acteurs du territoire et le maître d'ouvrage • Diminuer les nuisances sonores, les gaz à effets de serre et la pollution atmosphérique <ul style="list-style-type: none"> – En développant les modes alternatifs notamment le rail – En organisant les aéroports de l'Ouest en réseau – En plafonnant le nombre de vols commerciaux (Cf. Orly) – En plaçant la transition énergétique et sa politique bas-carbone comme priorité nationale – En réduisant la gêne sonore pour les habitants survolés par l'application rapide d'un couvre-feu de 0h à 6h et en minimisant les impacts de 22h à minuit, et en intensifiant l'interdiction de certains aéronefs encore trop bruyants

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • L'absence d'une option de transfert, indispensable pour développer le trafic • Le seul scénario envisageable dans l'attente d'un transfert : le statu quo avec le maintien de la piste actuelle ("l'option de référence" du dossier), avec la mise place de l'ILS nord entraînant un décalage du seuil d'atterrissage de 250 mètres vers le Sud d'où un allongement de la piste de 250 mètres. 		
Commune de Pont Saint Martin Délibération du Conseil Municipal	Coll ^{té}	<ul style="list-style-type: none"> • Des éléments portés à connaissance du public insuffisamment étayés pour permettre un avis éclairé des populations • Des estimations de trafic aléatoires par rapport à la progression du nombre de passagers en 2019 • La nécessité <ul style="list-style-type: none"> – de concilier croissance et respect du cadre de vie, prise en compte de l'environnement, respect de la biodiversité et des espaces naturels sensibles – de préserver les populations survolées en interdisant le survol de nouvelles populations • Opposition de la commune à la méthode de travail (concertation avec des délais extrêmement courts, en juin et juillet) ; insuffisance des informations et absence d'études d'impacts et d'études sur la santé publique, les mobilités, la croissance économique attendue et les perspectives liées à la transition énergétique • La nécessité d'un transfert à terme • Le fait que la piste transversale n'est pas une solution crédible (coûts, artificialisation des sols, consommation d'espaces agricoles et naturels) et correspond à un nouvel aéroport 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener des études prospectives pour un nouveau modèle économique intégrant le développement aérien dans la transition énergétique et les modes de transport alternatifs (Cf. avis de l'Autorité environnementale) • Interdire les vols de nuit de 0h à 6h, et mettre en place un PGS élargie pour les communes impactées au-delà de la Métropole • Tenir compte des préconisations de l'OMS (seuil de 45 dB Lden) • Respecter les engagements du 1^{er} ministre de janvier 2018
Commune de Rezé	Coll ^{té}	<ul style="list-style-type: none"> • Des inquiétudes de plus en plus fortes du fait de l'augmentation du trafic et de la création de nouvelles lignes • Le facteur « qualité du cadre de vie » doit être compris comme le facteur limitant de l'expansion de Nantes Atlantique., ainsi que la santé environnementale qui est une priorité pour Rezé et l'application du principe de précaution sanitaire • Il est difficile de conjuguer la croissance illimitée du trafic aérien et la transition écologique et énergétique, dans laquelle Nantes Métropole et Rezé se sont engagées • La volonté municipale d'œuvrer pour une diminution des nuisances sonores et atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, qui contribuent au réchauffement climatique 	Un ensemble de propositions pour réduire les impacts : <ul style="list-style-type: none"> • Instaurer un « couvre-feu » nocturne (rapidement) et travailler à une extension des restrictions à 22h-6h • Plafonner le nombre de mouvements commerciaux • Mettre en place des outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires (systèmes de guidage et de suivi), • Instaurer et faire respecter des procédures de moindre impact : trajectoires (axes, pentes) établies pour limiter au maximum les nuisances sonores, au décollage comme à 	<ul style="list-style-type: none"> • Bien intégrer la dimension humaine dans l'analyse des contributions faite par les garantes • Un accès de tous les citoyens aux données du futur observatoire du suivi de la qualité de l'air, du bruit et autres paramètres de santé environnementale • La nécessité d'un projet collectif de territoire dans lequel inscrire la décision • L'association des collectivités à tout ce qui concerne l'économie aéroportuaire et à son organisation, notamment le nombre de mouvements commerciaux • Une étude d'approche équilibrée qui définisse le niveau acceptable de nombre de mouvements en intégrant les contraintes engendrées sur la santé des

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> Le refus d'un scénario qui dégraderait la santé, le cadre de vie et l'environnement, à des options qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles L'ampleur du PGS reste insuffisante pour protéger convenablement toutes les populations exposées : il faut agir spécifiquement sur la réduction du bruit à la source, de manière à améliorer le cadre de vie des populations survolées et des proches riverains de l'aéroport. Le refus d'un réaménagement de l'aéroport qui conduirait à permettre un trafic à 11,4M de passagers et 89 0000 mouvements d'avions en 2040 	<p>l'atterrissage,</p> <ul style="list-style-type: none"> Utiliser des incitations tarifaires à l'utilisation des appareils les moins bruyants et moins polluants, Installer des dispositifs de réduction du bruit au sol pour les riverains immédiats Diversifier les réponses aux besoins de mobilité pour infléchir le recours au transport aérien, Fixer des objectifs de diminution de l'empreinte sonore de l'aéroport sur le territoire. 	<p>habitants et sur l'environnement, sur la base d'un plafonnement à 60 000 mouvements annuels, et un moratoire sur l'augmentation du trafic aérien dans l'attente de la concertation</p> <ul style="list-style-type: none"> La mise en réseau des aéroports de l'Ouest et le recours à d'autres modes de transport (ferroviaire par exemple)
Commune de Saint Léger les Vignes	Coll ^{té}	<p>Délibération du conseil Municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> Un projet de réaménagement de l'aéroport qui va à l'encontre des objectifs fixés par les collectivités du GO pour l'avenir du territoire L'aéroport : une infrastructure essentielle au développement économique régional, mais génératrices de nuisances Opposition aux options de piste en V ou transverse (de nouvelles populations impactées, des possibilités d'urbanisation restreintes par de nouveaux PEB sur plusieurs communes) Référence à la contribution de Nantes métropole 		<ul style="list-style-type: none"> Trouver des mesures qui permettent le bon fonctionnement de l'aéroport tout en maîtrisant les nuisances Mettre en place en urgence les compensations exemplaires promises par le 1er ministre Accélérer la mise en place des restrictions de vols entre 0h et 6h Reprendre le processus de transfert vers un site approprié
Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu	Coll ^{té}	<ul style="list-style-type: none"> Des perspectives de trafic jugées « insincères » et sous estimées, qui ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité liées aux activités économiques, de recherche, d'innovation et de tourisme Un projet proposé en dehors de toute réflexion stratégique nationale sur le transport aérien (non intégré au schéma national de mobilité durable de 2013) Un état initial de l'environnement en cours et non porté au dossier, et des analyses effectuées sur la base de l'étude du Muséum d'Histoire naturelle de 2017, qui ne tient pas compte des options d'allongement de la piste ni de la croissance du trafic 2 options d'allongement jugées illégales au regard de l'application de la loi Littoral sur la commune La logique du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) non respectée, et de façon générale des réglementations non prises en considération dans le dossier La nécessité de prévoir un transfert de l'aéroport, du fait de la saturation annoncée dans le dossier, et de réduire les 		<p>Pour réduire les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> Instaurer un « couvre-feu » général de 0h à 6h et procéder à des restrictions de 22h à minuit de 6h à 7 h. Plafonner le nombre de mouvements commerciaux Ne pas procéder aux réaménagements des aérogares, des parkings et de nouveaux postes avions pour réduire l'exposition aux nuisances sonores L'établissement d'objectifs de réduction du bruit (article R 572-8 du C.E.) L'établissement de cartes de bruit stratégiques sur les 6 mois les plus chargés (et non l'année)

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>nuisances (bruit, pollutions) dans l'attente du transfert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un maintien de l'aéroport qui stoppe le développement de la commune (gel à 100% du fait du PEB, déplacement du centre bourg impossible du fait de la loi Littoral) 		
Commune des Sorinières	Coll ^{ité}	<p>Contribution de la Commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • La difficulté de vouloir développer un aéroport situé en milieu urbain, enclavé, à proximité de dizaines de milliers de personnes • Le réaménagement de Nantes Atlantique ne doit pas aggraver les nuisances sur les populations et l'environnement • La forte progression du trafic, qui se constate encore aujourd'hui, fait peser une menace sur le cadre de vie dans les communes riveraines (bruits, pollutions atmosphérique) • Le constat de survols plus fréquents de la commune, qui est hors PGS (avions gros porteurs et trajectoires modifiées) • La conviction que l'aéroport est actuellement saturé, et que les 4 options de réaménagement impacteront les Sorinières et aggraveront les nuisances ; le refus de la piste transversale 		<ul style="list-style-type: none"> • Activation rapide de l'interdiction de vols de nuit entre 0h. et 6h. et des restrictions plus fortes de 22h30 à 6h30 • Des compensations exemplaires appliquées rapidement, et des actions sur la source des bruits • L'amélioration des accès à l'aéroport, pour tout type de mobilité, et du stationnement aux abords de l'aéroport • La mesure de l'ensemble des nuisances et le suivi de leurs effets sur la santé des riverains, de façon transparente
Nantes Métropole et les Maires	Coll ^{ité}	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet de réaménagement de l'aéroport qui n'a pas été choisi • L'aéroport : une infrastructure essentielle au développement économique régional, mais génératrices de nuisances • Le besoin d'un aéroport international pour le Grand Ouest pour accompagner la dynamique du territoire et servir l'emploi ainsi que les besoins des populations (économiques, loisirs, tourisme, besoins de liens pour des familles de plus en plus internationalisées, réponses aux attentes du monde de la recherche et des étudiants) • L'accessibilité de l'aéroport par tous les modes de transport pensée pour desservir l'infrastructure aéroportuaire, les zones économiques situées à proximité, et l'ensemble des communes situées dans ce même cadran • Un dossier à reprendre à l'échéance 2040, à la lueur de la réalité tendancielle du trafic aérien dans un contexte de transition écologique, et à la lueur des évolutions technologiques et réglementaires concernant l'évolution des nuisances générées par les avions 		<ul style="list-style-type: none"> • Faire de Nantes Atlantique l'aéroport du Grand Ouest <ul style="list-style-type: none"> – Des liaisons européennes et internationales directes et des liens avec les hubs européens d'importance stratégique. – Un niveau de service des aérogares homogène et de qualité • ...sans aggraver les nuisances (ne pas « faire NDDL » à Nantes Atlantique) : <ul style="list-style-type: none"> – des contraintes aux survols (vols de nuit, ...) – une vitrine des savoir-faire et innovations et accueil des avions les moins bruyants et les moins polluants – l'exemplarité, (conception de la plate-forme, modes d'exploitation, appareils, carburants...intégrant les dernières évolutions technologiques) – un observatoire des impacts environnementaux et de la santé associant tous les acteurs dont les divers représentants des populations concernées • Une concertation exemplaire • Une association étroite des collectivités à la gouvernance stratégique de l'aéroport et aux choix qui pourront en découler, selon un montage à

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Région Pays de la Loire	Coll ^é	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport NDDL : porteur d'une vision équilibrée de l'aménagement du territoire, dans une politique de désenclavement du Grand Ouest, sur la base de LGV pour rejoindre Paris en moins de 2 heures de Rennes, et d'un aéroport international pour relier le grand Ouest à l'Europe et l'international, en particulier pour les entreprises • Le réaménagement de Nantes Atlantique : un projet complexe sous fortes contraintes, pour concilier la protection des populations survolées et le maintien de l'attractivité et de compétitivité régionale • Un enjeu de connexion du fait du déplacement du centre de gravité de l'UE vers l'Est <ul style="list-style-type: none"> – Le besoin de liaisons domestiques, européennes, communautaires et extracommunautaires, pour ne pas être pénalisé par l'éloignement des principaux pôles européens – La nécessité de plus ouvrir Nantes- Atlantique sur l'international, car 50% des usagers rejoignent les aéroports franciliens par voie terrestre pour des vols long-courrier • Un enjeu de protection des populations contre les nuisances aériennes <ul style="list-style-type: none"> – Avec une augmentation des riverains impactés qui va doubler d'ici 2030 avec la croissance du trafic et le réaxage de la piste – L'appui de l'accord trouvé avec les maires de la métropole sur une interdiction des vols de 0h à 6h (sauf avions basés) – Une attention portée à la mise en œuvre des compensations exemplaires promises par le 1^{er} ministre • La nécessité d'un projet exemplaire au plan environnemental et tenant compte de la transition énergétique • La nécessité d'améliorer la desserte de la plate-forme, via l'étude lancée par la Région et Nantes Métropole et dont les résultats sont attendus fin 2019/début 2020 		<p>proposer par l'Etat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un engagement de l'Etat à doter le FCNA d'un budget à la hauteur des ambitions annoncées • Mettre en place rapide d'un observatoire des impacts environnementaux et de la santé associant les acteurs concernés • Démontrer comment le projet de réaménagement trouve un équilibre satisfaisant entre le maintien de l'attractivité régionale (capacité à absorber le trafic), la protection des populations riveraines et la prise en compte des enjeux environnementaux <ul style="list-style-type: none"> – Perspectives d'augmentation de trafic, qui sont élevées (plus forte augmentation de trafic des aéroports français depuis 1985) – Capacité de l'infrastructure (calibrée pour 9 MPAX avec une capacité d'extension à 15 MPAX) à répondre aux besoins : évolutions technologiques prises en compte, modes de gestion retenus, ... – Scénario de secours en cas de dépassement des 15 MPAX : en particulier mesures de restrictions prévues et compatibilité avec le maintien de l'activité économique – Quel modèle économique : du fait d'une concession prévues pour 20 ans et un coût du projet de 400 à 900 M€ – Quels délais selon les scénarii selon les besoins de foncier, et tenant compte de la proximité avec une zone Natura 2000 et d'une commune impactée par la loi Littoral – Quelle gestion des travaux urgents (40 à 50 M€) et quelle possibilité de prise en charge par le concessionnaire actuel • Etudier et intégrer des éléments d'exemplarité en matière de performance énergétique et d'impact carbone de l'aérogare, de consommation d'énergie du site, et développement d'une filière hydrogène autour des usages aéroportuaires • Participer, de la part de l'Etat, au financement des solutions techniques de desserte et d'accès à l'aéroport • Présenter une vision à 30/50 ans pour intégration dans la démarche prospective « Pays de la Loire 2050 » • Associer les collectivités aux décisions stratégiques à

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Association des Dirigeants Responsables de l'Ouest	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • La conviction que Nantes Atlantique ne pourra pas accueillir le trafic envisagé pour Notre - Dame - des - Landes. • Inscrire le devenir de Nantes Atlantique dans une réflexion plus large sur un modèle de développement local ambitieux qui réunit dimensions environnementale, économique et sociale • Le constat d'un ralentissement des transactions immobilières en volume et en prix dans les quartiers concernés, confirmé par les professionnels du secteur adhérents à l'association. 		<p>prendre et à la gouvernance de la plate-forme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protéger de manière exemplaire tous les riverains impactés par les nuisances sonores : <ul style="list-style-type: none"> – Interdire les vols de nuit entre 23H et 6H (dérogations pour les seules compagnies aériennes basées) – Engager rapidement les études pour réaliser, en lien avec les collectivités, le transfert de tous les équipements publics, dans le cadre du fonds de compensation annoncé – Mettre en place un droit de délaissement pour les riverains qui souhaitent vendre, avec, en cas de dépréciation, une subvention compensatrice pour les biens acquis avant la décision de l'Etat d'abandonner le transfert – Proposer le conseil gratuit délivré aux particuliers par le CAUE de Loire Atlantique pour la rénovation acoustique mais aussi énergétique des logements des riverains impactés – Garantir aux riverains de Rennes Saint-Jacques les mêmes modalités de protection des nuisances, y limiter le trafic dans les limites acceptables par les populations impactées • Préserver les qualités de l'écosystème naturel et urbain : <ul style="list-style-type: none"> – Réaliser un bilan carbone globalisé et une étude d'impact sociétale et territoriale du réaménagement et du pôle économique de Nantes Atlantique – Optimiser le stationnement (parkings silos) et réaliser les travaux de réaménagement les plus urgents pour sécuriser, améliorer et fluidifier les infrastructures actuelles : piste, aérogare, postes de contrôle... dans le cadre d'une convention à formaliser au plus vite entre l'État et le concessionnaire actuel, – Assurer une desserte multimodale en site propre par chronobus, tramway et/ou train, cadencée et optimisée à un prix attractif notamment. – Veiller à conforter le pôle d'emploi « industrie/recherche/logistique » (stratégie partagée pour un développement équilibré des emplois et des activités en lien avec l'ensemble des collectivités concernées, les aménageurs et les

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>entreprises des Zones d'activités économiques situées à proximité de la plateforme aéroportuaire)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Déployer les aménagements indispensables à la pratique des modes doux sur la zone aéroportuaire, en particulier vers les centres urbains proches et l'intra périphérique. – Garantir sur le long terme le développement de l'agriculture périurbaine, la valorisation de la forêt urbaine et de la trame verte et bleue ; préserver la biodiversité, notamment du Lac de Grand Lieu, en limitant l'éventuel allongement de la piste <ul style="list-style-type: none"> • Faire réaliser une étude pour un schéma global de mobilité et d'accessibilité de la métropole nantaise et du Grand Ouest
<p>CCI Ile et Vilaine</p> <p>SEARD (société d'Exploitation des Aéroports Rennes Dinard Bretagne)</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les aéroports de Rennes Saint-Jacques et de Dinard Pleurtuit Saint Malo : <ul style="list-style-type: none"> – propriété de la Région Bretagne. – un développement jusqu'ici ralenti par le projet d'aéroport NDDL • Dans les faits : <ul style="list-style-type: none"> – un trafic en croissance à Rennes (856.791 passagers en 2018 soit + 13%/an depuis 2013) pour répondre au besoin de mobilité de la Métropole Rennaise et au-delà de son hinterland de 2 millions d'habitants – l'aéroport de Dinard en deçà des prévisions, mais une exploitation indispensable à la poursuite de l'activité des entreprises industrielles implantées sur la concession (politique d'aménagement du territoire menée par la collectivité) et du potentiel dans l'activité de tourisme, sous réserve d'une desserte en transport collectif à améliorer • Enjeux de Rennes : <ul style="list-style-type: none"> – renforcer son rôle d'aéroport métropolitain au service d'une capitale régionale, accroître son accessibilité, son attractivité et son rayonnement européen et international ; mettre en œuvre les nécessaires adaptations d'infrastructure (Parking VL, Aérogare, Piste) ; – une zone de chalandise identique à celle de Nantes, avec plus d'1.000.000 de bretons prennent l'avion chaque année à Nantes faute d'offre adaptée. • Enjeux de Dinard : devenir un passage privilégié pour les touristes étrangers notamment à destination ou en 		<ul style="list-style-type: none"> • Repenser une stratégie de connectivité aéroportuaire à l'échelle du grand ouest entre les Régions Bretagne – Pays de la Loire et l'Etat, avec : <ul style="list-style-type: none"> – La mise en œuvre du nouveau plan de composition générale pour Rennes (infrastructures – exploitation – dessertes – économie de la concession) – La modernisation de l'aéroport de Dinard (commercial – infrastructures-dessertes)

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>provenance du Mont Saint Michel</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet de réaménagement de Nantes Atlantique : l'occasion de repenser le maillage aéroportuaire du grand ouest dans le cadre du Pacte d'Accessibilité de la Bretagne ; en rééquilibrant le trafic entre Rennes, Dinard et Nantes pour optimiser les infrastructures aéroportuaires existantes et limiter les déplacements pré/post acheminement des passagers aériens par voie routière, poursuivant ainsi la réduction de l'impact CO2 à laquelle pourrait également répondre la modernisation de la liaison ferroviaire Rennes – Redon-Nantes 		
CCI Pays de Loire	Eco. Pro. Synd.	<p>Nantes Atlantique doit devenir l'Aéroport du Grand Ouest, le 1^{er} aéroport TRIA (3^{ème} révolution industrielle et agricole) et le plus écologique d'Europe, pour rester attractif à l'international.</p> <p>Synthèse de l'étude prospective « Vision 2050 de notre territoire » :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les besoins d'accès à l'Europe (marchés, centres de décision, universités, technopoles, pôles de compétitivité) L'attractivité du territoire : clusters économiques, sous-traitants, tourisme régional 		<ul style="list-style-type: none"> Un aéroport correctement dimensionné pour 15 millions de passagers en 2050 Un aéroport d'une qualité environnementale irréprochable (performance énergétique et autoproduction, impacts sonore et foncier limités, compensation biodiversité, traitement des eaux de ruissellement des pistes, labels RSE, ...) L'analyse de tous les scénarios (technique, budget, délais de réalisation, impacts environnementaux), avec la prise en compte des contraintes environnementales soulevées sur l'extension dès 2015 puis en 2017, pour limiter les recours juridiques L'accessibilité pour les populations de la ville mais aussi du Grand-Ouest (desserte faible impact carbone) Une méthode transitoire pour travailler sur les investissements à réaliser d'ici la fin de la concession, afin que les investissements non amortis puissent être remboursés en sortie de concession Des mesures d'urgence pour la sécurité des passagers, des salariés de la plateforme, des riverains, et des entreprises environnantes Une politique visible et effective de protection des populations La mise en confiance des entreprises travaillant autour de l'aéroport, ou utilisatrices de l'aéroport (lisibilité sur l'avenir)
CCI Nantes - Saint Nazaire	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> Importance d'un aéroport performant dans le développement économique et à l'attractivité du territoire, par l'amélioration de la capacité d'accès aux marchés, la connexion aux hubs internationaux et le développement des liaisons aériennes directes. Rôle dans le développement du tourisme régional (3,2 		<ul style="list-style-type: none"> Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 (offre de parkings avec des parkings silo par exemple ; fluidifier les files d'attentes aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale,

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>milliards d'euros en 2017 à l'échelle de la Loire-Atlantique en croissance régulière)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une croissance du trafic de Nantes Atlantique à minima dans la croissance estimée du trafic aérien estimée à 7% par an au plan mondial, 		<p>aménagement des voiries d'accès pour la circulation de la navette TAN)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions d'une protection exemplaire des populations (PGS, interdiction de vols programmés sur la tranche horaire minuit – 6h, tout en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu, obligation progressive faite aux compagnies aériennes basées à Nantes d'utiliser des avions de dernière génération sur les créneaux horaires les plus critiques) • Pas d'aménagement a minima, mais un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte de la croissance du trafic • Fluidification et optimisation du parcours du client depuis son domicile jusqu'à sa destination (avec une attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), et déploiement d'une plus grande offre de services : par exemple : points de rencontre business, service coupe-files, commerces, applications mobiles pour faciliter le stationnement ... • Traiter l'accessibilité multi modale de la plate-forme en tenant compte du fait que la Loire-Atlantique représente un peu moins de la moitié des passagers utilisant l'aéroport selon une étude de la DGAC de 2015 (périphérique nantais ; franchissement de la Loire, lien avec le fer)
<p>Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Pays de la Loire et Vendée</p> <p>Délégation 44</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'économie Artisanale essentielle au développement économique de proximité • La nécessité de ne pas réduire le trafic mais le développer et l'accompagner, car une réduction serait catastrophique pour la vie économique des Pays de la Loire 		<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas changer l'orientation de la piste du fait du risque de recours qui retarderaient l'aménagement • Agrandir et aménager le tarmac pour pouvoir stationner plus d'avions • Allonger et aplanir la piste actuelle à son maximum pour une approche d'atterrissage plus haute • Agrandir l'aérogare pour 15 000 000 millions de passagers • Réaliser des parkings silos en urgence • Accéder au Centre Ville à l'aéroport en site propre par la route de Pornic pour les transports en commun et les taxis dans les deux sens • Mesurer l'impact du bruit et du kérosène sur les populations environnantes • Mettre en place le PGS de façon rétroactive à la décision du Gouvernement d'abandon du transfert
<p>Chambre de</p>	<p>Eco.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tenir compte de l'analyse des mouvements (seuil des 55 		<ul style="list-style-type: none"> • Aborder les autres types de transport comme

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Métiers et de l'Artisanat des Pays de la Loire et Vendée	Pro. Synd.	<p>000 mouvements largement dépassé en 2018) pour esquisser le gabarit de la future piste, au-delà du développement du nombre de passagers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une dynamique de développement de tous les aéroports de l'Ouest et notamment celui de Rennes • Les activités artisanales présentes sur tout le pourtour de l'aéroport (1102 établissements) ; plus d'établissements au nord (Rezé et Bouguenais) ; les activités de construction beaucoup plus nombreuses à proximité immédiate de l'aéroport (448 établissements) • Une 50-aîne d'établissements à proximité immédiate de Nantes Atlantique, dont une grande partie répartie entre le domaine d'activités aéroportuaire et surtout la zone du Chaffault ; quelques établissements à la lisière de la zone d'activité de la forêt à Bouaye • Les enjeux du réaménagement : <ul style="list-style-type: none"> – Promouvoir une image de dynamisme et d'ouverture : attirer des populations nouvelles et des investisseurs, par la facilitation des liaisons, notamment aériennes en complémentarité du ferroviaire et du routier – Soutenir l'activité économique et le tissu d'entreprises particulièrement denses, performantes et innovatrices, mais insuffisamment exportatrices → bénéficier d'équipements aéroportuaires à la hauteur des ambitions de la Région. – Développer le tourisme sur une façade littorale ligérienne est particulièrement attractive – S'ouvrir à l'extérieur : développement culturel, mais aussi lutte contre les égoïsmes nationaux, et solidarité. 		<p>solution connexe ou alternative à l'aérien, en s'inscrivant dans une démarche durable pour l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel que soit le scénario, impact direct du développement de Nantes Atlantique sur l'activité artisanale relativement limité ; mais une attention nécessaire pour le traitement de cas particuliers (~40 ; même problématique que pour les pavillons et autres maisons d'habitation) • Lancer une réflexion de l'ensemble des acteurs sur un projet collectif de territoires pour aboutir sur un modèle d'équipement aéroportuaire à l'horizon 2050 ; une large concertation associant tous ceux qui, un moment ou un autre, contribuent à l'animation de la région, entreprises, associations, collectivités locales, chambres consulaires...
CINA Club Immobilier Nantes Atlantique	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Le besoin d'un aéroport <ul style="list-style-type: none"> – pour le Grand Ouest (sur une cible 15 MPAX) et d'une infrastructure intégrée à la métropole – pour un territoire RSE qui fait cohabiter développement économique et qualité de vie, entreprises et citoyens, attractif pour les investissements – qui s'inscrit dans une démarche de transition énergétique et environnementale, à faible impact carbone, autonome en énergie • La nécessité de tenir compte des incidences sur l'immobilier (constructibilité, mobilités, enjeux écologiques, dynamisme économique) • La nécessité de prendre en compte les impacts sanitaires et l'accompagnement des habitants et du déplacement des équipements au coût réel à neuf 		<ul style="list-style-type: none"> • Des procédures et démarches de mise en œuvre fiables, honnêtes et transparentes • Toutes les solutions possibles sur la table, en privilégiant les solutions de moindre délai de mise en œuvre, et de moindre délai de fermeture de l'aéroport • Négocier avec le concessionnaire actuel les travaux indispensables nécessaires, en tenant compte des reprises d'amortissements au changement de concessionnaire : parkings silo, amélioration des accès voiture, offre de transports collectifs haute fréquence (dont prolongement du TRAM), un réaménagement temporaire de l'aérogare • Mettre en place des dessertes terrestres adaptées (Transports collectifs haute fréquence, couloir dédié

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • L'accélération de la métropolisation du territoire autour de Nantes Métropole (+65% depuis 2010), et une aire urbaine très attractive, renforcée par le développement des offres de mobilité depuis Nantes : • Des besoins importants en logements, adaptés aux caractéristiques sociologiques, particulièrement au cœur de la Métropole, et un rythme de construction insuffisant, dans un contexte d'évolution de la réglementation qui va réduire la constructibilité <ul style="list-style-type: none"> → des tensions à prévoir sur le marché → le risque d'étalement urbain néfaste à l'environnement • L'agglomération nantaise concernée par l'orientation de la piste (réglementation extrême des logements pour certaines zones LDEN>55 dB); les grands projets immobiliers métropolitains impactés par les options 1, 2 et 3 ; • La mise en œuvre de la piste transversale de façon préférentielle, car minimisant le nombre d'habitants impactés et redonnant du potentiel foncier pour le logement <p>Mise en avant des « chiffres clés » du territoire</p>		<p>bus et taxi, voies nouvelles, nouveau franchissement de la Loire) et améliorer l'accès TGV vers Paris (1h30)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renommer Nantes Atlantique : Aéroport du Grand Ouest ou aéroport Ouest Atlantique • Réaliser des études complètes (impacts et coûts directs/indirects) des différentes options, intégrant le sujet foncier • Mettre en place des dérogations et expérimentations en matière d'urbanisme et de construction pour augmenter la constructibilité • Engager une démarche partenariale et positive en termes des acteurs du territoire pour des solutions de terrain
Cité des Congrès de Nantes	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Les événements nationaux et surtout internationaux : le cœur de l'activité de la Cité, dans un contexte de compétition entre destinations, au niveau européen • Le constat que 80% des participants aux événements « Rencontres professionnelles » vient de la France entière ou de l'international • Les recettes apportées par un congressiste international supérieures de 60% à celles d'un congressiste français • L'accessibilité comme facteur « numéro 1 » du choix d'une destination, avant même l'attractivité de la ville, sa légitimité scientifique ou son parc hôtelier → l'aspect crucial de la qualité de la desserte d'une destination <ul style="list-style-type: none"> – le TGV n'est plus un atout car villes concurrentes se sont rapprochées de Paris grâce à des nouveaux tronçons TGV notamment – L'aéroport de Nantes Atlantique devient limité dans sa capacité à gérer de manière convenable ses passagers • La nécessité de continuer à accueillir de manière qualitative un public habitué à un haut niveau de qualité dans les aéroports ; un effort sur la desserte depuis le centre-ville et la gare ; le besoin de liaisons directes avec toutes les grandes métropoles et cœurs économiques en Europe, et de liaisons directes et régulières avec des villes plus lointaines 		<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
CJD Centre des Jeunes dirigeants d'entreprise	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de tenir les engagements pris en matière de réaménagement de l'aéroport ou de mise en œuvre des mesures de compensations annoncées • La région Pays de la Loire : un taux de chômage faible en France et une forte croissance de la métropole nantaise, notamment portée par l'envie et la capacité des entreprises du territoire à développer leurs marchés, sur un plan national, européen et international, et à accueillir de nouveaux talents pour répondre à leurs besoins croissants en compétences. • L'accessibilité du territoire vitale pour poursuivre et développer cette dynamique positive, et le réaménagement de Nantes Atlantique est un enjeu majeur en ce sens, et pour s'ouvrir sur les autres, et découvrir de nouveaux horizons professionnels et personnels • Le constat : l'aéroport de Nantes aujourd'hui sous-dimensionné, l'attractivité du territoire impactée, l'organisation des déplacements à l'étranger rendus plus difficiles, l'image du territoire pour les touristes ternie. 		Les besoins : <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionner correctement l'aéroport → une plateforme aéroportuaire pour le Grand Ouest qui pourra accueillir 15 millions de passagers d'ici à 2040 (car un trafic passagers supérieur à ce qui est prévu) • Mettre en œuvre une infrastructure permettant le développement de l'aviation d'affaires (près de 30% de la clientèle des compagnies, surreprésentée au départ de Nantes) • Améliorer et amplifier l'accessibilité en transports collectifs de l'aéroport (bus, tram, tram-train, navette...), en assurant le lien avec la gare TGV et le centre-ville et en développant une desserte ferroviaire en site propre • Améliorer l'accessibilité automobile et l'offre de parkings, en répondant notamment aux besoins de stationnement de longue durée • Fluidifier et améliorer, avec une aérogare accueillante et adaptée à l'évolution de trafic, l'expérience utilisateur pour un accueil optimal, avec une offre de services cohérente avec les attentes et besoins des visiteurs. • Rationaliser les dépenses énergétiques de l'aérogare (programme Corsia mis en place par les compagnies et les constructeurs visant une croissance neutre en carbone à partir de 2020) • Limiter ses impacts environnementaux (consommation énergétique, pollution sonore, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme et la biodiversité...)
Club des Trente	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Les régions Bretagne et Pays de la Loire ont un besoin vital d'une accessibilité qui apporte une valeur ajoutée aux entreprises et des perspectives de développement, qui nécessite un aéroport pour le Grand Ouest capable de répondre aux besoins d'accessibilité aérienne à l'Europe pour les grandes entreprises implantées. • Rennes Saint-Jacques est limité dans son développement et ne peut servir d'alternative ; les travaux d'amélioration prévus sur le fer (Massy Valenton et gare Pont de Rungis) n'offriront pas de capacité supplémentaire suffisante 		<ul style="list-style-type: none"> • L'étude des scénarios à long terme et d'un nouveau site pour transférer l'aéroport, pour préserver le maintien des centres de décision et des emplois en Armorique, et garantir les aspects environnementaux et la maîtrise des budgets publics • La pérennisation de la maîtrise publique des terrains initialement concernés à Notre-Dame-des-Landes • Sur le réaménagement de Nantes Atlantique : <ul style="list-style-type: none"> – Une information plus précise sur les travaux urgents et la capacité du concessionnaire actuel à les effectuer sous contrôle de l'état avec des garanties d'indemnisation à la sortie de la concession – Le dimensionnement de la plateforme aéroport

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>avec pour au moins 15 millions de passagers par an à l'horizon 2040</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'étude initiale systématique de tous les scénarios possibles de pistes, d'aérogares et de services pour limiter la portée des recours – La garantie de l'accessibilité automobile et une offre de parkings adaptées – Maintenir des bases, pour permettre, à la fois, de nombreuses lignes et des horaires adaptés – Être vigilant sur fermeture nocturne de l'aéroport qui désorganiserait les horaires des compagnies aériennes
Compagnie AIR France - KLM	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • La configuration actuelle de l'aéroport, concernant les pistes, satisfaisante en termes opérationnels ; une piste unique amplement suffisante ; la nécessité de refaire le revêtement ; la possibilité cependant d'étudier l'option d'un allongement de la piste de 400 m., pour permettre aux avions d'approcher la piste dans l'axe et non plus de biais comme aujourd'hui • Le bruit : un enjeu prioritaire de la politique environnementale du Groupe. <ul style="list-style-type: none"> – La réduction des nuisances sonores de 47% par rapport à 2005 sur les dix principaux aéroports français, dont Nantes Atlantique – Un choix de flotte qui tient compte du besoin de diminuer le volume sonore de l'activité – Une politique volontariste sur ces questions, avec l'équipement de l'intégralité de la flotte A320 de kits anti-bruit • Le besoin d'améliorer l'expérience client à l'aéroport, pour les différentes filiales du groupe, quel que soit leur modèle opérationnel et commercial • La préférence pour un réaménagement de la structure existante combiné à un agrandissement. Avec la construction d'une nouvelle structure au Nord du Hall 4, pour redonner de la capacité, et des zones différentes en fonction du modèle opérationnel à l'intérieur des infrastructures • Une desserte de l'aéroport insatisfaisante avec un réel impact en termes d'exploitation (de nombreux passagers hors limite d'enregistrement ce qui entraîne des retards ou des refus d'embarquement) • Air France -KLM ouvert à une discussion sur le sujet d'un couvre-feu pour les vols programmés de minuit à 6h, à 		<ul style="list-style-type: none"> • La conviction que les 11,4 millions de passagers seront vraisemblablement atteints avant 2040 : le besoin d'une aérogare compétitive, efficace et bien organisée <ul style="list-style-type: none"> – proposer un niveau de service général pouvant être modulé en fonction des besoins des différentes compagnies – ne pas mettre en place deux terminaux à niveau de service différent, qui nécessiterait le doublement des infrastructures d'enregistrement et d'embarquement (coûteux) – doter la partie du terminal à niveau de service standard de zones d'enregistrement et d'embarquement adaptées à une clientèle premium (sièges en quantité suffisante notamment) – mettre en place des files dédiées Skypriority pour l'enregistrement bagages et l'embarquement – stationner la totalité des appareils Hop éligibles, au contact avec passerelle et prévoir que tous les appareils régionaux soient à minima en faux contact – maîtriser les temps de passage au PIF sans excéder 10 minutes en période de pointe. – proposer des services à coûts réduits aux compagnies : embarquement « WIWO », pré-embarquement, stationnement en faux contact et limitation des embarquements au large avec transfert par bus, et ce quel que soit le type avion opéré • Une réflexion commune entre toutes les parties concernées afin d'améliorer la desserte qui, pour le

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>partir du moment où il s'inscrit dans le cadre prévu par la loi (démarche d'approche équilibrée)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le niveau de redevance élevé à Nantes <ul style="list-style-type: none"> – Redevances pour l'atterrissage d'un A320 à Nantes : 273,33€ contre 180,04€ à Marseille, 233,05€ à Rennes et 244,15€ à Bordeaux. – Redevances unitaires passagers U.E : 6,67€ à Nantes contre 6,06€ à Marseille, 5,38€ à Rennes et 5,01€ à Bordeaux • Un point de vigilance : la concertation publique ne saurait se substituer à la Commission Consultative Economique prévue par le Code de l'Aviation Civile, qui n'a pas été réunie depuis novembre 2017 		<p>moment, n'est pas satisfaisante</p> <ul style="list-style-type: none"> • Repenser la desserte de l'aéroport : accès routiers depuis Nantes, stationnement (parkings en silo de grande capacité), transports en commun (navette plus fréquente, TRAMWAY prolongé). • Engager une concertation avec les compagnies <ul style="list-style-type: none"> – sur les investissements et la trajectoire tarifaire pluriannuelle associée, pour améliorer la performance économique de l'aéroport pour toutes les compagnies, quels que soient leurs modèles d'exploitation notamment celles utilisant des services différenciés – dans le cadre de la Commission consultative économique de l'aéroport, avant de fixer les tarifs des redevances, sur la base d'une étude à mener par l'exploitant de l'aéroport (identification préalable de l'opération et de son coût prévisionnel, programmation des travaux correspondants et échéance de la mise en service ; impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire pour les compagnies usagers avec l'obligation que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus sur l'aérodrome) • Utiliser le fonds de réserve financé par les compagnies opérant à Nantes Atlantique en vue de NDDL, pour financer les aménagements nécessaires à la remise à niveau et au développement des infrastructures aéroportuaires nantaises Un fonds évalué à 121 M€ à la fin 2017, constitué depuis 2011 à partir d'une majoration systématique de 2% du montant des redevances, payée par les compagnies opérant à Nantes Atlantique, pour préfinancer l'aéroport de NDDL, et toujours en vigueur après l'abandon du transfert
Compagnie EASYJET	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • La stratégie environnementale : <ul style="list-style-type: none"> – La décarbonation progressive, avec des émissions de carbone par passager par km réduites de 32% depuis 2000, avec un objectif de - 38% à 2022, grâce à l'utilisation plus efficace du carburant, des taux de remplissage très élevés (actuellement 93%) et de nouvelles technologies – La modernisation de la flotte grâce aux A320neo, dont les moteurs CFM56 permettent une réduction de 15% des 	<p>En vue de baisser les nuisances sonores dans la configuration de piste Nord-Sud :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une meilleure utilisation des infrastructures : allongement de 400 mètres de la piste actuelle avec des décollages à poussée réduite, sans effet notable sur les continuités écologiques • La modulation des redevances en fonction du niveau de nuisance des appareils utilisés, pour inciter à un renouvellement plus rapide des 	<ul style="list-style-type: none"> • Du fait que l'essentiel de la croissance du trafic provient des compagnies court et moyen-courrier low-cost, porteuses du développement de la connectivité aérienne et de l'aéroport, dont plus de 90% des vols sont au départ ou à destination d'une ville européenne : Construire une aérogare dédiée aux compagnies low-cost, avec des redevances différenciées en fonction des infrastructures fournies et utilisées, pour répondre à la problématique de

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>émissions de CO2 et de 50% des nuisances sonores au décollage et à l'atterrissage par rapport à la génération précédente</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'expérimentation de batteries à hydrogènes en soute, alimentées par l'énergie générée par les freins à l'atterrissage, pour permettre aux appareils de se déplacer depuis ou vers la piste sans émissions de CO2. – La collaboration sur des projets de vols à courte distance avec des avions entièrement électriques d'ici 10 ans (portée cible de 530 km) • Le trafic et l'activité économique générée par Nantes Atlantique (2 200 emplois directs) en hausse importante ces dernières années, avec la croissance des liaisons court et moyen-courrier pour renforcer la connectivité directe du territoire et le développement des échanges économiques et touristiques de la région (57% du trafic sur la plateforme) • Des politiques d'investissement des aéroports financées par les redevances acquittées par les compagnies aériennes, dont il est attendu qu'elles soient adaptées aux besoins des utilisateurs et à la capacité à répondre, en maîtrisant au mieux les coûts, aux enjeux d'avenir du secteur • Des projections de trafic à 10 ou 20 ans dépendant fortement de l'évolution de la politique aéroportuaire du Grand Ouest et de l'aéroport de Nantes • Désaccord sur les propositions de la DGAC, de 470 à 900 M€ et sans prise en compte des possibles mesures environnementales : car prématurées et de nature à augmenter considérablement les coûts d'utilisation de l'aéroport, remettant ainsi en cause son attractivité, voire les opérations existantes → nécessité d'envisager une évolution progressive des capacités, laissant des marges de manœuvre aux acteurs aériens et au concessionnaire pour s'adapter au contexte dans les prochaines années. • Un couvre-feu à partir de 22h : une hypothèse de nature à remettre en cause les compagnies basées, dont le modèle repose sur l'utilisation de l'avion 11h à 12h par jour pour proposer des tarifs accessibles ; Des conséquences encore plus importantes encore car imposerait de ne plus programmer d'arrivées après 20h pour réduire les risques liés aux perturbations susceptibles de retarder les derniers vols, empêchant la dernière rotation quotidienne : une mesure qui amoindrirait considérablement la viabilité des opérations Easyjet à Nantes avec des conséquences pour la flotte basée, les équipages et les lignes 	<p>flottes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des innovations dans les opérations <ul style="list-style-type: none"> – L'approche en descente continue (CDA) et une meilleure optimisation des trajectoires et des descentes, pour réduire les temps de vol et le bruit en réduisant la distance au sol. – La mise en place d'un ILS (système d'aide à l'atterrissage) sur la piste 21 pour redresser l'axe d'atterrissage, permet une descente plus forte depuis plus haut, réduisant la poussée et le bruit. – La décélération continue des moteurs à l'approche (une procédure aujourd'hui standard). – L'approche CONF 3 (déjà la configuration préférentielle sur l'ensemble du réseau easyJet) avec un moindre braquage des volets, qui ralentit la puissance des moteurs et donc réduit leur bruit. – Le taxi-ing à moteur unique (single engine taxi-ing), pour réduire les émissions de 50% et la nuisance sonore au sol, utilisé automatiquement sauf si le temps de taxi-ing est en deçà de 3 minutes – La réduction de l'usage de l'APU (Unité auxiliaire d'alimentation), générateur de bruit de turbine, en favorisant l'utilisation de GPU (stations fixe au sol d'alimentation électrique). – L'électrification du ravitaillement des avions avec des GPU/APU (ground power units) électriques et une plus grande utilisation de véhicules électriques pour l'assistance au sol (Cf. Gatwick et ailleurs). – Une collaboration plus étroite entre les compagnies et le gestionnaire du contrôle aérien Nantais (ATC), pour une exploitation plus optimale et flexible des procédures et systèmes de navigation aérienne de l'aéroport et de son espace aérien, tout en maintenant la sécurité et la fluidité du trafic aérien 	<p>saturation à court terme et améliorer le service offert aux passagers</p> <ul style="list-style-type: none"> • La nécessité que la nouvelle concession, en 2021, ne conduise pas à une augmentation injustifiée des redevances <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place un régulateur indépendant du transport aérien avec un droit de regard sur les termes du contrat de concession pour garantir la bonne consultation des usagers, contrôler l'efficacité des dépenses d'exploitation et d'investissement et éviter des profits excessifs. – Utiliser pour le projet de réaménagement de Nantes Atlantique des fonds versés par les compagnies aériennes pour le préfinancement du projet NDDL • Moduler les redevances en fonction du niveau de nuisance des appareils utilisés, pour inciter à un renouvellement plus rapide des flottes <ul style="list-style-type: none"> – Réviser les catégories d'avions par taille et performance environnementale, et appliquer des redevances réduites aux avions de dernière génération pour encourager l'utilisation d'appareils plus propres : rééquilibrer les marges de bruit correspondant à chaque groupe acoustiques définis par l'arrêté du 26 février 2009, pour que les groupes 4 et 5a comprennent uniquement les appareils les plus silencieux tels que les avions de nouvelle génération comme l'Airbus A320neo et l'Airbus A321neo ainsi que les avions utilisant des technologies vertes – Mettre en œuvre des coefficients de modulation de la redevance d'atterrissage applicables à l'aéroport de Nantes allant au-delà des coefficients actuellement appliqués par l'aéroport, intégrant également une surcharge pour les vols de nuit plus ambitieux, afin de stimuler l'utilisation d'appareils plus écologiques

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> La mise en place d'un couvre-feu de h à 6h (consensus exprimé par les 24 Maires de l'agglomération nantaise) avec une exception pour les compagnies basées : un compromis acceptable dans le cas particulier de Nantes Atlantique, compte tenu de sa situation géographique, qui ne remettrait pas en question le développement de la compagnie à Nantes, tout en interdisant les vols de nuit 		
CPME des Pays de la Loire CPME Loire Atlantique	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> La responsabilité de l'État : définir la meilleure des alternatives à NDDL avec le concours des collectivités locales, élus, acteurs économiques et citoyens, en conciliant les trois principes fondamentaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> Protection contre les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques par l'application des mesures de précaution aux risques sanitaires des riverains Préservation de l'environnement, tout particulièrement le Lac de Grand Lieu Performance économique de la plateforme aéroportuaire en soutien de celle des territoires Le soutien aux différentes associations de riverains en colère. Un cadre de référence à établir avec une vision réaliste et ambitieuse pour le territoire : <ul style="list-style-type: none"> Un aéroport non pas pour Nantes mais pour le Grand Ouest Une perspective à 15 millions de passages en 2035/40 Une analyse complète et transparente des différents scenarii La situation géographique de Nantes Atlantique : <ul style="list-style-type: none"> plutôt intéressante au plan économique (proximité avec les pôles industriels (Airbus et ses sous-traitants et les autres entreprises de la D2A), les centres de recherches (EMC2, IRT) et le pôle agro-alimentaire (MIN)), mais une desserte limitante (engorgement des accès et des parkings...) et des nuisances liées au survol de Nantes et de plusieurs communes de la métropole sud Loire, du lac de Grand Lieu et d'établissements scolaires La confiance dans les capacités d'innovation au bénéfice de structures et d'avions de moins en moins impactant au niveau écologique Le désengagement de l'Etat du Grand Ouest (Port de Saint Nazaire au bénéfice du Havre, pas de LGV, abandon de NDDL) alors que de nombreuses entreprises parisiennes, françaises et internationales s'installent dans l'Ouest, à 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'option Piste transverse : <ul style="list-style-type: none"> Construire des parkings au sud de la nouvelle piste Construire au nord de la plate-forme une infrastructure routière en doublement du périphérique sud permettant une large connexion entre les pôles industriels, les centres de recherche, la plateforme aéroportuaire et le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé Rechercher du foncier (~50 hectares) pour le développement des centres de recherches et l'implantation d'un centre de formation professionnelle. Planter une plateforme multimodale (Route / TRAM / SNCF) en connexion avec les terminaux passagers et en desserte commune avec la zone industrielle 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre à disposition les informations nécessaires à la bonne compréhension et analyses sur les enjeux et perspectives proposées, pour une vue d'ensemble et une prise de décision non contestée : <ul style="list-style-type: none"> Étude sur les nuisances sonores prenant en compte les nouvelles normes de l'OMS d'octobre 2018 Étude des nuisances sanitaires qui n'a jamais été réalisée Étude sur la mobilité que les collectivités viennent de lancer Etudier toutes les contributions sans arrière-pensée Le transfert : la solution « première » mais prendrait a minima une quinzaine d'années. Dans l'attente, au titre de l'intérêt général en termes d'attractivité et de développement d'avenir : l'alternative « piste transversale » préférentielle, car évitant à la fois les zones naturelles protégées et les zones urbaines à forte densité d'habitats

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		Nantes (+13 000 habitants / an pour la métropole), à Rennes, dans les Pays de la Loire, en Bretagne		
CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien)	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Le soutien des compagnies aériennes françaises au réaménagement des capacités aéroportuaires de Nantes • Le besoin d'effectuer le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique en garantissant l'efficacité opérationnelle pour l'ensemble des acteurs économiques de la plateforme. • Les nuisances sonores sur les riverains déjà prises en compte depuis longtemps avec un suivi et des mesures ; depuis le 31 mars, l'arrêté de restriction du 3/09/2018 interdit les aéronefs les plus bruyant de 22h30 à 6h en fonction de leur niveau de nuisance. Avant d'envisager de nouvelles mesures contre les nuisances sonores : évaluer et de quantifier l'impact de ces dernières dispositions afin de définir la meilleure solution possible. • Dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI (règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014), les mesures de restrictions d'exploitation ne peuvent intervenir qu'en dernier lieu après avoir étudié : <ul style="list-style-type: none"> – La réduction du bruit à la source – La planification et la gestion foncière – Les procédures opérationnelles limitant le bruit (exemple la descente continue) • Les bénéfices de la mise en place d'un couvre-feu doivent faire l'objet d'une analyse précise pour la riveraineté, qui doivent être objectivés et pris en compte dans une consultation avant toute autre solution • L'option de référence d'une piste unique mise en conformité sans allongement privilégiées par les compagnies aériennes, compte tenu des bénéfices empiriques modestes des autres solutions et en l'absence d'un chiffrage des travaux précis et détaillé. • La demande d'application de l'approche équilibrée de l'OACI et le règlement européen correspondant, avec l'étude en premier lieu des leviers d'action de réduction du bruit à la source, de gestion foncière et de mise en place de procédures opérationnelles avant de considérer la création d'un couvre-feu, contreproductif en l'état • Attachement à limiter les nuisances sonores à la source : flottes d'avions plus performants et optimisation des procédures d'exploitation (optimisation des trajectoires, utilisation des sens de pistes préférentiels, optimisation des procédures d'approche et de décollage, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> • Traiter prioritairement les besoins d'investissements de capacité, de conformité réglementaire et de qualité de service sans attendre le nouveau contrat de concession prévu pour fin 2021, pour permettre la continuité des activités actuelles et ne pas limiter sa croissance. <ul style="list-style-type: none"> – Augmenter les points de parking avion côté piste, pour répondre à la forte demande des compagnies aériennes – Réaménager l'aérogare existante au meilleur coût pour un meilleur accueil des passagers, pour une qualité de service alignée sur les standards en vigueur. – Améliorer les temps d'accès en transports (individuels ou collectifs) notamment au niveau des parkings automobiles et mettre en place des transports collectifs à l'empreinte environnementale réduite • Utiliser les 120 M€ issus du processus de préfinancement de la construction de NDDL pour financer les besoins d'investissements urgents de la plateforme avant le nouveau contrat de concession • Des questions : : <ul style="list-style-type: none"> – En quoi l'allongement de la piste permet-il une augmentation du nombre de mouvements ? – Résultats des études coût/bénéfice (opérationnel, économique ou environnemental) pour chacune des solutions proposées ? – En quoi l'extension de l'aérogare existante ne permettrait-elle pas de résoudre la congestion avec un coût plus faible ? – La construction d'une autre aérogare ne complexifierait-elle pas le circuit passager (cas de correspondances régionales), en augmentant les coûts pour les compagnies aériennes, et donc les passagers ? – Dans le cadre de la construction d'une aérogare dite « Low Cost », cela ne signifierait-il pas que les passagers de certaines compagnies aériennes financent une aérogare Low cost qu'ils n'utiliseront pas ? – Les compagnies Low cost basant déjà

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • La préférence pour l'option de l'extension de l'aérogare existante avec un niveau de service élevé (option A1A), sous réserve d'un chiffre plus précis 		<p>significativement des avions avec les infrastructures actuelles, une aérogare à services différenciés est-elle réellement une condition de développement de ce trafic ?</p> <p>– Concernant l'éventualité de la construction d'une seconde piste :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quel serait le résultat de l'analyse coût/bénéfice relatif à la construction d'une seconde piste ? ▪ Quel avantage capacitif permettrait une 2^{ème} piste, notamment en termes de mouvement en périodes de congestion ? ▪ Comment le coût d'une seconde piste pourrait-il être rentabilisé par la plateforme sans augmentation prohibitive des redevances aéroportuaires, diminuant d'autant son attractivité ? ▪ En quoi la solution d'une piste en V permettrait-elle d'améliorer l'efficacité des opérations sur la plateforme ? <p>– Le couvre-feu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelle pertinence d'un couvre-feu, solution de dernier recours par rapport aux autres leviers d'actions devant être envisagée en premier lieu dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI ? ▪ Quelle articulation entre une solution proposée dans le cadre de cette consultation et l'exigence réglementaire européenne d'étude d'approche équilibrée et de consultation spécifique ? ▪ Quels impacts socio-économiques estimés sur l'activité et les emplois présents dans la région (dont le Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne) ? Les solutions proposées sont-elles destinées à être approfondies dans le cadre des Commissions Consultatives Environnementales auprès des acteurs concernés ? <ul style="list-style-type: none"> • Préciser les solutions d'allongement de la piste en vue de réduire les nuisances sonores, notamment les chiffres présentés afin de connaître les impacts environnementaux réellement attendus de cet allongement.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<ul style="list-style-type: none"> • Chiffrer plus précisément l'option A1A, au travers notamment des consultations avec les usagers, prévues dans le cadre réglementaire • Approfondir le réaménagement de l'aéroport pour préciser les impacts opérationnels et environnementaux des solutions proposées, leur chiffrage financier et leur impact sur les tarifs applicables sur la plateforme, compte tenu des 120 millions d'euros de préfinancement de travaux accumulés dans les comptes de la concession. • A partir de ces chiffres affinés, inscrire l'étude de ces potentiels investissements dans le cadre des dispositions réglementaires de consultation des usagers, notamment les Commissions Consultatives Économiques, prévues dans le Code de l'Aviation Civile
FRTP Fédération Régionale des Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision des entrepreneurs de Travaux Publics de la Région, sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique (voyages d'affaires, tourisme entrant et sortant, ...) et social (ouverture vers l'étranger) du territoire, à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux, – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voiries d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multimodalité pour éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...) • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport
GIFAS	Eco. Pro. Synd.	<p>Dans le cadre de la prise de position de la CCI Nantes-Saint-Nazaire élaborée avec l'ensemble des membres élus de la CCI sur les points clés d'un aéroport performant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Pays de la Loire : 5^{ème} région aéronautique française, l'une des plus dynamiques, avec 13 600 personnes employées par les industriels du GIFAS, soit une trentaine de groupes et sociétés implantés dans la région • La filière aéronautique et spatiale dans son ensemble : un tissu économique dense et varié, avec plus de 250 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021, pour accueillir le Beluga XL dès 2020 (poste de chargement permettant d'accueillir l'appareil sans générer de conflit avec les avions stationnés aux postes voisins), et pour offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle ; trouver les voies et moyens d'un accord avec l'actuel concessionnaire pour la réalisation immédiate de ces travaux

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>établissements et environ 27 000 emplois répartis dans l'ensemble des départements ligériens</p> <ul style="list-style-type: none"> Le développement des sociétés et groupes membres du GIFAS passe en particulier par le renforcement du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne : <ul style="list-style-type: none"> Le centre de formation de l'UIMM, Le nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne la Jules Verne Manufacturing Academy : à partir de 2021, à Bouguenais, un outil moderne de formation pour répondre aux besoins en compétences techniques des filières mécanique, navale et aéronautique dans les domaines de la productique, robotique, composite, thermoplastique...(1 000 apprenants à accueillir par an) La proximité d'un grand aéroport : un atout décisif pour une main d'œuvre jeune et qualifiée et le développement de centres de formation industrielle dans une région qui connaît de très fortes tensions sur l'emploi qualifié Une condition de l'accessibilité des marchés, de la coopération et des échanges universitaires : la connexion aux hubs internationaux et le développement des liaisons aériennes directes (plus de 100 à ce jour) permettant des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables La nécessité d'une prise en compte exemplaire de l'environnement, avec un engagement de l'industrie aéronautique à assurer une croissance durable dans la lutte contre le changement climatique ; un objectif d'accélération des travaux de recherche et d'innovation pour aller au plus vite vers des ruptures technologiques 		<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la desserte de l'Aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo par exemple Mener une réflexion plus globale au bénéfice des industries aéronautiques et spatiales présentes dans la région.
IOC International Ouest club	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> L'international : un enjeu de développement économique et d'emplois sur le territoire : relais de croissance et élargissement des marchés ; accroissement de la rentabilité et amélioration de la compétitivité en restant en veille sur les grandes innovations du marché ; des entreprises souvent plus solides et performantes ; les PME exportatrices des Pays de Loire : 27% de l'effectif salarié des PME régionales Avec plusieurs défis à relever, dont l'accueil des techniciens et chercheurs internationaux qui collaborent avec les entreprises des PdL, dont l'accroissement de la capacité d'innovation Les questions d'accessibilité : cruciales pour permettre aux entreprises et au territoire d'être compétitifs et de s'insérer dans les échanges 		<ul style="list-style-type: none"> Continuer à proposer des lignes en direct de Nantes pour toucher, le plus rapidement possible, des zones de destination élargies. Réaménager en urgence l'aéroport pour éviter la saturation Mettre en œuvre des mesures exceptionnelles pour protéger les riverains et assurer ainsi le maintien et le développement de l'aéroport au sein de l'agglomération nantaise, car c'est un équipement indispensable

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de pouvoir venir facilement dans la région mais aussi en partir aisément ; sans avoir à passer forcément par Paris • La performance de l'aéroport de Nantes Atlantique, et sa capacité à soutenir le développement économique du territoire à l'international mesurée par : <ul style="list-style-type: none"> – Des liaisons point à point au départ de Nantes vers de nombreuses autres métropoles européennes (dont en low-cost) – Des connexions rapides et régulières vers les grands hubs européens pour toucher les marchés mondiaux – La création de lignes internationales pour attirer des investisseurs, susciter des implantations d'entreprises étrangères et accélérer le développement sur les marchés internationaux – La qualité et la fluidité des accès et services dans et autour de la plate-forme • Les attentes vis-à-vis du projet de réaménagement de Nantes Atlantique <ul style="list-style-type: none"> – Accompagner le développement d'un trafic croissant, et prendre en compte de façon exemplaire la protection des populations riveraines, compte tenu de l'enjeu que représente l'aéroport – Répondre aux besoins non substituables de mobilité avec des liaisons directes et rapides (sans passer par Paris) vers les autres métropoles européennes et internationales 		
IRT Jules Verne	Eco. Pro. Synd.	Dans le cadre de la prise de position de la CCI Nantes-Saint-Nazaire élaborée avec l'ensemble des membres élus de la CCI sur les points clés d'un aéroport performant		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 (accessibilité de l'aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne et pour accueillir le Beluga XL dès 2020) • Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo par exemple • Fluidifier les files d'attentes aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale • Améliorer les conditions d'une protection exemplaire des populations (PGS) • Pas d'aménagement a minima, mais un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte de la croissance du trafic • Mener une réflexion plus globale pour améliorer

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique, ainsi que du Pôle Jules Verne en tenant compte de ses projets de développement (Centre de formation de l'UIMM, Jules verne manufacturing Académy, et nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne), sur divers axes : périphérique nantais ; transport en collectifs, lien avec le fer
MEDEF Loire-Atlantique	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de Nantes Atlantique : un enjeu sur le plan économique (car outil pour le développement des entreprises), un atout pour l'attractivité du territoire, un défi d'avenir (risques en cas d'échec : au plan économique, et sur les sujets liés à la responsabilité sociétale des entreprises). • Les enjeux économiques <ul style="list-style-type: none"> – un outil du développement des entreprises (accès à de nouveaux clients et opportunités commerciales, facilitation du recrutement de talents) – l'option la plus réaliste pour répondre l'accès à de nouveaux marchés en France et à l'étranger, permettant des déplacements aller-retour à la journée en France et en Europe, afin d'aller rencontrer les clients et fournisseurs, et de les recevoir. – un argument fort pour attirer de nouveaux talents au sein des entreprises du territoire, dans un contexte de taux de chômage bas, de pénuries de profils qualifiés, et de difficultés de recrutement fréquentes – un pôle de croissance économique en soi, en tant que 9^{ème} aéroport le plus fréquenté de France, sur lequel les compagnies aériennes « à bas coûts » investissent, qui représente par exemple un « gisement de croissance » pour EASYJET (110 collaborateurs), TRANSAVIA et VOLOTEA (160 collaborateurs) – un levier de croissance du tourisme, avec une forte croissance en perspective et une clientèle qui s'internationalise, pour l'offre existante (Machines de l'île, « Voyage à Nantes », patrimoine et musées...), pour des projets futurs (« L'Arbre aux hérons »), et pour les départements limitrophes – un impact déterminant sur l'avenir du « Pôle Industriel d'Innovation Jules-Verne », situé à proximité de Nantes Atlantique, dans un contexte où les projets de développement s'internationalisent. • Des alternatives de transport peu viables : <ul style="list-style-type: none"> – L'utilisation des lignes TGV non pertinente pour 		<ul style="list-style-type: none"> • Les adaptations urgentes à effectuer avant 2021, date du renouvellement de la concession actuelle : <ul style="list-style-type: none"> – Aménager l'aérogare pour fluidifier la circulation des passagers (notamment celui des Postes Inspections Filtrage). – Aménager des aires de stationnement pour un accès facilité aux usagers (par exemple parkings silos sur l'emprise actuelle) – Faciliter l'accès à l'aéroport en transports en commun (notamment la voirie dédiée à la circulation de la navette de la TAN). • Et un réaménagement à plus large échelle d'ici à 2025 pour répondre à la hausse de la fréquentation, et pouvoir accompagner efficacement le développement économique du territoire

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>remplacer des vols actuels majoritairement moyen-courrier, et pour des déplacements aller-retour dans la même journée, dont ont besoin les entreprises</p> <ul style="list-style-type: none"> – La répartition des lignes sur les aéroports de la région et vers les aéroports parisiens : des difficultés de rentabilisation, entraînant des fermetures ou des hausses tarifaires, aux dépens des clients – Le transfert de lignes aériennes : une perte de revenus pour l'aéroport et par extension pour le territoire, au profit d'autres pôles économiques mieux desservis et de fait plus attractifs <ul style="list-style-type: none"> • Les conséquences d'un problème d'accessibilité aux bassins économiques de Loire-Atlantique : un risque d'appauvrissement du territoire <ul style="list-style-type: none"> – le risque de déménagement des sièges sociaux d'entreprises, au profit d'autres territoires plus attractifs sur le plan de la mobilité, – des difficultés de recrutement supplémentaires, – la difficulté d'attirer et de former de nouveaux talents faute d'ouverture sur le monde. • Un défi sociétal, en raison des conséquences potentielles de la hausse du trafic aérien sur les populations riveraines, sur l'environnement et sur l'urbanisme : • La nécessité de prendre en compte l'impact potentiel du développement du trafic aérien sur les riverains et les milieux naturels proches de l'aéroport, notamment pour la zone du Lac de Grand-Lieu. • Dans un contexte où les particuliers et les entreprises ajoutent des critères éthiques dans leurs choix de consommation, et où l'usage du transport aérien fait l'objet de controverses dans certains pays européens, et de critiques (impact potentiel sur les émissions de gaz à effet de serre, sur le réchauffement climatique et la biodiversité) 		
MEDEF Pays de Loire	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Un aéroport est un véritable outil de développement économique au service de sa région (facilité d'accès aux marchés, tourisme, coopération universitaire et R&D, notoriété) • Nantes et sa région doivent poursuivre leur dynamique de croissance et tout projet doit intégrer les conditions de développement et de soutien à la croissance du territoire, en vue d'un rayonnement national, européen et international • La confiance affirmée dans des technologies de rupture répondant aux nouveaux enjeux environnementaux 		<ul style="list-style-type: none"> • Un aéroport capable d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers en 2040 • Etudes sur les nuisances sonores selon les nouvelles normes de l'OMS, sur les nuisances sanitaires, sur les mobilités lancées par les collectivités ... et impact sur l'opportunité d'un nouveau projet sur le long terme. • Sur le réaménagement de Nantes Atlantique : <ul style="list-style-type: none"> – prise en compte de l'accessibilité de l'aéroport à tous ses territoires jusqu'à la Bretagne, voire au-delà – des mesures d'urgence (extension de l'offre de

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>parkings, aménagement des voiries d'accès, réaménagement de l'aérogare)</p> <ul style="list-style-type: none"> – étude de la durée d'interruption du trafic pour les travaux et des mesures pour assure la continuité du transport – contribution à la baisse du bilan carbone, à la réduction de la pollution (bruit, qualité de l'air, biodiversité ...)
<p>OLOMA Observatoire du logement de la métropole Atlantique</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La dynamique de développement du grand ouest : constante ces dernières années et un bassin de vie plus actif et attractif que le reste du territoire métropolitain ; près d'un million et demi de nouveaux habitants d'ici 2050, la portant à 8 500 000 pour les deux régions <ul style="list-style-type: none"> – Une tendance uniforme sur le territoire un phénomène de métropolisation en particulier sur la métropole centre, qui renforce les besoins de mobilité – le développement des entreprises se faisant là où il fait bon vivre – Le développement de l'offre depuis Nantes Atlantique ces dernières années : un critère très favorable pour attirer de nouveaux habitants ou retenir ceux qui sont présents sur le territoire. • Des évolutions qui nécessitent la construction de nouveaux logements, pour répondre à ces nouveaux habitants et aux nouveaux besoins de logements que génèrent l'allongement de la vie, l'évolution de la composition des ménages, la diminution des nombres d'enfants, d'où un besoin de logements d'environ 0,5 % du parc chaque année <ul style="list-style-type: none"> – Des besoins pris en compte par le plan local de l'habitat (PLH) 2019-2025 de Nantes Métropole, avec un objectif annuel de production de logements de 6.000, sûrement insuffisant (7.000 logements à construire par an) – Des besoins importants dans l'agglomération, à l'intérieur du périphérique, là où sont les emplois, les services, les commerces et la mobilité fluide – L'acceptabilité de la construction neuve problématique, ce qui pousse à l'intensification de la ville dans des secteurs centraux (d'où l'objectif de de Nantes Métropole de construire 50 % des logements en ZAC) – Une évolution récente et profonde de la réglementation sur l'urbanisme sur Nantes Métropole avec le PLUM, avec le besoin d'un rodage qui va ralentir la délivrance des autorisations de construire, et des évolutions qui vont dans le sens d'une réduction d'environ 20 % de la 		<ul style="list-style-type: none"> • Quantifier les surcouts des solutions 1, 2 et 3 par rapport à la solution 4 en terme sanitaire (surcouts conséquents sur les travaux de protection phonique de l'ensemble des bâtiments directement impactés par les survols, ..)

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>constructibilité en terrain diffus</p> <ul style="list-style-type: none"> – Un marché du logement déjà tendu avec un taux de vacance du marché locatif privé en baisse maintenant depuis 5 ans et passé sous la barre des 2 % fin 2018 (dans un marché où le locatif social est au maximum de ses possibilités) – En l'absence d'offre foncière et de logements suffisantes dans la métropole, le risque d'un effet d'étalement urbain, néfaste à la qualité de vie (éloignement non choisi du centre de la métropole particulièrement pour les ménages fragiles) <ul style="list-style-type: none"> • Les scénarios 1,2 et 3 qui renforceraient les contraintes de façon significative, avec l'impact du survol de la métropole, à Nantes, Rezé, Bouguenais • L'agglomération nantaise dès aujourd'hui concernée par l'orientation de la piste. <ul style="list-style-type: none"> – Près de 23.500 habitants situés dans des zones à LDEN > à 55 dB zones où les constructions sont impossibles ou extrêmement réglementées. – 74.000 habitants sont dans des zones où les constructions sont autorisées mais subissent une contrainte d'isolation phoniques complémentaire. – Soient près de 100.000 habitants qui vivent dans des logements concernés par le bruit • Les options 1, 2 et 3 : réduction des premières zones (LDEN > 55 dB) de respectivement de 5 400, 7 800 et 4800 personnes. <ul style="list-style-type: none"> Les options 1 et 2 : réduction de l'incidence pour moins de 10 000 personnes. L'option 3 touche au total 40 000 personnes Et des options qui accélèrent l'étalement urbain • La N°4 (piste transversale) : une forte baisse de la population touchée par des nuisances supérieures à 55 dB de près de 18 000 personnes et au total (LDEN>à 50 dB) de 84 000 personnes soit plus de 85 % de la population, et de nombreux avantages supplémentaires pour le territoire : <ul style="list-style-type: none"> – préservation de la construction de la ville sur la ville (lutte contre l'étalement urbain) et possibilité d'accueillir dans la ville-centre les nouveaux habitants, – renforcement des projets d'aménagement public, – confortement de la biodiversité en limitant l'étalement urbain, – diminution des nuisances sur les espaces publics extérieurs de la métropole, 		

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> – réduction de l'effet des polluants sur la ville et ses habitants. – du calme dans ces zones fortement urbanisées et la nécessité de travailler finement le positionnement de l'axe de la piste nouvelle pour réduire les contraintes pour certains habitants du sud Loire et certains équipements publics., et des mesures compensatoires nécessaires 		
Plein Centre Association des commerçants du centre-ville de Nantes	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Le soutien du développement d'un aéroport international pour le Grand Ouest à la hauteur des enjeux économiques et touristiques du territoire. • L'expression d'une inquiétude légitime liée au survol quotidien et régulier, des avions en phase d'atterrissage, du centre-ville de Nantes et de ses quartiers : Talensac, Tour de Bretagne, Graslin, quai de la Fosse, futur CHU, • Le survol du centre-ville sur un nouvel axe Nord-Sud à compter de 2021 après la levée de la dérogation qui autorise actuellement l'approche des avions sur un axe Est-Ouest : très impactant pour les habitants, les professionnels et les visiteurs. 		<ul style="list-style-type: none"> • Mieux informer les commerçants et artisans, les associer et consulter, avec l'ensemble des acteurs concernés • Recevoir une information officielle, au moyen de toutes études nécessaires à mener, s'agissant : <ul style="list-style-type: none"> – Du nombre d'habitants impactés par chaque scénario – Des mesures des niveaux sonores – Des conséquences pour la santé publique, particules fines notamment, sommeil, risques cardio-vasculaires ... – Des conséquences économiques : urbanisme (hauteur des futures constructions), immobilier, attractivité commerciale, flux touristiques ... – Des risques s'agissant de la sécurité aérienne • Privilégier la solution technique qui permettra d'écarter au maximum les nuisances de la population et des activités économiques du centre-ville de Nantes • Mobiliser les moyens pour limiter la période de transition et de travaux vers l'aéroport Grand Ouest pour limiter les conséquences sur l'économie locale
Pôle EMC2	Eco. Pro. Synd.	Dans le cadre de la prise de position de la CCI Nantes-Saint-Nazaire élaborée avec l'ensemble des membres élus de la CCI sur les points clés d'un aéroport performant		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 (accessibilité de l'aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne et pour accueillir le Beluga XL dès 2020) • Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo par exemple • Fluidifier les files d'attente aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale • Améliorer les conditions d'une protection exemplaire de sporulations (PGS) • Pas d'aménagement a minima, mais un

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte de la croissance du trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener une réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de Nantes Atlantique, ainsi que du Pôle Jules Verne en tenant compte de ses projets de développement (Centre de formation de l'UIMM, Jules verne manufacturing Académie, et nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne), sur divers axes : périphérique nantais ; transport en collectifs, lien avec le fer)
<p>SCARA Syndicat des Compagnies aériennes Autonomes</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des perspectives annoncées (11,4 millions de passagers à l'horizon 2040), soit un doublement en 22 ans qui ne paraissent pas réalistes 		<ul style="list-style-type: none"> • Dans l'optique de tenir compte d'un développement limité de l'infrastructure, car Nantes Atlantique avait été jugé par tous les experts comme inapte à se développer dans les proportions nécessaires pour l'accueil du trafic prévu : <ul style="list-style-type: none"> – réfection de la piste et option P1 (allongement de 400 m) , pour limiter les couts d'investissements, et obtenir une réduction importante du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores, tout en n'impactant pas la biodiversité – pas de couvre-feu, du fait d'un impact extrêmement négatif sur le développement du trafic, et la risque que les compagnies aériennes recherchent des destinations plus propices – pas de nouvelle aérogare à l'ouest (coût alors que les infrastructures actuelles sont de qualité) – des terminaux différenciés, à service réduit, comme le WIWO, pour satisfaire les besoins des compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Nantes Atlantique. – construction de parkings en silo • Eclaircir le sujet du reliquat des 121 M € de redevances de pré financement de NDDL (103 M€ d'investissements ayant été pris en compte sur la période 2011 – 2017), avant toute décision de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.
<p>Société AIRBUS</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<p>Dans le cadre de la prise de position de la CCI Nantes-Saint-Nazaire élaborée avec l'ensemble des membres élus de la CCI sur les points clés d'un aéroport performant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importance du rôle de la filière aéronautique (plus de 250 établissements et environ 27 000 emplois répartis dans l'ensemble des départements ligériens) • La proximité d'AIRBUS avec l'Aéroport de Nantes contribue à 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021, pour accueillir le Beluga XL dès 2020 (poste de chargement permettant d'accueillir l'appareil sans générer de conflit avec les avions stationnés aux postes voisins) • Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo par

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>sa performance économique et son efficacité logistique, et facilite le déplacement des équipes d'intervention.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'implantation de nouvelles compagnies aériennes et de bases sur l'Aéroport de Nantes a un impact positif sur l'emploi et sur l'activité commerciale d'Airbus, et au-delà sur l'attractivité touristique et les coopérations universitaires. • Un aéroport de dimension internationale est indispensable pour continuer le développement économique régional, et accroître le rayonnement et l'attractivité à l'international afin notamment d'attirer de nouveaux talents. 		<p>exemple</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fluidifier les files d'attente aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale • En concertation avec la Région Pays de la Loire et Nantes métropole : améliorer la desserte de l'Aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne • Améliorer les conditions d'une protection exemplaire des populations (PGS, innovations sur l'aéronautique) • En cas de couvre-feu : laisse la possibilité aux avions basés ainsi qu'au Beluga XL de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu ou de nécessité de livraisons • Pas d'aménagement a minima, mais un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte de la croissance du trafic • Mener une réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de Nantes Atlantique, ainsi que du Pôle Jules Verne en tenant compte de ses projets de développement (Centre de formation de l'UIMM, Jules verne manufacturing Académy, et nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne), sur divers axes : périphérique nantais ; transport en collectifs, lien avec le fer,
Société ARMOR	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • L'abandon du transfert de Nantes Atlantique : une décision aux conséquences sérieuses et dont l'impact peut s'avérer néfaste, à très court terme, pour le tissu économique de la région. • Les besoins d'ARMOR : <ul style="list-style-type: none"> – L'engorgement progressif de l'aéroport qui complique la visite des clients et partenaires stratégiques qui viennent du monde entier – Des collaborateurs nombreux à se déplacer régulièrement sur l'ensemble des sites pour des missions d'audit, de support technique, de formation – Des déplacements devant être aussi confortables qu'efficaces, dans une situation où il faut plus d'une demi-heure à sortir du parking de l'aéroport • Un aéroport à proximité des acteurs économiques de la région : un véritable atout pour les entreprises, pour les touristes, pour les collectivités locales <ul style="list-style-type: none"> – Un accès facile, efficace et économiquement abordable 		<ul style="list-style-type: none"> • Avoir et partager unanimement l'ambition de créer un aéroport d'envergure internationale, performant, facile d'accès et exemplaire en matière d'écologie et de transition énergétique. • Mettre l'aménagement de l'aéroport en adéquation avec le volume de passagers, aujourd'hui sous-estimé • Améliorer en urgence la desserte, les voies d'accès et les transports collectifs afin qu'ils répondent à un besoin vital pour les entreprises : disposer d'une accessibilité satisfaisante permettant de fluidifier les mouvements de personnes et de marchandises et leur conférant une valeur ajoutée du fait de leur localisation dans une région dynamique, reconnue pour sa qualité de vie et bien desservie. <ul style="list-style-type: none"> – Réaménager l'aérogare et repenser totalement les flux pour plus de fluidité, en adéquation avec une prévision de trafic à 15 millions de passagers par

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>aux marchés nationaux et internationaux : primordial pour le développement, la croissance créatrice d'emplois et la pérennité des entreprises ligériennes, dont les PME et ETI qui développent leurs activités sur le territoire national, en Europe, et dans le monde entier</p> <ul style="list-style-type: none"> – Le développement du tourisme régional, source importante de revenus pour la région et les entreprises • Le réaménagement de l'aéroport actuel crucial, urgent et doit viser à améliorer significativement sa performance économique, logistique et énergétique • La précision des prévisions de trafic : un point majeur et décisif du dossier de réaménagement 		<p>an à horizon 2040</p> <ul style="list-style-type: none"> – Agrandir la capacité de stationnement (stationnement vertical ?) et re-engineering logistique (accès aux parkings, circulation et connexion entre les parkings et le terminal) – Améliorer l'accessibilité terrestre de l'aéroport : faciliter la desserte en transports collectifs (dont le lien avec la gare de Nantes), offrir une solution de franchissement de la Loire complémentaire à celle du pont de Chevire • Remettre le voyageur (le client) et la protection des populations au cœur de la stratégie d'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> – pour les clients : services de qualité, boutiques, salon d'affaires, répondre aux nouvelles exigences des clients en termes de Responsabilité Sociétale et Environnementale... – pour les riverains : indemnités, droit de délaissement, déplacements des équipements publics sensibles hors zone de bruit, gestion du trafic de nuit équilibrée entre respect des populations, nouvelles avancées technologiques et contraintes d'exploitation
Société ASA Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé en Vendée), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique (voyages d'affaires, tourisme entrant et sortant, ...) et social (ouverture vers l'étranger) du territoire, à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux, – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voies d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multimodalité pour éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...) • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport
Société Baudry Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé en Vendée), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique (voyages 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voies d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multimodalité pour

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>d'affaires, tourisme entant et sortant, ...) et social (ouverture vers l'étranger) du territoire, à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux,</p> <ul style="list-style-type: none"> – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement 		<p>éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport
Société Bureau Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé en Loire Atlantique), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique (voyages d'affaires, tourisme entant et sortant, ...) et social (ouverture vers l'étranger) du territoire, à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux, – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voiries d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multimodalité pour éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...) • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport
Société Chantier de l'Atlantique	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Des retours extrêmement négatifs sur la situation actuelle de la part des clients, des fournisseurs et des salariés de Chantier de l'Atlantique • Le besoin de Chantier de l'Atlantique de continuer à développer un réseau de fournisseurs et de partenaires performant et diversifié, pour lesquels un accès aux marchés internationaux est capital. • L'importance d'un aéroport performant dans le développement économique et à l'attractivité du territoire 		<p>Pas d'aménagement a minima de l'aéroport, mais :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversifier les zones de destination, poursuivre l'accueil de compagnies basées et renforcer les connexions vers les hubs internationaux tant pour la clientèle « business » • Mettre à niveau l'aérogare pour assurer le déploiement du trafic • Fluidifier et optimiser le parcours du client depuis son domicile jusqu'à sa destination (avec une

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> – par l'amélioration de la capacité d'accès aux marchés, la connexion aux hubs internationaux – par le développement des liaisons aériennes directes qui offrent des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables (permis par le modèle low-cost) 		<p>attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), et déployer une plus grande offre de services</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 (offre de parkings ; fluidifier les files d'attentes aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale,) • Fluidifier et optimiser le parcours du client depuis son domicile jusqu'à sa destination (avec une attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), et déploiement d'une plus grande offre de services : par exemple : points de rencontre business, service coupe-files, commerces, applications mobiles pour faciliter le stationnement ... • Mener une réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique
Société Charier	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région, sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – à travers l'adaptation à court terme de l'aéroport existant et de sa déserte, – à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest – Par le lancement d'un projet d'aéroport hors agglomération – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité). – qui contribue à la compétitivité des entreprises du territoire avec un outil de qualité au service du Grand Ouest, en permettant des voyages d'affaires sur la journée partout en Europe, facilitant ainsi la relation commerciale entre clients et fournisseurs. – qui facilite l'accès au Grand Ouest et favoriser l'ouverture des habitants vers l'étranger en répondant aux nouvelles attentes en matière de tourisme (entrant et sortant) et accompagner la démocratisation du transport aérien, en favorisant l'ouverture culturelle, en faisant découvrir notre territoire et dynamiser son attractivité touristique • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets 		<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir des infrastructures en bon état et répondant aux normes de sécurité • Faciliter l'accès à l'aéroport en créant 1 deuxième franchissement de la Loire. • Aménager des voiries d'accès, permettant de fluidifier la circulation de la navette autonome TAN • Offrir un accès pratique et rapide à la métropole - multimodalité et aux autres infrastructures de transport (ferroviaire notamment). Sinon, risque de fuites d'entreprises type ETI qui déplaceront leur siège sur d'autres régions. • Augmenter les capacités de stationnements à proximité de l'aéroport (parkings voitures en silo) • Fluidifier les files d'attente aux contrôles : réaménager l'aérogare pour accompagner le déploiement du trafic • Proposer des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Améliorer les interconnexions avec les autres villes • Faciliter le transfert vers les grands aéroports parisiens et la connexion aux hubs internationaux. • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement</p>		<p>immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport • Améliorer les dessertes de l'aéroport de Nantes Atlantique, en transports collectifs, en étudiant toutes les solutions (tram, tram-train, navette) et en tenant compte du lien impératif avec le réseau ferroviaire et la gare TGV de Nantes pour faciliter l'accès aux populations non nantaises. • Accélérer la fluidification et la capacité du périphérique nantais avec notamment la réalisation du grand contournement Est de Nantes, pour offrir aux usagers une solution pour circuler rapidement du nord au sud de la Loire sans emprunter le périphérique Est nantais. Et faciliter la déserte du futur aéroport (Ancenis, Chateaubriant...) à partir du sud Loire. • Accroître les capacités de franchissement de la Loire au droit du Pont de Cheviré • Améliorer, à court terme, la qualité de service de la liaison ferroviaire vers Paris, les liaisons ferroviaires entre Nantes, la Loire-Atlantique et la Bretagne, la liaison routière entre Cholet - Ancenis – Châteaubriant, la RN171 et la RN165 en Loire-Atlantique. Passer à 2x3 voies la RN165 entre Nantes et Savenay, saturée et dangereuse, et goulet d'étranglement de la métropole Nantes-St Nazaire.
<p>Société Charier TP Sud Routes et Travaux urbains</p>	<p>Eco. Pro. Synd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé à Bouguenais), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique (voyages d'affaires, tourisme entrant et sortant, ...) et social (ouverture vers l'étranger) du territoire, à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux, – qui contribue à la compétitivité des entreprises du territoire avec un outil de qualité au service du Grand Ouest, en permettant des voyages d'affaires sur la journée partout en Europe, facilitant ainsi la relation commerciale entre clients et fournisseurs. – qui facilite l'accès au Grand Ouest et favoriser l'ouverture des habitants vers l'étranger en répondant aux nouvelles 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voies d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multimodalité pour éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...) • Fluidifier les files d'attente aux contrôles : réaménager l'aérogare pour accompagner le déploiement du trafic • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files, ... • Améliorer les interconnexions avec les autres villes, • Faciliter le transfert vers les grands aéroports

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<p>attentes en matière de tourisme (entrant et sortant) et accompagner la démocratisation du transport aérien, en favorisant l'ouverture culturelle, en faisant découvrir notre territoire et dynamiser son attractivité touristique</p> <ul style="list-style-type: none"> – qui contribue à l'image du territoire avec un aéroport performant et de qualité, en accompagnant le développement du tourisme urbain. L'aéroport, situé à 20 minutes en navette du centre-ville, est pour ce type de séjour un atout indéniable – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement 		<p>parisiens et la connexion aux hubs internationaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport • Améliorer les dessertes de l'aéroport, en étudiant toutes les solutions (tram, tram-train, navette), en lien avec le réseau ferroviaire et la gare TGV de Nantes pour faciliter l'accès aux populations non nantaises. • Accélérer la fluidification et la capacité du périphérique nantais (réalisation du grand contournement Est de Nantes), pour circuler rapidement du nord au sud de la Loire sans emprunter le périphérique Est nantais • Accroître les capacités de franchissement de la Loire au droit du Pont de Cheviré. • Améliorer, à court terme, la qualité de service de la liaison ferroviaire vers Paris et des axes routiers vers Angers puis Paris ; développer, à long terme, l'accès ferroviaire à Paris et à ses aéroports, les liaisons ferroviaires entre Nantes, la Loire-Atlantique et la Bretagne, la ligne Nantes-Bordeaux, le contournement ferroviaire des sites industriels de Congés, le pôle d'échange multimodal de la gare de Saint-Nazaire, le transfert des installations ferroviaires de l'île de Nantes, la ligne Le Mans – Alençon, la liaison ferroviaire Châteaubriant – Rennes • Réaliser des Investissements autoroutiers en Sarthe, Mayenne et Loire-Atlantique ; améliorer la liaison routière entre Cholet - Ancenis – Châteaubriant ; achever l'axe routier Angers – Rennes ; améliorer la RN171 et la RN165 en Loire-Atlantique ; améliorer et transférer la RN 162 aux Départements de la Mayenne et du Maine-et-Loire ; Projet alternatif à l'A831 dans le sud-Vendée • Créer un point de passage frontalier à l'aéroport de

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				La-Roche-sur-Yon
Société DAHER	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • L'Aéroport de Nantes Atlantique : un projet indispensable au développement de la filière aéronautique en pays de la Loire et à sa connexion à l'international • Un des points cruciaux du dossier : les prévisions de trafic → une sous-estimation qui met aujourd'hui l'aéroport dans un risque majeur de thrombose sans réalisation de travaux d'urgence à très court terme • Trouver les voies et moyens d'un accord avec l'actuel concessionnaire pour la réalisation immédiate de ces travaux d'urgence non amortissables sur la durée restante de la concession. • La performance économique de la Région : couplée au développement économique des entreprises qui développent leurs marchés à l'échelle nationale, européenne et internationale, et à l'accueil de nouveaux talents pour satisfaire les besoins en compétences → nécessité d'un aéroport de dimension internationale pour continuer ce développement, accroître le rayonnement et l'attractivité à l'international et attirer de nouveaux talents • Le besoin d'une bonne capacité d'accès aux marchés : capacité à joindre les hubs internationaux ; disposer de plus de liaisons aériennes directes pour des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables (30 % de clientèle d'affaires pour les compagnies low-cost ; DAHER tout particulièrement concerné avec plus 30 personnes qui prennent quotidiennement l'avion au départ de Nantes Atlantique pour assurer des connexions avec les différents sites de DAHER) • Le besoin d'accueillir plus de touristes en lien avec les nombreux projets de la métropole pour favoriser l'attractivité et le rayonnement à l'international (exemple de l'Arbre aux hérons). • Des besoins de coopération et d'échanges universitaires (l'î-site Next autour des axes de l'Industrie du Futur, Santé du futur, ...) • La possibilité de disposer, à terme, d'avions de nouvelle génération avec des rayons d'actions améliorés (Airbus A321 XLR) pour réaliser des vols transatlantiques depuis des aéroports comme celui de Nantes 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 • Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo par exemple • Fluidifier les files d'attente aux Postes Inspection Filtrage et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale, optimiser le parcours du client depuis son domicile jusqu'à sa destination (avec une attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), déployer une plus grande offre de services (salon d'affaire, service coupe-files pour les grands voyageurs...), stationnement adapté... • Avec la Région Pays de la Loire et Nantes métropole : améliorer la desserte de l'Aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne (notamment amélioration des voiries d'accès et des transports collectifs). • Améliorer les conditions d'une protection exemplaire des populations (PGS), et mettre en œuvre une politique d'indemnisation exemplaire en matière d'isolation phonique • Pas d'aménagement a minima, mais un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte de la croissance du trafic (diversifier les zones de destination, poursuivre l'accueil de compagnies basées et renforcer les connexions vers les hubs internationaux (pour la clientèle « business » et touristique) • Mener une réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique, ainsi que du Pôle Jules Verne en tenant compte de ses projets de développement (Centre de formation de l'UIMM, Jules verne manufacturing Académie, et nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne), sur divers axes : périphérique nantais ; transport en collectifs, lien avec le fer
Société G.M. BOUHYER Fonderie à	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Un aéroport performant avec des liaisons régulière et économiques vers tout l'Europe : indispensable pour le fonctionnement actuel et futur de la fonderie et de ses salariés : gestion des relations commerciales, service aux 		<ul style="list-style-type: none"> • Trouver les voies et moyens d'un accord avec le concessionnaire pour la réalisation immédiate des travaux d'urgence non amortissables sur la durée restante de la concession

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Ancenis		<p>salariés étrangers, congés des salariés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les enjeux du territoire <ul style="list-style-type: none"> – Un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale, dû au développement de milliers de PME et ETI qui développent leurs marchés à l'échelle nationale européenne et internationale. – La connexion aux hubs internationaux et le développement des liaisons aériennes directes (plus d'une centaine à ce jour), permettant des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables (avec les compagnies aériennes à coûts réduits) : des conditions de cette accessibilité aux marchés – Un tourisme en croissance – Les coopérations et les échanges universitaires pour préparer l'avenir • L'incitation à faire de Nantes Atlantique une vitrine des savoir-faire et innovations du secteur • Penser un aéroport à la hauteur des enjeux : pas d'aménagement a minima, mais un projet réaliste pour les acteurs économiques et cohérent avec les engagements du 1er ministre 		<ul style="list-style-type: none"> – Etendre l'offre de parkings avec des parkings silo – Fluidifier les files d'attentes aux PIF et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle – Aménager les voies d'accès pour faciliter la circulation de la navette TAN • Mettre en œuvre une protection exemplaire des habitants <ul style="list-style-type: none"> – Une politique d'indemnisation exemplaire en matière d'isolation phonique et de droit de délaissement – Le déplacement d'équipements publics notamment scolaires situés dans les zones de bruit. – L'obligation progressive faite aux compagnies aériennes basées d'utiliser des avions de dernière génération sur les créneaux horaires les plus critiques (matin et fin de journée) et plus largement, l'incitation à des pratiques vertueuses • Penser un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux <ul style="list-style-type: none"> – diversifier les destinations, poursuivre l'accueil de compagnies basées et renforcer les connexions vers les hubs internationaux (ex. Allemagne) pour la clientèle « business » et touristique. – mettre à niveau l'aérogare pour traiter le trafic, fluidifier et optimiser le parcours du client (avec une attention à porter sur les accès à l'aéroport), déployer une plus grande offre de services (salon d'affaire, service coupe-files pour les grands voyageurs...), adapter le stationnement ... • A cet effet étudier en profondeur toutes les hypothèses et options, dont celle de l'accessibilité multimodale de la plate-forme, intégrant la capacité du périphérique nantais, l'accroissement des capacités de franchissement de la Loire, la desserte en transports collectifs de l'aéroport
Société LANDAIS Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé à côté d'Ancenis), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – Nécessité d'adapter l'aéroport de Nantes Atlantique à l'évolution du trafic, cde renforcer sa desserte terrestre, de limiter les nuisances sonores. – Le constat : – Retard permanent sur les vols (équipement ou espace de parking pour la circulation des avions au sol ? 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Au plan des transports : <ul style="list-style-type: none"> – Améliorer la liaison routière entre Cholet - Ancenis – Châteaubriant – Rennes, et créer une ligne Nantes-Bordeaux – Améliorer la RN171 et la RN165 en Loire-Atlantique – Créer des franchissements de la Loire à Nantes – Accélérer la fluidification et la capacité du

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> – Files d'attentes saturées pour les passages au contrôle de sécurité – Embouteillages au niveau des accès à l'aéroport d'où perte de temps, gaspillage, rejet de CO2. – Mauvaise image de marque pour les touristes et hommes d'affaires. • Le besoin de communication avec les capitales ou grandes villes telles que Turin, sans passer par Amsterdam • Rien ne remplace le contact humain pour des négociations d'affaires et surtout pas internet ou la visioconférence. 		<p>périphérique nantais avec notamment la réalisation du grand contournement Est de Nantes, pour offrir aux usagers une solution pour circuler rapidement du nord au sud de la Loire sans emprunter le périphérique Est nantais, et « mieux irriguer » les territoires traversés et de « favoriser leur développement économique ».</p> <ul style="list-style-type: none"> – Améliorer les dessertes de l'aéroport, en particulier en TC, en étudiant toutes les solutions (tram, tram-train, navette), en lien avec le réseau ferroviaire et la gare TGV de Nantes pour faciliter l'accès aux populations non nantaises. • Un contrat de transition écologique pour l'Île d'Yeu
Société MAN Energy Solutions France	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de Nantes Atlantique : un projet indispensable au développement de la filiale française d'un groupe allemand en pays de la Loire et à sa connexion à l'international <p>En complément du cahier d'acteurs de la CCI PdL :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un taux de chômage de la Loire-Atlantique, de la métropole nantaise, et des Pays de la Loire inférieur à la moyenne nationale, dû au développement de milliers de PME et ETI qui développent leurs marchés à l'échelle nationale européenne et internationale. • La connexion aux hubs internationaux et le développement des liaisons aériennes directes (plus d'une centaine à ce jour), permettant des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables (avec les compagnies aériennes à coûts réduits) : des conditions de cette accessibilité aux marchés MAN Energy Solutions est concerné avec plus de 1 000 personnes qui pris l'avion au départ de Nantes Atlantique en 2018 		<ul style="list-style-type: none"> • Trouver les voies et moyens d'un accord avec le concessionnaire pour la réalisation immédiate des travaux d'urgence non amortissables sur la durée restante de la concession, pour : <ul style="list-style-type: none"> – Une plateforme logistique performante et fiable (plus de 2500 colis de MAN transitent annuellement par l'aéroport de Nantes) – Etendre l'offre de parkings avec des parkings silos métalliques sur l'emprise actuelle des parkings de l'aéroport – Fluidifier les files d'attentes aux PIF et offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale (salon d'affaire et coupe file pour les grands voyageurs). • Développer un aéroport performant pour le développement économique et à l'attractivité du territoire, s'accompagné d'une protection exemplaire des populations : <ul style="list-style-type: none"> – Une politique d'indemnisation exemplaire en matière d'isolation phonique et de droit de délaissement – Le déplacement d'équipements publics notamment scolaires situés dans les zones de bruit. – L'interdiction de vols programmés entre minuit et 6h, en permettant aux avions basés d'atterrir, en cas de retard imprévu. – L'obligation progressive faite aux compagnies aériennes basées d'utiliser des avions de dernière génération sur les créneaux horaires les plus critiques (matin et fin de journée) et plus

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>largement, l'incitation à des pratiques vertueuses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penser un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux <ul style="list-style-type: none"> – diversifier les destinations, poursuivre l'accueil de compagnies basées et renforcer les connexions vers les hubs internationaux (ex. Allemagne) pour la clientèle « business » et touristique. – mettre à niveau l'aérogare pour traiter le trafic, fluïfifier et optimiser le parcours du client (avec une attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), déployer une plus grande offre de services (salon d'affaire, service coupe-files pour les grands voyageurs...), adapter le stationnement ... – répondre aux besoins de MAN ES en matière de fret – améliorer la capacité du périphérique nantais, accroître les capacités de franchissement de la Loire, améliorer les dessertes en transports collectifs, pour nantais et non nantais (lien impératif avec le réseau ferroviaire et la gare TGV)
Société SAUVAGER Travaux Publics	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Donner la vision d'un entrepreneur de Travaux Publics de la Région (basé à Chateaubriand), sur les enjeux du projet : <ul style="list-style-type: none"> – favoriser le développement économique à travers un outil de qualité à la hauteur des standards internationaux, – apte à répondre à l'évolution du trafic à moyen et long terme du Grand Ouest, – tout en protégeant au mieux les populations et l'environnement (bruit, qualité de l'air, incidences sur l'urbanisme, biodiversité) <p>Mettre en œuvre les projets de travaux publics et les projets énergétiques prévus au contrat d'Avenir pour accompagner la réussite du réaménagement</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des solutions d'amélioration des infrastructures (voiries d'accès pour fluidifier la circulation de la navette TAN, multi-modalité pour éviter des délocalisations d'entreprises type ETI, capacités de stationnements à proximité de l'aéroport, connexions avec les autres villes, ...) • Mettre en place des services de qualité aux usagers : points rencontres business, services coupe files ... • Limiter la pollution sonore en urgence (Couvre-feu et obligation d'utiliser des avions de dernière génération aux créneaux horaires les plus critiques), compenser l'incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers, transférer les équipements structurants tels que les collèges, écoles ou autres établissements scolaires. • Continuer à maîtriser les émissions de CO2 et la pollution due aux hydrocarbures et aux particules fines ; maintenir la biodiversité à proximité de l'aéroport
UIMM Loire Atlantique Union des	Eco. Pro. Synd.	<ul style="list-style-type: none"> • Des prévisions à 2025 (6 MPAX) déjà dépassées en 2018 et un trafic qui devrait atteindre 7 millions en 2020, ce qui demande à minima la réalisation de travaux d'urgence à très court terme 		<ul style="list-style-type: none"> • Mener rapidement des travaux sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 (parkings silo ; voiries d'accès pour faciliter la circulation de la navette TAN et fluidifier le trafic sur

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Industries et Métiers de la Métallurgie		<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire en développement constant (activité économique et industrielle importante ; taux de chômage des Pays de la Loire inférieur à la moyenne nationale due aux grands donneurs d'ordre locaux -Airbus, les Chantiers de l'Atlantique, Manitou... - et aux PME et ETI sur des marchés nationaux, européens et internationaux) • Le besoin d'une bonne capacité d'accès aux marchés : capacité à joindre les hubs internationaux ; disposer de plus de liaisons aériennes directes pour des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables (30 % de clientèle d'affaires pour les compagnies low-cost ; la plupart des adhérents de l'UIMM 44 utilisent aujourd'hui ces lignes régulièrement) • Le CA du secteur Tourisme de la Loire-Atlantique en croissance régulière (3,2 milliards d'euros en 2017) • Des besoins de coopération et d'échanges universitaires (l'I-site Next autour des axes de l'Industrie du Futur, Santé du futur, ...) <p>⇒ un impact fort sur le trafic sur un bassin de 8 millions d'habitants dont le solde migratoire est largement positif</p> <p>⇒ la croissance de l'aéroport inscrite, à minima, dans celle du trafic aérien estimée à 7% par an au plan mondial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le besoin de respecter des normes et de garantir une protection exemplaire des populations 		<p>la zone aéroportuaire ; permettre une activité industrielle adaptée sur la plateforme sans gêner le trafic aérien commercial et accueillir le beluga XL d'AIRBUS dès 2020, réaménager l'aérogare pour fluidifier les files d'attentes aux PIF et améliorer le service aux clients)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une politique d'indemnisation exemplaire en matière d'isolation phonique, voire droit de délaissement pour racheter des logements. • Le déplacement d'équipements publics notamment scolaires, qui sont situés dans les zones de bruit. • L'interdiction de vols programmés sur la tranche horaire minuit – 6h, tout en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu. • L'obligation progressive faite aux compagnies aériennes basées d'utiliser des avions de dernière génération sur les créneaux horaires les plus critiques (matin et fin de journée) et plus largement, l'incitation à des pratiques vertueuses (Nantes Atlantique vitrine des savoir-faire et innovations du secteur) • Un réaménagement de l'aéroport qui doit permettre : <ul style="list-style-type: none"> – De répondre aux besoins de connexions vers l'Europe et le monde, d'accueillir des compagnies basées et de renforcer les connexions vers les hubs internationaux pour la clientèle business (fréquences et horaires adaptées) et touristique – De disposer d'un aéroport performant pour accueillir une clientèle en croissance (Mise à niveau de l'aérogare ; Fluidification et optimisation du parcours du client – dont les accès ; Déploiement d'une plus grande offre de services : points de rencontre business, service coupe-files, commerces, applications mobiles pour faciliter le stationnement...) • Engager une réflexion plus globale pour poursuivre le développement de la zone économique (capacité du périphérique nantais, développement d'un nouveau franchissement de la Loire, développement massif des transports en commun ; interconnexion rapide avec la gare SNCF).
Union Départementale	Eco. Pro.	<ul style="list-style-type: none"> • Le besoin d'un équipement aéroportuaire efficient inséré dans un maillage multimodal, développant des emplois de 		<ul style="list-style-type: none"> • Laisser les missions de sûreté, de sécurité (prestations de contrôle aérien), de surveillance,

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
CGT 44	Synd.	<p>qualité et pérenne (loin du low cost) assurant un service public de qualité (accès, coûts, sécurité) et limitant au maximum l'impact environnement (riverains et espaces naturels)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La critique d'un service aéroportuaire délégué au secteur privé du fait des enjeux stratégiques et de la nécessité de servir l'intérêt général • Un modèle économique basé sur le nombre de voyageurs et une consommation globale au-delà des simples besoins de déplacement (boutiques, parking, ...) • Le désengagement de l'Etat sur certains domaines (contrôle aérien) • La socialisation des pertes • Une économie de la sous-traitance et du moins disant social avec la mise en concurrence de sous-traitants (billetterie, bagages, opérations au sol, ...), avec une recherche de rentabilité au détriment des salariés (flexibilité extrême des horaires, astreintes non reconnues entre le traitement de 2 avions, ...) • La nécessité de maintenir Nantes Atlantique dans le rôle d'un aéroport régional sans être la solution de transport pour tout le Grand Ouest, de passer par le fer pour les déplacements de moins de 4 h. et de tenir compte des autres aéroports du Grand Ouest • Mettre en place une piste avec les meilleures conditions de sécurité, sans surdimensionnement ni expropriations inutiles • La nécessité d'un accès à l'aéroport par les TC (train, Tramway, bus) en plus des accès voiture • La conviction que le maintien de l'aéroport dans son dimensionnement actuel (piste) permet d'éviter les destructions d'habitation riveraines • Des accès à la zone aéroportuaire de plus en plus problématiques et saturés 		<p>d'habilitation et de formation obligatoire en régie directe de l'Etat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdire la sous-traitance en cascade • Limiter strictement les vols de nuit et en répercuter le coût du travail, ses conséquences pour la santé et la vie sociale sur le coût du transport aérien • Améliorer les conditions appliquées aux salariés : <ul style="list-style-type: none"> – Appliquer la Convention Collective Nationale du Transport Aérien – Personnel au Sol (sauf conventions plus avantageuses) – Appliquer la prise de poste au niveau du filtrage d'inspection – Anticiper la planification du travail 4 semaines à l'avance (7 jours pour modifications légères) – Mettre en œuvre un CHSCT de site et un local syndical libre d'accès pour tous les travailleurs de la plate-forme – Garantir les effectifs (contrôle aérien, Météo France, ...) • Améliorer la sécurité et le confort des usagers : <ul style="list-style-type: none"> – Equiper la piste avec un système d'aire à l'atterrissage des 2 côtés, et de voies de circulation fluidifiant le trafic (dégagement grande vitesse et dédoublement de la voie parallèle à la piste) – Mettre en place un système de détection radar pour garantir la poursuite des avions par les contrôleurs aériens jusqu'au sol – Etudier l'opportunité de construire un nouveau bloc technique (tour de contrôle et services de navigation aérienne) – Mettre en œuvre une aérogare fonctionnelle pour mieux accueillir les passagers, avec des parkings silo et des accès aux TC – Collecter et traiter les liquides de dégivrage, de salage, les résidus de carburants et de gomme des pneus • Revoir l'accessibilité : <ul style="list-style-type: none"> – Augmenter les fréquences du bus 48 et de la navette et étudier la possibilité de sites propres et d'un alignement tarifaire de la navette pour les salariés de la plate-forme – Etudier les possibilités de desserte ferroviaire avec le Groupe Public Ferroviaire

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser et sécuriser les déplacements en vélo • Pour les riverains : revoir le PEB avant 2020 et les mesures compensatoires induites ; élargir le PGS trop restrictif – Vérifier l'utilité d'un allongement de la piste (impacts par rapport aux procédures d'approche liées aux survols) • Pour la zone D2A Adapter l'infrastructure aéroportuaire et routière en vue d'accueil d'avions de grands gabarit (BELUGA XL) Faciliter l'accès au techno campus • Se poser la question de l'utilité d'une nouvelle concession, au profit d'une maîtrise publique
Aude Amadou et Sophie Errante Députées de Loire-Atlantique	Elu / Pol.	<p>Conclusions d'un travail d'échanges avec des acteurs de terrain, des institutionnels, des représentants associatifs, des citoyens, les ministres concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de de Nantes Atlantique : une double problématique : <ul style="list-style-type: none"> – Des solutions viables économiquement d'accroissement du trafic aérien – Le respect des populations riveraines impactées par les nuisances sonores, et l'éventuel futur déplacement de bourgs et d'équipements publics • Le regret que le sujet des indemnisations n'ait pas été traité en amont de la concertation, en vue d'un consensus préalable sur les questions relatives au remboursement des travaux d'insonorisation et au déplacement des habitations, pour un climat plus apaisé • La décision du Gouvernement actuel : engage tous les acteurs du territoire dans la recherche de solutions innovantes • La poursuite de l'exploitation de Nantes Atlantique : à faire dans les meilleures conditions et avec la mise en œuvre de mesures équilibrées, s'appuyant sur le dispositif existant. <ul style="list-style-type: none"> – Seule la réfection de la piste actuelle permet d'éviter l'aggravation des nuisances, l'impact pour de nouvelles populations et le déplacement du bourg de Saint-Aignan de Grand-Lieu protégé par la loi « Littoral » et labellisée Natura 2000 – Opposition aux alternatives d'allongement, de réorientation ou de rajout de piste (coût humain, écologique et économique serait disproportionné au regard des gains attendus en matière de sécurité, de 		<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une méthode de réelle concertation et de co-construction : <ul style="list-style-type: none"> – associer toutes les parties prenantes dont les populations locales, et les élus locaux – repenser la mobilité multimodale dans le Grand Ouest dans le sens de son désenclavement (mix de l'aéroportuaire, du ferroviaire, du fluvial et du routier) – aboutir à un consensus territorial au sein des communes riveraines concernant l'indemnisation des populations impactées. • Plutôt qu'un couvre-feu aérien entre minuit et six heures du matin : une contrainte de réduction de pollution et des nuisances sonores entre 22 heures et minuit sur les atterrissages et les décollages des aéronefs ; entre minuit et 6 heures une autorisation de vol pour les seuls avions basés ; un travail à mener avec l'ensemble des acteurs du territoire pour optimiser l'utilisation de l'aéroport tout au long de la journée. • Abonder le Fond de Compensation de Nantes Atlantique de manière conséquente, proportionnellement aux besoins des habitants concernés (doublement des 10 M€ Etat +10 M€ concessionnaire proposé par un amendement). <ul style="list-style-type: none"> – Trouver des fonds provenant d'autres acteurs, sur la base d'une réelle solidarité territoriale – Prévoir des indemnisations complémentaires au Plan de Gêne Sonore pour effectuer des travaux d'insonorisation pour une meilleure protection des

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Canton de Rezé 1	Elu / Pol	<p>sûreté et de réduction des nuisances</p> <ul style="list-style-type: none"> Le rappel des analyses passées sur le niveau maximum possibles/acceptables du développement de l'aéroport (56 000 mouvements) et de l'étude du Département de 2006 (une piste transverse remettrait en cause les organisations urbaines des SCOT et PLU) Le fait que l'arrêté du 24 avril 2006 portant sur le décollage ou l'atterrissage des avions les plus bruyants entre 22h30 et 6H ne serait pas respecté L'absence d'étude de transfert ou d'une limitation du trafic aérien dans le dossier DGAC Des études environnementales en cours, jusqu'en octobre 2019 La remise en cause de la légitimité de la concertation préalable du fait de la consultation de 2016 « à caractère référendaire » Le transfert de l'aéroport comme seule solution ou sinon la limitation du trafic Le refus d'options qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles 		<p>riverains en particulier les plus modestes</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une gouvernance associant les élus et les citoyens concernés par le survol, pour construire une évolution du modèle aérien et la régulation de son économie Mise en place d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et d'outils de maîtrise des trajectoires et de réduction de bruit au sol Un budget « à la hauteur des ambitions » pour le fonds de compensation, appliqué rapidement Le financement intégral du déménagement du collège de la Neustrie
Des élus départementaux du Pays d'Ancenis (Contribution portée par M. Claude Gautier)	Elu / Pol	<ul style="list-style-type: none"> L'aéroport actuel : <ul style="list-style-type: none"> en situation de saturation un dimensionnement ne permettant pas de répondre à l'enjeu majeur de développement économique de notre territoire un frein de plus en plus fort à mesure que la Loire-Atlantique, et notamment le Pays d'Ancenis, poursuit sa croissance économique et démographique, quand d'autres régions bénéficient d'équipements aéroportuaires en mesure d'accompagner et d'alimenter leur développement enclavé entre une zone urbaine à très forte densité et une réserve naturelle, d'où des problèmes importants (santé, sécurité des habitants, protection de la nature dont le lac de Grand-Lieu) le survol quotidien, à basse altitude, de zones urbaines denses, générant ainsi une nuisance importante pour une part significative de la population La volonté de ne pas pénaliser une commune et ses habitants au profit d'une autre, au titre de l'intérêt général Le regret que les dates retenues pour la concertation ne permettent pas la prise en compte des résultats des études environnementales attendues pour l'automne 		<ul style="list-style-type: none"> Intégrer au travail de la DGAC le transfert de l'aéroport vers d'autres sites, avec des études approfondies et transparentes Implanter l'aéroport dans des territoires à faible densité de population et à faibles contraintes environnementales, sans s'éloigner de la zone de chalandage entre les deux métropoles rennaise et nantaise, et pourquoi pas le Pays d'Ancenis

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>Elu.e.s écologistes et citoyens</p> <p>EELV Pays de la Loire</p> <p>Groupe écologiste et citoyen Pays de la Loire</p> <p>Groupe des élus.e.s écologistes et citoyen de Nantes et Nantes Métropole</p> <p>Groupe écologiste Ville de Saint Nazaire</p>	<p>Elu / Pol</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un contenu et un périmètre trop restreint de la concertation ; un manque de chiffres et données indépendantes actualisés 	<p>Une alternative basée sur la décroissance du trafic à Nantes Atlantique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un projet de réaménagement cohérent avec les enjeux climatiques et la protection des riverains : <ul style="list-style-type: none"> – Limiter le développement de l'aéroport dans son emprise foncière actuelle et au niveau de fréquentation actuel – Exclure la construction d'une nouvelle piste et limiter l'agrandissement de la piste existante – Optimiser la trajectoire d'atterrissage actuelle par le nord pour limiter les nuisances – Etendre et faire appliquer le nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) en faveur de la protection des riverains – Interdire tous les vols de nuit de 22h30 à 6h – Mettre en œuvre le réaménagement le fonds de compensation annoncé par l'Etat – Rattraper le retard pris avec des améliorations à très court terme pour la sécurité (rampe lumineuse, radar), l'accueil des usagers et personnels (parkings, espaces dans les aérogares) ou l'accessibilité (desserte en transport en commun, accès cyclable sécurisé). • Repenser l'accès à l'aéroport et à la zone aéroportuaire en priorisant les transports en commun <ul style="list-style-type: none"> – A court terme, développer l'accessibilité de l'aéroport et de la zone aéroportuaire par des navettes à haut niveau de service et à des tarifs attractifs – A moyen terme, étudier et prioriser le développement de transports en commun structurants (train, tramway, tram-train) depuis la gare de Nantes, mais aussi depuis l'ensemble de la Métropole et sa zone de chalandise – Rendre l'aéroport et sa zone d'activités accessibles de manière sécurisée à tous les modes de déplacements doux • Interroger le modèle économique de l'aéroport 	<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
			<p>à l'heure du réchauffement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> – Repenser le modèle économique du réaménagement de l'aéroport pour respecter nos engagements internationaux pour le climat, avec des données réactualisées – Inclure dans ce modèle le travail sur la complémentarité avec les autres aéroports de Bretagne et Pays de la Loire – Payer le juste prix du billet d'avion (actuellement : exonération de la TICPE et de la TVA sur le kérosène, exonération de TVA ou TVA à taux réduit sur les billets, avantages sociaux pour les compagnies low-cost et parfois subventions publiques pour attirer ces compagnies) – Construire le futur contrat de concession pour respecter les engagements sur le climat (encadrer le développement des lignes low-cost et les vols intérieurs ; clauses RSE) – Prioriser les transports alternatifs à l'aérien pour les déplacements nationaux au départ de Nantes et du GO 	
<p>Elus du Sud Loire</p> <p>Les maires de Rezé, Brains, la Chevrolière, Indre, Pont Saint Martin, Bouaye, Pellerin, la Montagne, Bignon, Bouguenais, Saint Aignan de Grand Lieu, Geneston, les Sorinières, Saint Sébastien/Loire</p> <p>Des conseillers départementaux</p>	<p>Elu / Pol</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'importance pour le territoire d'un aéroport facteur de développement économique et pourvoyeur d'emploi • Mais l'impossibilité pour un aéroport situé en milieu urbain, enclavé, à proximité de dizaines de milliers d'habitants de se développer comme celui qui était envisagé à NDDL (contraintes environnementales, nuisances et pollutions) • La santé des habitants comme principale préoccupation • La meilleure progression des grands aéroports français pour Nantes Atlantique (millions de passagers en 2019 ?) <ul style="list-style-type: none"> – Quel avenir du cadre de vie dans les communes riveraines ? – Quel modèle de développement en vue d'un aéroport du futur ? – Quelle infrastructure dans le respect du territoire et de ses habitants ? • 7 résolutions : <ul style="list-style-type: none"> – Rejet des options qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles – Maîtriser le développement et les capacités de l'aéroport 		<ul style="list-style-type: none"> • En vue du réaménagement : <ul style="list-style-type: none"> – Associer le territoire et les citoyens concernés à la gouvernance de l'aéroport – Mener des études approfondies : études épidémiologiques, études d'impacts environnementaux sur les communes (en particulier étude des impacts sur la biodiversité des réserves naturelles du lac de Grand Lieu), étude des retombées économiques locales, etc. • Engager une étude d'approche équilibrée pour appréhender les enjeux économiques, le fonctionnement de l'aéroport et les enjeux de maîtrise du trafic, en imposant une limitation du nombre de mouvements. • Intégrer les collectivités territoriales qui sont ou pourraient être impactées par le survol et les nuisances sonores à la réflexion sur la stratégie aéroportuaire ; soumettre son économie à une meilleure régulation au même titre que le transport routier ou ferroviaire.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
<p>des cantons de Rezé 1, de Rezé 2, de Rezé 3</p> <p>Une conseillère générale</p> <p>Le président de l'association Sud Loire Avenir</p>		<p>pour la protection des habitants et de notre planète (la perception d'une infrastructure hors sol, déconnectée des impacts qu'elle génère auprès des riverains ; pas de développement illimité et non maîtrisé du développement du transport aérien)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place une gouvernance associant les territoires et les habitants survolés – Protéger la santé des habitants en interdisant les vols programmés la nuit – Mettre en place des compensations à la hauteur des nuisances vécues et constatées par les riverains et agir sur la réduction du bruit à la source (doublement de la TNSA et entrée en vigueur du FCNA actés ; le PGS élaboré et approuvé mais surface insuffisante) – Optimiser les infrastructures existantes à travers une approche stratégique globale en repensant la mobilité à plusieurs échelles (priorité aux connexions ferroviaires et développement équilibré de l'aéroport ; optimiser les infrastructures aéroportuaires existantes) – Mesurer la réalité des nuisances et rendre les données accessibles pour tous (mise en place d'un observatoire portant sur le suivi des paramètres comme le bruit, la qualité de l'air, l'environnement, le foncier actée) 		<ul style="list-style-type: none"> • Activer rapidement des mesures pour les vols de nuit entre 0h et 6h et mettre en place des restrictions plus fortes en périodes d'endormissement et de réveil • Mettre en place un PPEB et d'outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires, réduction du bruit au sol • Doter les outils de compensations promis aux populations survolées (PGS, FCNA) d'un budget à la hauteur de l'ambition d'exemplarité annoncée par l'Etat, et mise en application rapide • Travailler sur les mobilités quotidiennes et la desserte des zones économiques au sud-ouest de l'agglomération nantaise, créer un transport structurant reliant les territoires à l'aéroport, et reconfigurer des espaces de stationnement nécessaires à l'aéroport • Démontrer les conditions de mise en réseau des aéroports du Grand Ouest suggérée par le 1^{er} Ministre, et l'organiser • Mettre en ligne pour tous les trajectoires et mesures de bruit des avions ; mailler le territoire à l'aide d'un nombre significatif de stations de mesure du bruit, couvrant un territoire plus important. • Mener des études épidémiologiques afin de connaître et de suivre les effets des nuisances sur la santé de la population
<p>Gauche Démocratique et Sociale de Loire-Atlantique</p>	<p>Elu / Pol</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de définir le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique avec le souci de la protection des populations voisines de l'aéroport (principe d'écologie populaire) • Le poids du transport aérien dans la production globale de CO², principal gaz à effet de serre, marginal (moins de 3 % à l'échelle mondiale), mais les survols dans les phases de décollage et d'atterrissage générant des nuisances riveraines fortes liées aux particules et au bruit • La diminution de ces nuisances comme 1^{ère} priorité : <ul style="list-style-type: none"> – des contraintes sur les vols de nuit – les solutions technologiques les plus exigeantes : conception de la plate-forme, modes d'exploitation, appareils les moins bruyants et polluants, carburants • La nécessité de mettre en place un ILS (système d'atterrissage aux instruments) pour guider les avions à l'atterrissage pour des raisons de sécurité 		<ul style="list-style-type: none"> • Contraindre les vols de nuit entre 23 heures et 6 heures du matin et mettre en place de fortes restrictions sur les créneaux 22 heures/23 heures et 6 heures/7 heures du matin • Limiter les modes aérien et routier de transport et privilégier le chemin de fer sur les grandes et petites lignes, en France et en Europe, comme alternative crédible à l'avion et surtout à l'automobile, avec la suppression de l'exonération des taxes sur le kérosène et l'interdiction des liaisons aériennes lorsqu'une alternative ferroviaire rapide existe. • Impliquer les acteurs publics locaux à côté de l'État dans la gouvernance stratégique de l'aéroport incluant un pouvoir de décision, en s'appuyant sur les travaux d'un observatoire des impacts environnementaux et sanitaires de l'aéroport à créer, et qui devra inclure les acteurs publics locaux comme

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		<ul style="list-style-type: none"> • Les aménagements les plus favorables à la protection des populations et de l'environnement <ul style="list-style-type: none"> – rallongement de la piste actuelle de 400 mètres (réduction importante des nuisances sonores - 4700 personnes de moins exposées à plus de 55 décibels - pour une atteinte très faible aux terres agricoles qui ne remet pas en cause les continuités écologiques) – modernisation de l'aérogare existante – maintien d'un terminal unique (pas de terminaux à niveaux de services différenciés pour ne pas encourager l'installation de compagnie low cost) avec des aménagements limités (mise aux normes) – un transport structurant (tram-train) entre le cœur de la Métropole et l'aéroport tout en renforçant la desserte de l'ensemble de la zone urbaine à proximité de l'aéroport ; ses dessertes différenciées pour le Nord et le Sud de la Loire • La conviction <ul style="list-style-type: none"> – que le transport aérien ne va pas se stabiliser ou reculer à moyen terme et que le refus de l'avion restera marginal, même en Suède, en partie du fait de l'augmentation du pouvoir d'achat dans les pays développés et émergents, avec l'apparition et le développement de couches moyennes, y compris jeunes, qui veulent découvrir le reste du monde – Que Nantes Atlantique est la seule plate-forme permettant au grand tiers nord-ouest de la France d'être relié directement à un grand nombre de villes européennes – Qu'il ne faut pas vouloir affaiblir Nantes Atlantique en soutenant que les habitants n'ont qu'à aller à Roissy pour voyager, ou en limiter son développement à un point tel que les compagnies low cost quitteraient la place nantaise pour aller s'établir à Angers, Rennes ou Brest – Qu'il faut poser la question de la nature du pilotage du développement de Nantes Atlantique comme aéroport international pour le Grand Ouest 		<p>les associations environnementalistes et les associations représentant les populations concernées par ces impacts</p>
<p>Groupe SERR</p> <p>Groupe Socialiste, écologiste, radical et républicain au</p>	<p>Elu / Pol</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le besoin d'une véritable concertation, complète, approfondie et inclusive • Le devoir d'exemplarité qui est celui de l'Etat dans ce domaine, et le rôle des collectivités, dont le Conseil régional <ul style="list-style-type: none"> – Le fait que le réaménagement de l'aéroport ne peut constituer une fin en soi mais doit résulter de choix collectifs 		<ul style="list-style-type: none"> • Réinterroger le modèle économique de gestion de l'aéroport et examiner toutes les hypothèses • En cas de nouvelle concession, prévoir dans le cahier des charges, de manière contraignante, la répartition de la valeur ajoutée créée par la concession entre la rémunération du concessionnaire et la contribution aux futurs travaux et aménagements de toute

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
Conseil régional des Pays de la Loire		<p>– La solidarité avec les maires de Nantes Métropole et le soutien aux principes de leur contribution « Cahier d'acteurs de Nantes Métropole et des Maires » ; le soutien de la contribution de « Sud-Loire Avenir »</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'idée d'une répartition du trafic sur les autres aéroports de l'ouest non pertinente : pas économiquement crédible en cas de diversification des destinations, et non-sens écologique du fait des travaux d'agrandissement des autres aéroports • Prioriser la réduction de l'exposition au bruit, à partir de l'identification des sources et niveaux des nuisances, notamment sonores, et des solutions permettant d'en limiter l'impact • Au titre du principe de liberté dans la mobilité : pas de plafonnement arbitraire du niveau du trafic aérien à Nantes Atlantique, ni de limitation a priori de l'emprise foncière de l'aéroport réaménagé Mais débattre de la place de l'avion dans nos déplacements et en faire un recours ultime et raisonné quand aucun autre moyen de mobilité ou de connexion n'est mobilisable • La nécessité d'une maîtrise régionale des scénarios d'évolution du trafic aérien • La nécessité de faire du Sud-Loire un territoire d'expérimentation de la mobilité durable et intelligente 		<p>nature.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Activer, dans les meilleurs délais, une restriction sur les vols de nuit entre minuit et 6h. • Débloquer des fonds exceptionnels, et notamment ouvrir un droit au délaissement pour les propriétaires des habitations les plus exposées ; définir le périmètre et le volume du fonds de compensation annoncé par l'État • Faire coïncider le Plan d'exposition au bruit (PEB) et le PGS et mettre en application Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), obligatoire pour les aéroports de catégorie A • Mettre en place une surveillance spéciale des populations concernant les risques cardiaques, accentués par les nuisances sonores • Porter une attention spécifique aux sources de pollution aux particules fines et ses effets sur les riverain.e.s, sous la tutelle de l'ARS, et prévoir un renfort éducatif pour les enfants dans l'enseignement primaire • Conclure un « contrat biodiversité Sud-Loire Nantes Atlantique » entre les partenaires afin de spécifier les engagements et les responsabilités de chacun.e, et veiller à la protection des écosystèmes et permettre leur valorisation • Traiter la connexion de l'aéroport avec son environnement à différentes échelles, métropolitaines, régionales et suprarégionales • Aller vers une vérité des prix de l'aviation civile, avec une écocontribution sur les billets d'avion pour le trafic intracommunautaire • Elaborer rapidement dans le cadre du SRADDET un schéma régional des mobilités et des connexions, qui ne se limite pas à la question des infrastructures, qui identifie les besoins de mobilité présents et futurs, caractérise leur utilité sociale et leurs impacts environnementaux, définit leur niveau de priorité et d'acceptabilité pour fixer des objectifs cibles raisonnés de mobilité et de connexion, et aborde la question des connexions vers les autres aéroports • En vue de la maîtrise du trafic aérien : <ul style="list-style-type: none"> – Réactiver la réflexion sur la création de nouvelles infrastructures ferroviaires pour absorber les besoins de mobilité et pallier la saturation du sillon

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
				<p>existant</p> <ul style="list-style-type: none"> – Construire un plan régional « territoires connectés ». • Créer des infrastructures de transport respectueuses de l'environnement et à la mesure des besoins de mobilité des usager.e.s. pour accéder à Nantes Atlantique : transports collectifs en site propre, prolongement de la ligne de tramway, accès direct par le chemin de fer depuis la gare de Nantes, aménagements du trafic routier et aires de stationnement pour les véhicules partagés (covoiturage, VTC, autopartage...), création de pistes cyclables protégées • Faire du chantier de réaménagement de Nantes Atlantique une plateforme de recherche et d'innovation, avec la Région comme chef de file en partenariat étroit avec la Métropole : conception et les fonctionnalités de la plateforme aéroportuaire, mobilités et connexions de demain, volet aérien, volet environnement et biodiversité
Le Maire de Pornic	Elu / Pol	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité de prévoir à terme un transfert vers un site mieux dimensionné • La nécessité de concilier le réaménagement de l'aéroport pour favoriser et développement économique et la minoration de l'impact (pollution sonores et atmosphériques, urbanisation, préservation des ressources) • La proximité du bassin de vie de Pornic et sa contribution à l'attractivité économique du territoire 		<ul style="list-style-type: none"> • Réfléchir aux modes de transfert pour rejoindre l'aéroport : doubler et sécuriser la RD 751 ; optimiser le réseau ferroviaire entre Pornic et Nantes, et entre Saint Gilles Croix de Vie et Nantes (accès depuis le Vendée)
Parti socialiste Section PS de BOUGUENAIS	Elu / Pol	<ul style="list-style-type: none"> • L'absence de confiance dans cette concertation <ul style="list-style-type: none"> – après un referendum qui donne plus de 55% des votants en faveur d'un transfert non suivi d'effet, – et sur la base d'un dossier élaboré par la DGAC en contradiction avec celui de 2013, avec des hypothèses non suffisamment argumentées et des schémas approximatifs, et menée en juin et juillet • Un périmètre de la concertation trop restreint, avec les abords et les accès à l'aéroport négligés et oubliés, et la possibilité d'un réaménagement de la ligne SNCF qui conduirait à ajouter aux survols un trafic TER supplémentaire pour les riverains • L'hypothèse d'un transfert qui aurait dû être posé • Le soutien au développement du transport aérien, comme moyen d'ouverture sur le monde, et outil de développement d'emplois, mais avec la fin de l'exemption 		<ul style="list-style-type: none"> • Le lancement par l'Etat d'études visant à transférer la plateforme.

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		de taxe sur le kérosène, une politique volontariste pour la recherche au profit d'avions non bruyants et non polluants et une politique de développement du ferroviaire sur les lignes, alternative aux transports aériens ou routiers particulièrement polluants		
REZE à Gauche Toute	Elu / Pol	<ul style="list-style-type: none"> • Contestation des hypothèses de trafic dont l'augmentation du trafic aérien <ul style="list-style-type: none"> – n'est pas souhaitable : raisons globales (lutte contre le réchauffement climatique) et locales (nuisances et des pollutions pour la population riveraine) – ni inéluctable : la puissance publique a les moyens de prendre des mesures efficaces dans le sens de cette limitation • L'absence dans le dossier de concertation de données pour établir un diagnostic du trafic actuel et futur de Nantes Atlantique, alors que ces données existent • La nécessité de limiter globalement le trafic aérien en France, avec : <ul style="list-style-type: none"> – Le report modal vers le train quand possible et pertinent : taxation du kérosène (à négocier au niveau international par la France), écotaxe spécifique au transport aérien à un niveau suffisant pour faire baisser le trafic – Le renforcement de l'attractivité du train : rééquilibrage tarifaire, amélioration de l'offre ferroviaire (trains de nuit, fiabilisation des horaires, facilitation des correspondances...), simplification de la tarification, – La suppression (par la loi) des liaisons aériennes françaises quand il existe une alternative par le train d'une durée raisonnable (5h.) – La mise en place d'alternatives aux déplacements professionnels : train de, téléconférence, déplacement du lieu de réunion, groupement des réunions..., avec une campagne de sensibilisation massive, couplée à des incitations fiscales efficaces, pour inciter les entreprises à ne payer l'avion à leurs employés que lorsque c'est réellement inévitable. – La mise en place de quotas individuels de gaz à effet de serre par habitant de la planète, restrictif pour l'avion, mis en œuvre de façon progressive (exemple de pratiques municipales pour fixer le prix de l'eau) • La conviction que, dans les 5 à 10 prochaines années, l'attrait des Nantais pour le pourtour méditerranéen de juillet à septembre va s'estomper au profit d'un tourisme plus local et régional accessibles par les transports publics, 	<p>Une alternative basée sur la décroissance du trafic à Nantes Atlantique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supprimer les vols aux départ/arrivée de Nantes Atlantique vers Paris, Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg (moins de 5 h. de train), éventuellement vers Mulhouse, Marseille, Pau, Montpellier, Toulouse (moins de 7 h.) • Réduire les vols à bas coût, responsables de l'augmentation du trafic à Nantes Atlantique • Elargir la durée de couvre-feu de 21h à 7h00 • Supprimer les politiques tarifaires favorables au bas-coût, dont : <ul style="list-style-type: none"> – La modulation pour la création de nouvelles routes régulières pour passagers (abattement de 80 % sur la redevance atterrissage et pax embarqué la 1^{ère} année, et 70% la 2^{ème}) (décision de la Commission Consultative Economique du 10/11/2011) – L'exonération de redevance de stationnement pour les compagnies "basées", incitatives pour les compagnies bas-coûts • Prévoir une reprise en main par le public de l'exploitation de l'aéroport, pour de l'intérêt général (cadre de vie, atténuation du changement climatique) ou obliger contractuellement le futur gestionnaire à supprimer les dispositions favorables aux compagnies à bas coût • Mutualiser les aéroports de l'ouest, qui proposent tous des vols internationaux, sauf la Vendée Soit une baisse de 33 000 mouvements annuels, et un nombre de mouvements commerciaux porté à 29 500 en 2040, en tenant compte d'une modulation de la hausse de la population • Reporter une partie de l'activité de l'aéroclub (11 000 mouvements non commerciaux par 	<ul style="list-style-type: none"> •

Contributeur	Typ.	Avis exprimés / analyses effectuées	Proposition de solution alternative / d'amélioration d'une option	Demandes exprimées / préconisations
		du réchauffement climatique	an) sur les aéroclubs de départements voisins	

ANNEXE 6 - LES CAHIERS D'ACTEURS – LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ALTERNATIVES OU D'AMÉLIORATION D'UNE OPTION

Amélioration d'une option proposée par la DGAC :

Sur la base du maintien de la piste Nord Sud

	APO	Des Ailes pour l'Ouest	Collectif pilotes
Les principales hypothèses prises en compte	<p>Le réaménagement de l'aéroport qui n'est pas pertinent, du fait</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la complexité des travaux correspondants (réfection de la piste) • des coûts élevés à engager et de la durée d'arrêt des vols • de nuisances accentuées sur Nantes (avec le réaxage de la piste 21) • du besoin de maîtrise de l'étalement urbain périphérique <p>Même si un allongement de la piste serait bénéfique pour sécuriser son exploitation. Les prévisions de trafic estimées à 15,7 millions de passagers et 92 000 mouvements en 2040.</p>		
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>En cas de réaménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allonger la piste pour permettre les départs à pleine charge de quelques gros porteurs et mettre en place des aires de sécurité (surfaces planes en cas de problème à l'atterrissage ou au décollage) de 240 mètres en extrémité, • Réviser à la hausse du nombre de parkings avion • Séparer les zones de roulage et de repoussage • Eloigner le taxiway parallèle à la piste • Créer une zone de fret (avec postes de stationnement avions) et une zone d'aviation d'affaires 		
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)			

	Atelier Citoyen
Les principales hypothèses prises en compte	<p>Le contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le low cost dominant, • La nécessité d'une croissance bien plus modérée et plus responsable, en limitant le tourisme de masse du transport aérien, • Un bon niveau de service de l'aérogare actuelle (construction relativement récente – 1990 et 2000 - et apprécié par ses usagers – enquête 2009) • Un faible niveau d'exigences des compagnies traditionnelles à Nantes (pas de vastes surfaces commerciales, pas de lounges pour accueillir les passagers à carte de fidélité, mais plutôt des attentes liées au temps d'attente aux PIF, à la capacité de sièges dans les halls, de bornes de rechargement, de services de collation, de points presse, de toilettes et de passerelles pour accéder aux avions) • La présence de l'aviation légère (aéroclub – 25 avions ; bâtiments ; hangars ; trafic en baisse), qui complique les travaux de réaménagement • Des procédures qui n'ont quasiment pas évolué depuis des années, du fait du projet de transfert à Nantes Atlantique, • La mise en place à venir des trajectoires satellitaires courbes de précision, pour minimiser les populations survolées • Le constat que les zones de bruit diminuent partout dans le monde et vont continuer à diminuer (Cf. l'indicateur représentatif de l'énergie sonore (IGMP) de l'aéroport Charles de Gaulle) • Le constat de la quasi-stabilité du bruit mesuré sur Nantes, malgré l'augmentation du nombre de mouvements (58%) et de passagers (166%) • Des hypothèses utilisées pour élaborer les cartes de bruit contestables qui concourent à maximiser les zones de bruit prévisionnelles <ul style="list-style-type: none"> ○ L'emport trop faible (127 en 2040, alors que 150 serait possible – Cf. une valeur de 165 en 2018 à Beauvais) → surestimation du nombre prévisionnel de mouvements de 18 % et des surfaces des zones de bruit de 9% ○ Le partage prévisionnel de la piste (55 % des arrivées par le nord et 45 % par le sud), en contradiction la réalité (66,7 % d'arrivées par le sud en 2018 ; 37 % des arrivées par le nord en moyenne ces dernières années) → viser un partage de l'utilisation de la piste plus réaliste, qui réduirait les dimensions des zones de bruit côté Nantes de 22 % ○ L'hypothèse de 6,5 % de vols de nuit → plutôt retenir 3 % de vols dans la période 22h - 6h du fait des restrictions de vols, ce qui diminuerait de 25 % les surfaces des zones de bruit, de 12 % leurs dimensions.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ La modernisation de la flotte pas assez prise en compte <p>Les conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Cibler un aéroport fonctionnel, répondant aux besoins de sa clientèle, réaménagé avec bon sens et à des coûts raisonnables ● Optimiser les travaux en évitant des démolitions inutiles, qui génèreraient des gravats, à l'encontre des objectifs environnementaux annoncés ● Limiter les délais liés à l'étude « d'approche équilibrée » obligatoire depuis le 13 juin 2016 pour les aéroports à plus de 50 000 mouvements commerciaux par an ● Prendre exemple sur terminaux low cost de Bordeaux Billi, Charleroi T2, Marseille MP2, Beauvais ● Réviser les trajectoires et les procédures pour limiter et réduire les nuisances sonores, en prenant exemple sur d'autres aéroports proches de zones urbaines ● Remettre en cause l'axe de la piste de l'atterrissage par le nord alors que l'ILS de catégorie 1 qui est prévu permet un léger décalage (5°) ● Intégrer des procédures de décollage permettant de réduire le bruit sur Rezé et Bouguenais
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Une option de réaménagement de l'existant plus modeste et fonctionnelle en limitant les démolitions, pour des coûts moins élevés (moins de 200 M€) :</p> <p>Pour la piste :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Revoir les espaces utilisés par l'aéroclub qui occupe actuellement une large place centrale ● Bâtir des terminaux low cost dans le prolongement du hall 4 actuel ● Prolonger la piste de 315 m sud, dans l'emprise aéroportuaire et décaler le seuil de 250 m au nord ● Réaménager le taxiway et les aires de stationnement avion sans déconstruction ● Déplacer au nord des hangars AGO et DGAC ● Construire des parkings de proximité ● Optimiser les trajectoires et les procédures : maintien de la trajectoire actuelle d'arrivée par le nord par beau temps, trajectoire guidée par ILS offset par mauvais temps ● Mettre en œuvre des dégagements grande vitesse sur la 03 et la 21 ● Construire un tramway en boucle avec plusieurs arrêts ● Construire un parking silo hébergeant les loueurs de voitures ● Utiliser une partie de la zone dédiée à l'aéroclub pour implanter de futures aérogares low cost « au contact » du type de celle de Bordeaux, dans le prolongement du hall 4 actuel ● Reconsidérer les restrictions de vols concernant ce type d'aviation, sur l'exemple d'autres grands aéroports régionaux (Montpellier, Nice, Lyon Saint Exupéry, Toulouse), avec la limitation/l'interdiction des vols locaux, tours de piste d'entraînement, du fait des nuisances sonores et de la gêne du trafic commercial. <p>Pour l'aérogare :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Déplacer l'aérodrome de loisirs ● Construire un terminal low cost pour 3,5 millions de passagers (comprenant celle d'un parking pour 9 avions) et rénover aérogare existante → 12,5 millions de passagers de capacité d'accueil pour un coût total d'environ 60 millions d'euros ● Travaux en 2 phases ; nouvel aérogare (20 M€ pour accueillir 3,5 MPAX) puis rénovation de l'existant (43 M€ pour accueillir 9 MPAX) ● La possibilité d'un 3ème terminal à long terme (au-delà de 12,5 MPAX, si nécessaire) ● Le desservir par le TRAM <p>(Base : Médiation de 2017)</p> <p>L'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Revoir les procédures d'atterrissage : faire voler les avions plus haut <ul style="list-style-type: none"> – en relevant la pente d'approche (actuel : 3.1° - 5,4%, légèrement supérieure à la pente standard 3° - 5,2%), sur l'exemple de Marseille ou de Chambéry → passage à 4° (recommandation de la Médiation 2017), en utilisant des approches guidées par satellite (RNAV-GNSS) – en décalant le seuil de piste : de 500 m (en plus des 210 m. actuels de la piste 21), soit un gain de 1,6 à 2,9 dB ● Revoir les procédures de décollage : effectuer les virages précoces à plus forte hauteur <ul style="list-style-type: none"> – mettre en place procédure de diminution de bruit NADP1 (montée la plus rapide possible) ; – dès la prolongation de la piste, reculer la mise en vitesse au nouveau seuil de piste ; – très rapidement, faire évoluer les procédures et mettre en place des points de survol imposés (fly over) : <ul style="list-style-type: none"> · côté Rezé, virage à 1900 m du point de décollage → virage à 630 pieds (avant Rezé) · côté Bouguenais, virage 2400 m → virage à 800 pieds (au dessus de la rocade) <p>gain attendu : réduction du bruit à 2 km de la piste de 3,22 dB, sensible pour Bouguenais-les-Couëts ou le bourg de Saint Aignan.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – à plus long terme : étudier la solution Toulouse/Acnusa (suppression des virages précoces), ou nouvelle procédure de décollage aussi proche que possible de la trajectoire de la nouvelle procédure d’approche ILS offset puis virage à 3000 pieds • Faire évoluer les trajectoires du fait des nouveaux dispositifs de guidage : <ul style="list-style-type: none"> – par défaut : trajectoire actuelle, décalée de 13°, pente augmentée à 4° et seuil décalé de 710m – par mauvais temps : trajectoire d’arrivée décalée de 5°, guidée par un ILS offset, proche de l’actuelle (pente de 4° possible) – à étudier approche à vue cadrée, approche Visual-Rnav, approches satellitaires de 1ère génération, approches hybrides, 2ème génération des approches satellitaires PBN LPV – les approches satellitaires de précision à partir de 2015 <p>L'évolution du modèle économique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revaloriser la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et l’appliquer à l’atterrissage comme au décollage, pour être plus incitative/dissuasive. (au plan national) ; faire évoluer la réglementation de façon à ce que cette taxe soit plus en phase avec les nuisances réelles : <ul style="list-style-type: none"> – une taxation à l’atterrissage comme au décollage ; – une variation en fonction du bruit réel de l’appareil ; – une modulation horaire correspondant à la gêne et sans effets de seuil • Mettre en cohérence restriction (couvre-feu) et tarification (ex. pour un couvre-feu « léger » - pas de vols programmés la nuit mais des retards acceptés - des tarifs très dissuasifs doivent s’appliquer aux vols ayant des retards) <p>Pour la desserte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mise en œuvre d’un TRAMWAY avec le prolongement de la ligne 3 par une boucle à voie unique de 5 km, solution à moindre coût (inscription dans la voirie existante, dont les 2 franchissements de la rocade, surélévation de la ligne électrique très haute tension ; soit un budget total de 35 M€) • A partir de Neustrie, desserte de l’aéroport avec un arrêt devant le nouveau terminal low cost), un arrêt devant l’entrée du hall 1, puis la dessert de la zone D2A Airbus (deux arrêts) et retour vers l’Espace Diderot avec un nombre d’arrêts intermédiaires à déterminer • Dans l’attente : 1 ou 2 parkings silos et des travaux routiers nécessaires (élargissement de la D85 entre la rocade et l’aéroport, désenclavement de la zone D2A, amélioration des dessertes par le sud)
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • Un véritable couvre-feu du type Orly, c’est-à-dire, une fermeture, hors urgence liée au sanitaire, à la sûreté ou à la sécurité des biens et des personnes (pour éviter la dérive vers des défauts de ponctualité), sur le créneau 23h00 – 6h00 • Des restrictions sur les « franges » : 22h - 23h et 6h - 7h., avec des tarifs dissuasifs, sur la base des recommandations ACNUSA (interdire dès 22h les avions les plus bruyants, de marge inférieure à 13 ; planifier sur plusieurs années un renforcement des exigences / avions de seuil de marge inférieure à 18) • Pour les aides : <ul style="list-style-type: none"> – Améliorer le dispositif d’aide du PGS : taux de prise en charge de 100%, des systèmes solidaires de prêt à taux zéro, des délais de traitement administratif plus courts, l’information des locataires et des propriétaires bailleurs, permettre aux sociétés d’exploitation aéroportuaire et aux collectivités d’emprunter à hauteur des besoins de financement non couverts en gageant la dépense sur les recettes futures de la TNSA. – Rendre effectif dès 2019 le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FNCA) – Traiter les demandes dans des délais décents, avec un tableau de bord examiné tous les trimestres à la CCE – Déterminer quel serait le niveau sonore du PGS qui correspond à la préconisation de l’OMS sur la réduction du bruit des avions en indiquant qu’au-delà de 45 décibels le jour et 40 décibels la nuit, et étudier un dispositif de soutien à l’insonorisation pour les populations situées à l’intérieur de la courbe correspondante

Compagnie EASYJET	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • La stratégie environnementale d’EASY JET: <ul style="list-style-type: none"> – La décarbonation progressive, avec des émissions de carbone par passager par km réduites de 32% depuis 2000, avec un objectif de - 38% à 2022, grâce à l’utilisation plus efficace du carburant, des taux de remplissage très élevés (actuellement 93%) et de nouvelles technologies – La modernisation de la flotte grâce aux A320neo, dont les moteurs CFM56 permettent une réduction de 15% des émissions de CO2 et de 50% des nuisances sonores au décollage et à l’atterrissage par rapport à la génération précédente – L’expérimentation de batteries à hydrogènes en soute, alimentées par l’énergie générée par les freins à l’atterrissage, pour permettre aux appareils de se déplacer depuis ou vers la piste sans émissions de CO₂. – La collaboration sur des projets de vols à courte distance avec des avions entièrement électriques d’ici 10 ans (portée cible de 530 km) • Le trafic et l’activité économique générée par Nantes Atlantique (2 200 emplois directs) en hausse importante ces dernières années, avec la croissance des liaisons court et moyen-

	<p>courrier pour renforcer la connectivité directe du territoire et le développement des échanges économiques et touristiques de la région 57% du trafic sur la plateforme)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des politiques d'investissement des aéroports financées par les redevances acquittées par les compagnies aériennes, dont il est attendu qu'elles soient adaptées aux besoins des utilisateurs et à la capacité à répondre, en maîtrisant au mieux les coûts, aux enjeux d'avenir du secteur • Des projections de trafic à 10 ou 20 ans dépendant fortement de l'évolution de la politique aéroportuaire du Grand Ouest et de l'aéroport de Nantes • Désaccord sur les propositions de la DGAC, de 470 à 900 M€ et sans prise en compte des possibles mesures environnementales : car prématurées et de nature à augmenter considérablement les coûts d'utilisation de l'aéroport, remettant ainsi en cause son attractivité, voire les opérations existantes → nécessité d'envisager une évolution progressive des capacités, laissant des marges de manœuvre aux acteurs aériens et au concessionnaire pour s'adapter au contexte dans les prochaines années. • Un couvre-feu à partir de 22h : une hypothèse de nature à remettre en cause les compagnies basées, dont le modèle repose sur l'utilisation de l'avion 11h à 12h par jour pour proposer des tarifs accessibles ; Des conséquences encore plus importantes encore car imposerait de ne plus programmer d'arrivées après 20h pour réduire les risques liés aux perturbations susceptibles de retarder les derniers vols, empêchant la dernière rotation quotidienne : une mesure qui amoindrirait considérablement la viabilité des opérations Easyjet à Nantes avec des conséquences pour la flotte basée, les équipages et les lignes • La mise en place d'un couvre-feu de h à 6h (consensus exprimé par les 24 Maires de l'agglomération nantaise) avec une exception pour les compagnies basées : un compromis acceptable dans le cas particulier de Nantes Atlantique, compte tenu de sa situation géographique, qui ne remettrait pas en question le développement de la compagnie à Nantes, tout en interdisant les vols de nuit
<p>Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option</p>	<p>En vue de baisser les nuisances sonores dans la configuration de piste Nord-Sud :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une meilleure utilisation des infrastructures : allongement de 400 mètres de la piste actuelle avec des décollages à poussée réduite, sans effet notable sur les continuités écologiques • La modulation des redevances en fonction du niveau de nuisance des appareils utilisés, pour inciter à un renouvellement plus rapide des flottes • Des innovations dans les opérations <ul style="list-style-type: none"> – L'approche en descente continue (CDA) et une meilleure optimisation des trajectoires et des descentes, pour réduire les temps de vol et le bruit en réduisant la distance au sol. – La mise en place d'un ILS (système d'aide à l'atterrissage) sur la piste 21 pour redresser l'axe d'atterrissage, permet une descente plus forte depuis plus haut, réduisant la poussée et le bruit. – La décélération continue des moteurs à l'approche (une procédure aujourd'hui standard). – L'approche CONF 3 (déjà la configuration préférentielle sur l'ensemble du réseau easyJet) avec un moindre braquage des volets, qui ralentit la puissance des moteurs et donc réduit leur bruit. – Le taxi-ing à moteur unique (single engine taxi-ing), pour réduire les émissions de 50% et la nuisance sonore au sol, utilisé automatiquement sauf si le temps de taxi-ing est en deçà de 3 minutes – La réduction de l'usage de l'APU (Unité auxiliaire d'alimentation), générateur de bruit de turbine, en favorisant l'utilisation de GPU (stations fixe au sol d'alimentation électrique). – L'électrification du ravitaillement des avions avec des GPU/APU (ground power units) électriques et une plus grande utilisation de véhicules électriques pour l'assistance au sol (Cf. Gatwick et ailleurs). • Une collaboration plus étroite entre les compagnies et le gestionnaire du contrôle aérien Nantais (ATC), pour une exploitation plus optimale et flexible des procédures et systèmes de navigation aérienne de l'aéroport et de son espace aérien, tout en maintenant la sécurité et la fluidité du trafic aérien
<p>Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Du fait que l'essentiel de la croissance du trafic provient des compagnies court et moyen-courrier low-cost, porteuses du développement de la connectivité aérienne et de l'aéroport, dont plus de 90% des vols sont au départ ou à destination d'une ville européenne : construire une aérogare dédiée aux compagnies low-cost, avec des redevances différenciées en fonction des infrastructures fournies et utilisées, pour répondre à la problématique de saturation à court terme et améliorer le service offert aux passagers • La nécessité que la nouvelle concession, en 2021, ne conduise pas à une augmentation injustifiée des redevances <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place un régulateur indépendant du transport aérien avec un droit de regard sur les termes du contrat de concession pour garantir la bonne consultation des usagers, contrôler l'efficacité des dépenses d'exploitation et d'investissement et éviter des profits excessifs. – Utiliser pour le projet de réaménagement de Nantes Atlantique des fonds versés par les compagnies aériennes pour le préfinancement du projet NDDL • Moduler les redevances en fonction du niveau de nuisance des appareils utilisés, pour inciter à un renouvellement plus rapide des flottes <ul style="list-style-type: none"> – Réviser les catégories d'avions par taille et performance environnementale, et appliquer des redevances réduites aux avions de dernière génération pour encourager l'utilisation d'appareils plus propres : rééquilibrer les marges de bruit correspondant à chaque groupe acoustiques définis par l'arrêté du 26 février 2009, pour que les groupes 4 et 5a comprennent uniquement les appareils les plus silencieux tels que les avions de nouvelle génération comme l'Airbus A320neo et l'Airbus A321neo ainsi que les avions utilisant des technologies vertes <p>Mettre en œuvre des coefficients de modulation de la redevance d'atterrissage applicables à l'aéroport de Nantes allant au-delà des coefficients actuellement appliqués par l'aéroport, intégrant également une surcharge pour les vols de nuit plus ambitieux, afin de stimuler l'utilisation d'appareils plus écologiques</p>

Sur la base d'une piste transversale :

Collectif promouvant une piste transversale minimale pour Nantes Atlantique	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> ● L'option piste transversale de la DGAC : <ul style="list-style-type: none"> – maximisée pour accueillir le trafic: 2'900 m de long + 240 m de runway end safety area (RESA) et 900 m de rampes lumineuses, pour 4,7 km en tout, – sur une emprise difficile à placer qui a imposé un positionnement très au sud de la plate-forme actuelle, croisant le chemin de fer – induisant un plan d'exposition au bruit qui survole partiellement des zones urbanisées à Pont-St-Martin et Bouaye principalement – avec la perspective d'une concession longue pour amortir ce coût, et de redevances élevées, ce qui diminuerait l'attractivité de l'aéroport ● Les 2,9 km de piste : pas nécessaire pour les appareils moyen-courrier utilisés très majoritairement à Nantes (B737/A320) → 1 830 m suffiraient au moyen-courrier le plus limité, le 737-9, y compris sur piste humide (relevé par la médiation de 2017 avec l'étude d'une longueur « minimale » de 1800m qui ne permet que des atterrissages, sans marges en cas de conditions dégradées) ● Les marges RESA : trop importantes → le standard ICAO est de 90 m (voire 60 m, encore largement utilisés aujourd'hui) et ne fait que recommander sans imposer une longueur de 240 m (incidents runway overrun plutôt rares, et possibilité d'ajouter des Engineered materials arrestor system (EMAS) en matériaux qui dissipent l'énergie d'un appareil lors d'un dépassement de la piste)
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Exploiter 2 pistes croisées</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Conserver la piste actuelle pour accueillir les gros-porteurs qui opèrent à Nantes : l'A330 d'Air Transat pour Montréal, 1 fois par semaine (et 2 fois en A321LR), et l'A330 hebdomadaire de XL Airways pour la Martinique (seulement en hiver) ● Construire une piste transversale courte de 1'830 m + 2*90 m = 2'010 m en tout, plus au nord de l'emplacement prévu dans l'option 4, plus proche de l'aérogare, en modulant son orientation pour minimiser les populations survolées. <ul style="list-style-type: none"> – Avec la possibilité de faire varier de quelque degrés les procédures d'approche et de décollage, même en gardant un ILS et sans impact de bruit fort comme lors d'un virage bas, afin de moduler finement cet impact. – Avec des aides à l'atterrissage type ILS pour une meilleure fiabilité des opérations <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'ILS catégorie 3 sur l'actuelle piste 03/21 ▪ un ILS de catégorie 1, sur la piste transversale courte, légèrement désaxé pour éviter le plus possible le survol de Pont-Saint-Martin pour les atterrissages venant de l'Est – Des rampes lumineuses installées aux deux extrémités de la piste, y compris au-delà de la voie ferrée, et à terme, la navigation satellitaire pour un meilleur service pour toutes les approches ● Avantages : <ul style="list-style-type: none"> – pas de coupure de la voie ferrée, – déviation limitée de la route actuelle, – une grande partie de la nouvelle piste dans l'enceinte actuelle, – très peu d'habitations dérangées dans le contour de la zone LDEN 55 d'environ 10km de long de part et d'autre et de 1 km de large environ – Coût limité (moindre tenue de charge, largeur limitée, taxiways plus courts et moins larges)
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	

DEINA Défense des élèves impactés par Nantes Atlantique	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> ● Un projet non abouti ● Le rappel de la chute d'un avion sur le terrain de football de Saint Aignan de Grandlieu en 1980, et des risques sur la santé ● L'opposition au maintien de la piste Nord-Sud ● Le souhait d'un transfert à terme ● Mais le soutien à une option piste unique et transversale aménagée par rapport à l'option présentée, pour éviter le survol des établissements scolaires, sur la base d'un recensement des écoles situées à l'intérieur du PEB actuel (près de 8500 élèves), et pour éviter les impacts sur les établissements scolaires de Bouaye et de Brains

Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	L'amélioration de l'option Piste transversale Une option piste unique et transversale plus au nord et à l'est que l'option présentée (Cf. illustrations)
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	

GICA-NA Groupe d'intérêt collectif pour le réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • La préférence pour un transfert sur un autre site, mais, suite à la décision du réaménagement, un seul paramètre fondamental de choix : « le non-survol de Nantes », intolérable sur le plan humain, environnemental et sécuritaire ; le nombre de personnes impactées par les nuisances • La possibilité donnée par la piste transversale (l'option 4) de diminuer drastiquement le nombre de riverains impactés (10 fois moins environ), et la question de faire un nouvel aéroport complet autour de la piste transversale • La nécessité de faire jouer la solidarité de la métropole nantaise pour éviter aux Nantais et Aignonais plusieurs décennies de nuisances. • L'absence d'information de la grande majorité des Nantais (surtout du centre-ville) sur la mise aux normes et l'abrogation de la dérogation pour Nantes Atlantique, et sur le survol du centre-ville en permanence dès 2021. • Un réaménagement indispensable car un transfert n'est pas envisageable à court terme, mais pas un réaménagement à minima, car nécessité d'un aéroport du Grand Ouest de classe A et impactant un minimum de riverains • Une solidarité avec les « nouveaux riverains » et des compensations exceptionnelles avec un droit de délaissement. <ul style="list-style-type: none"> • La piste transversale : une solution évoquée dès 2003 comme une alternative au transfert à NDDL par de nombreux opposants à NDDL. • 3 critères de choix : <ul style="list-style-type: none"> – Le nombre de personnes impactées : le réaligement de l'approche des atterrissages sur Nantes va impacter de très nombreux nouveaux Nantais (80 000) ; La piste transversale diminue le nombre des personnes impactées par l'aéroport avec un nombre très faible de nouveaux impactés (8 000). Pas d'école, d'hôpital, d'EHPAD, etc. – La pollution et l'environnement : En 2021 80000 personnes seront sous les avions avec les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques sanitaires. – Le sécuritaire : La métropole de Nantes et son centre-ville soumis en permanence à de l'insécurité aérienne
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<ul style="list-style-type: none"> • L'option piste transverse (option P4) améliorée : <ul style="list-style-type: none"> – avec une légère modification du projet DGAC, : positionnement de la piste 100 m environ plus au nord (serait bénéfique pour Bouaye et Pont Saint Martin), pour ne plus impacter qu'un minimum d'habitations et aucune école car aucune zone à forte densité d'habitats ne sera survolée – abandon de la piste actuelle après la création de la piste transversale • La modernisation de l'aérogare existante : <ul style="list-style-type: none"> – éventuellement plus au sud, à proximité de la piste transversale pour libérer du foncier au nord et ne pas fermer l'aérogare pendant les travaux – un terminal unique avec des terminaux à niveau de service différenciés (Moderne, HQE, boutiques, restauration), desservi par une gare SNCF et interconnecté avec le TRAM – à 2 niveaux : arrivée niveau bas, départ niveau haut • Le maintien de l'exploitation actuelle : pas de couvre-feu ni de restriction supplémentaire pour les vols (application de l'arrêté de restriction actuellement en vigueur pour les avions les plus bruyants) <ul style="list-style-type: none"> – car un nombre des riverains impactés très limité – car un couvre feu serait un frein à l'activité économique – pour l'accès du plus grand nombre au transport aérien • Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare, avec un paysagement hôtels), pour diminuer les surfaces bétonnées • Un second accès à l'aéroport par la 4 voies (Nantes -Pornic D 751) avec un parking (de proximité) en silo dans l'ancienne carrière avec une navette aéroport pour ne pas passer par le périphérique nantais • La possibilité de créer à Nantes Atlantique une plateforme de fret national et international :

	<ul style="list-style-type: none"> – car les grandes plateformes d’UPS, Fedex, DHL sont absentes au profit de Rennes et que les transferts Rennes Nantes se font par camions dans les 2 sens la nuit ou le matin (impact bilan carbone) – avec la création à Nantes Atlantique d’un nouvel aéroport dans le sud de la zone Aéroportuaire en remplacement du réaménagement de l’ancien <p>L’amélioration de l’option Piste transversale</p> <ul style="list-style-type: none"> • piste plus au Nord et plus à l’EST que celle du projet de la DGAC <ul style="list-style-type: none"> – Pas de réfection importante de la piste actuelle, qui sera fermée avec la mise en service de la piste Est Ouest – Les atterrissages et les décollages en ligne droite, évitant les virages à gauche ou à droite comme actuellement, avec toutes les nuisances sonores et sécuritaires induites • Une nouvelle aérogare au Sud-Est, à proximité de la piste Est-Ouest <ul style="list-style-type: none"> – Un terminal unique avec des terminaux à niveaux de service différenciés pouvant accueillir jusqu’à 15 millions de passagers – Accès à la nouvelle aérogare à 2 niveaux située au sud par le train interconnecté avec le tram à Pont Rousseau. • Création à Nantes Atlantique d’une véritable plateforme de fret national et international • Installer un ou plusieurs parkings en silo aux abords de l’aérogare • Des dessertes routières : <ul style="list-style-type: none"> – Par l’Est : avec un accès réaménagé du périphérique – Par l’Ouest : un second accès à l’aéroport par la 4 voies (Nantes –Pornic) avec un parking (de proximité) en silo dans l’ancienne carrière avec une navette aéroport pour éviter le périphérique – Des dessertes Transports en commun : SNCF, TRAM par l’interconnexion avec le fer, Bus : ligne 48 La Neustrie –Nantes Atlantique, navette Nantes-Nantes Atlantique
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer un test de l’ILS afin d’en évaluer l’impact (nouveaux survols) avant le choix de la piste • Lancer une étude de la piste Est Ouest pour déterminer avec précision le meilleur positionnement, avec comme premier critère : avoir un minimum de nouvelles personnes impactées, sans que le coût et les difficultés d’implantation n’en limite le meilleur positionnement. • La nécessité de prévoir des aides aux nouvelles populations impactées pour pouvoir faire le choix de rester ou de partir • La nécessité d’acquérir des terres agricoles pour modifier la plateforme aéroportuaire et ses dessertes.

NA Préservons l’humain	
Les principales hypothèses prises en compte	<p>La nécessité de trouver rapidement une solution préservant au maximum l’humain, et constituant le meilleur compromis dans l’intérêt général, en cas de maintien de l’aéroport</p> <ul style="list-style-type: none"> • La solution idéale : le déménagement de l’aéroport, dans une zone très faiblement urbanisée et avec peu d’intérêt écologique ...mais une durée de mise en œuvre trop importante • La nécessité d’un réaménagement ambitieux, exemplaire et répondant aux préoccupations des êtres humains : santé, pollution, éducation, logement • La nécessité d’abandonner la piste Nord-Sud, du fait d’une piste axée sur le centre de la Métropole et les zones densément peuplées <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Orientation de piste qui impacte le moins de populations survolées possibles, accompagnées par des mesures exemplaires pour celles qui le seront • Les communes de Bouguenais, de Saint-Aignan-de-Grand-lieu et de Rezé <ul style="list-style-type: none"> – une urbanisation réfléchie depuis plusieurs dizaines d’années tenant compte du départ de l’aéroport – une qualité de vie et une mixité sociale résultant de choix politiques pertinents. – le risque d’une paupérisation des quartiers les plus touchés par les nuisances (Les Couëts, Saint-Aignan-de-Grand-lieu, le Sud de Rezé) • La nécessité d’intégrer : <ul style="list-style-type: none"> – la plateforme D2A et le pôle d’innovation Jules Verne dans le périmètre du projet (gestion du besoin de 50 hectares nécessaires à l’extension du pôle Jules Verne en cas de maintien de la piste) – les grands projets d’aménagement, tels que la ZAC des Isles à Rezé, la ZAC de l’île de Nantes. Ces projets, prévus pour accueillir plusieurs milliers d’habitants – la lutte contre l’étalement urbain (si des communes, limitrophes de Nantes sont vouées à la stagnation et ne peuvent plus accueillir de nouveaux arrivants)
Propositions de solution alternative / d’améliorations d’une option	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre une piste transversale orientée Nord-Ouest / Sud-Est dont le positionnement, plus au Nord que l’option 4 de la DGAC, et au plus près de la tour de contrôle, constitue le meilleur compromis possible pour préserver l’humain <ul style="list-style-type: none"> – Aucune zone dense, aucun bourg n’est survolé (ni Bouaye, ni Pont-Saint-Martin, ni Les Sorinières, ni Brains) – Aucune école, établissement de santé ou EHPAD n’est survolé – Division par 10 du nombre des personnes impactées par le PEB – Réduction de l’emprise sur des zones agricoles

	<ul style="list-style-type: none"> – Relocalisation des entreprises et équipements touchés – Evitement de la voie ferrée existante et réduction de l’emprise des travaux – Suppression de la piste Nord Sud après les travaux, en vue d’une urbanisation – Aucune interférence avec des zones protégées – L’impact sur les vols d’oiseaux à étudier, sachant que les avions en phase de décollage vers le Nord par l’Est ou l’Ouest croisent déjà des trajectoires d’oiseaux à basse altitude • Adopter des règles de navigation et d’exploitation contraignantes : <ul style="list-style-type: none"> – mise en place de mesures de moindre bruit adaptées – création de couloirs aériens resserrés et axés sur la piste – montée rapide des avions au décollage pour réduire les nuisances – interdiction de dévier de trajectoire avant 3 000 pieds – Couvre-feu sur la période 22h – 6h, • Prévoir des redevances d’atterrissages variables et ajustées suivant les niveaux sonores des avions • Développer l’aéroport à un rythme modéré, acceptable écologiquement et socialement • Mettre en œuvre des « compensations exemplaires » pour les riverains impactés <ul style="list-style-type: none"> – Droit de délaissement à minima pour la population située en zone C du PEB – Insonorisations exemplaires et financées à 100%, sans plafond pour ceux situés plus à distance des pistes • Envisager un projet d’accessibilité : <ul style="list-style-type: none"> – Création d’un accès à l’Ouest, direct depuis la route de Pornic, pour la population du Sud-Ouest de la Métropole – Création d’un accès à l’Est, depuis l’A83 et le futur contournement des Sorinières, pour la population du Sud et de Vendée – Désengorgement de la route de Pornic et du périphérique par ces nouveaux accès
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser une étude précise de la solution proposée : <ul style="list-style-type: none"> – Faisabilité technique vis-à-vis des contraintes de site – Faisabilité technique vis-à-vis des règles de navigation aérienne – Etudes d’impact environnementales et sanitaires

CPME des Pays de la Loire CPME Loire Atlantique	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • La responsabilité de l’État : définir la meilleure des alternatives à NDDL avec le concours des collectivités locales, élus, acteurs économiques et citoyens, en conciliant les trois principes fondamentaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> – Protection contre les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques par l’application des mesures de précaution aux risques sanitaires des riverains – Préservation de l’environnement, tout particulièrement le Lac de Grand Lieu – Performance économique de la plateforme aéroportuaire en soutien de celle des territoires • Le soutien aux différentes associations de riverains en colère. • Un cadre de référence à établir avec une vision réaliste et ambitieuse pour le territoire : <ul style="list-style-type: none"> – Un aéroport non pas pour Nantes mais pour le Grand Ouest – Une perspective à 15 millions de passages en 2035/40 – Une analyse complète et transparente des différents scénarii • La situation géographique de Nantes Atlantique : <ul style="list-style-type: none"> – plutôt intéressante au plan économique (proximité avec les pôles industriels (Airbus et ses sous-traitants et les autres entreprises de la D2A), les centres de recherches (EMC2, IRT) et le pôle agro-alimentaire (MIN)), – mais une desserte limitante (engorgement des accès et des parkings...) – et des nuisances liées au survol de Nantes et de plusieurs communes de la métropole sud Loire, du lac de Grand Lieu et d’établissements scolaires • La confiance dans les capacités d’innovation au bénéfice de structures et d’avions de moins en moins impactant au niveau écologique • Le désengagement de l’Etat du Grand Ouest (Port de Saint Nazaire au bénéfice du Havre, pas de LGV, abandon de NDDL) alors que de nombreuses entreprises parisiennes, françaises et internationales s’installent dans l’Ouest, à Nantes (+13 000 habitants / an pour la métropole), à Rennes, dans les Pays de la Loire, en Bretagne

	<ul style="list-style-type: none"> • Le transfert : la solution « première » mais prendrait a minima une quinzaine d'années. • Dans l'attente, au titre de l'intérêt général en termes d'attractivité et de développement d'avenir : l'alternative « piste transversale » préférentielle, car évitant à la fois les zones naturelles protégées et les zones urbaines à forte densité d'habitats
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'option Piste transverse : <ul style="list-style-type: none"> – Construire des parkings au sud de la nouvelle piste – Construire au nord de la plate-forme une infrastructure routière en doublement du périphérique sud permettant une large connexion entre les pôles industriels, les centres de recherche, la plateforme aéroportuaire et le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé – Rechercher du foncier (~50 hectares) pour le développement des centres de recherches et l'implantation d'un centre de formation professionnelle. – Implanter une plateforme multimodale (Route / TRAM / SNCF) en connexion avec les terminaux passagers et en desserte commune avec la zone industrielle
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à disposition les informations nécessaires à la bonne compréhension et analyses sur les enjeux et perspectives proposées, pour une vue d'ensemble et une prise de décision non contestée : <ul style="list-style-type: none"> – Étude sur les nuisances sonores prenant en compte les nouvelles normes de l'OMS d'octobre 2018 – Étude des nuisances sanitaires qui n'a jamais été réalisée – Étude sur la mobilité que les collectivités viennent de lancer • Etudier toutes les contributions sans arrière-pensée

Transfert de Nantes Atlantique

COCETA Collectif des citoyens exposés au trafic aérien	
Les principales hypothèses prises en compte	<p>Le contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une médiation partisane et une décision de renoncer au transfert prise contre la volonté démocratique • L'exemple de Beauvais Tilly (couvre-feu instauré avec 7 500 mouvements et la piste parallèle à la ville, des aides complémentaires à l'insonorisation, l'élargissement du périmètre du PGS avec une zone de transition) • L'obsolescence de Nantes Atlantique et la proximité du lac de Grand Lieu (site remarquable, classé, protégé) • Une forte urbanisation à proximité de l'aéroport du fait du PLU incluant le transfert, qui va se poursuivre, incluant des familles modestes • L'absence d'éléments fondamentaux sur l'impact sanitaire du maintien de la plateforme actuelle • Une pollution chimique due au kérosène (additifs, roulages de longue durée, travail sur la piste, climatisation ou chauffage des locaux, activité de logistique routière, embouteillages sur le périphérique nantais) • Les risques liés aux PUF Particules Ultra Fines, aux oxydes d'azote, au dioxyde de soufre, aux composés organiques volatiles, au monoxyde de carbone, sur les enfants, les personnes âgées les insuffisants cardiaques ou respiratoires, les asthmatiques, les personnes atteintes de troubles bronchiques • La priorité à donner à la santé, et des règles de prévention à respecter (recommandations de l'OACI) : <ol style="list-style-type: none"> 1- Agir à la source de la nuisance : diminuer l'exposition des zones densément peuplées (éloigner le risque de sa cible) 2- Appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme...) 3- Appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, mesures d'insonorisation...) • La gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien, et rappel des données ou conclusions d'études, et de perturbations du sommeil, de troubles anxio dépressifs, d'effets sur le système endocrinien, le système cardiovasculaire et le système immunitaire, d'augmentation de la mortalité, de baisse des performances intellectuelles, de retard des apprentissages • Le besoin d'un équipement aéroportuaire digne du dynamisme économique de la métropole nantaise et de son attractivité • Le dilemme de devoir maintenir et permettre le développement économique tout en préservant la santé et la qualité de vie de ses habitants • Les conséquences d'un maintien de l'aéroport : <ul style="list-style-type: none"> – La mort programmée des bourgs de Saint-Aignan de Grand Lieu et de Bouguenais Les Couëts – Les risques sur le développement des entreprises de la zone d'activité D2A – foncier disponible – enclavement – encombrements routiers – Les surcoûts d'un maintien de l'aéroport – L'impact sur l'urbanisme et l'immobilier en l'absence de foncier libéré ou des contraintes sur les communes riveraines (périmètre du PEB) – L'impact sur l'attractivité de la métropole (gouvernance, attractivité touristique et commerçante du centre-ville de Nantes)

	<ul style="list-style-type: none"> – La massification des emplois sur la seule zone de Nantes/Saint-Nazaire au détriment des territoires périurbains, des villes moyennes de la région et des zones plus rurales • L'ensemble de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu est soumis à la loi Littoral • Des effets négatifs majeurs sur l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> – option de référence : survol du lac à l'atterrissage et au décollage, milieu de lande riche d'un ensemble d'espèces végétales très rare sur la « couronne » nantaise, corridor écologique est/ouest situé entre le sud de la piste et la Groizonnerie, zone humide sous la piste, 2 ruisseaux recevant les effluents de la piste qui se jettent dans le lac – allongement de 400 m de la piste : coupure du corridor écologique est/ouest, destruction de zones humides, et d'une zone de lande très intéressante, Remblai nécessaire – allongement de 800 m de la piste : effet défavorable très important sur les zones humides et sur le ruisseau de la Bretagnerie, 1 zone d'habitats écologiques d'intérêt, fragilisation d'un corridor écologique principal, option non étudiée dans l'expertise MNHN de septembre 2017 – piste transversale : le ruisseau de la Patouillère, des zones humides sur 25 hectares et plusieurs étangs, remblai nécessaire, bois de la Ville au Denis, corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire, alimentation quotidienne des oiseaux, dont ceux du lac – piste « en V » : déboisement important du Bois de la Ville au Denis, remblai nécessaire, corridor écologique nord/sud, entre le lac et la Loire, ruisseau "Le Bougon" à détruire sur 500 m. • Le risque d'un crash dans le lac, avec les conséquences sur l'environnement et la biodiversité. <p>Les conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La solution du transfert comme seule qui répondra parfaitement aux différents objectifs : sanitaires, écologiques et économiques ; et actée par le Ministère de la transition écologique et solidaire en 2016 au titre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) • Un transfert inéluctable du fait de la progression du trafic (estimée à 14 MPAX et 87000mouvements en 2035) • Le maintien : une partie de l'investissement supporté par le concessionnaire, et l'autre (accès, déviations d'ouvrages existants, compensations loi sur l'eau, etc.) payée par les contribuables à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros. • La répartition du trafic sur d'autres plateformes : illusoire (durée d'accès à ces aéroports et phénomène de concentration des compagnies aériennes qui choisissent l'aéroport d'implantation)
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Une proposition alternative de transfert :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un transfert sur les bases suivantes : <ul style="list-style-type: none"> – un rayon de 30/40 kms, autour de Nantes. – un espace libre de 800 ha environ, à proximité de l'autoroute et de la voie ferrée TGV Paris-Nantes – l'impact sanitaire sur les populations faible, et l'impact sur l'environnement limité • 4 secteurs géographiques possibles, avec certains élus se disant favorables à l'implantation d'un tel équipement structurant sur leur territoire : <ul style="list-style-type: none"> – Entre l'autoroute Nord d'Ancenis et les D 164/923 – Le quadrilatère Nord-sur-Erdre/Petit-Mars/Ligné/Joué-sur-Erdre – L'intersection entre Nozay et la D771 (Option plus problématique - réaction de la population - présence de la forêt du Gâvre, site remarquable et zone Natura 2000) – La zone délimitée par les D 923/163/178
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • La demande d'un transfert de Nantes Atlantique, et dans l'attente : <ul style="list-style-type: none"> – Plafonnement du trafic à 40 000 mouvements et 4 millions de passagers – Des mesures de protection des populations survolées similaires à celles de Beauvais Tilly (Couvre-feu de 22h à 6h ; compensation supplémentaire d'aide à l'insonorisation dans la zone PGS ; élargissement de la zone du PGS a une zone de transition) • La mise en œuvre d'une étude sanitaire sur l'incidence des roulages sur le taxiway qui peuvent durer jusqu' à 10 minutes par avion avec une combustion non optimale • La prise en compte du coût des atteintes à la santé dans les externalités négatives du transport aérien • La révision par la France des valeurs limites réglementaires (valeurs limites de la loi bruit de 1992 et de la transposition de la directive européenne 2002/CE/49) pour respecter les préconisations de l'OMS de 2018 • La modification de la loi relative à l'instruction des DUP, en donnant un délai maximum aux procédures, de façon à viser une mise en service d'un nouvel aéroport en 2028

	COLTRAN Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique
Les principales hypothèses prises	<ul style="list-style-type: none"> • Un transfert indispensable du fait du dynamisme du Grand Ouest et de sa position excentrée en Europe : <ul style="list-style-type: none"> – + 40 % d'emplois depuis 20 ans et + 1,5 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2040 ; les régions Bretagne et Pays de la Loire parmi les plus dynamiques d'Europe

<p>en compte</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Le Grand Ouest peu relié aux réseaux européens de la Grande Vitesse – Une localisation de Nantes Atlantique dans un milieu urbain contraint, et 1 piste dans l'axe du centre-ville de Nantes • Les limites d'une mise en réseau et d'une régulation du trafic <ul style="list-style-type: none"> – Le transfert modal de l'avion vers le TGV a déjà eu lieu – « <i>La répartition du trafic sur plusieurs plateformes est illusoire</i> » (durées d'accès à ces aéroports, « <i>conditions du marché du transport aérien conduisant les compagnies à concentrer et optimiser leur offre au plus près de leur bassin de chalandise</i> » ; « <i>une régulation administrative qui viserait à contraindre le développement du trafic poserait des difficultés juridiques</i> » Cf. rapport CGEDD 010459-01 03/2016) • Le réaménagement de Nantes Atlantique difficile du fait de la Loi Littoral dans l'environnement du Lac de Grand-Lieu <p>⇒ La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest : un enjeu majeur pour 8 millions d'habitants (l'équivalent de la Suisse qui compte 2 aéroports internationaux)</p> <p>Consolidation des réflexions des associations, élus et acteurs du monde économique favorables à l'alternative transfert pour progresser dans l'analyse des conditions de mise en œuvre en tenant compte de la situation immédiate, des contraintes et en admettant une démarche se déroulant dans un cadre démocratique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comparaisons multicritères de l'alternative transfert (Cf. contribution n°& de COLTRAN) à partir du tableau de comparaison du dossier de concertation <ul style="list-style-type: none"> – de favorable à extrêmement favorable sur tous les critères sauf les critères « foncier, terres agricoles et sols » et « biens matériels, paysage et patrimoine culturel » (mention Défavorable) – un coût équivalent au réaménagement de Nantes Atlantique ((470 à 900 millions € hors desserte en transports collectifs), pour une durée de concession respectant les règles habituelles économiques et de financement pour ce type d'investissement souvent adossé à une durée de concession de 50 ou 55 ans – un projet en 2 phases : mise à niveau des infrastructures de N.A. pour répondre aux besoins d'exploitation puis construction et exploitation de la nouvelle plateforme <p>Le projet d'aménagement du Grand Ouest : l'aménagement de Nantes Atlantique, nécessaire au stade actuel, ET la recherche immédiate d'un site alternatif</p>
<p>Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option</p>	<p>Une proposition alternative de transfert :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur la base des critères de superficie, et de « morphologie » de l'emprise, de géographie territoriale, de relation avec la zone de chalandise (route, train), • En prenant en compte l'analyse cartographique des enjeux humains, environnementaux, économiques et agricoles connus sur le territoire des Pays de la Loire et réalisée par la DGAC (données DREAL) <p>⇒ Identification de 4 zones qui répondent à des degrés divers aux exigences majeures du cahier des charges :</p> <ul style="list-style-type: none"> – entre l'autoroute au nord d'Ancenis, et les D164 et D923 – entre la D164 et les D131 et D178 à Nort- sur Erdre: quadrilatère Nort/Erdre, Petit Mars, Ligné, Teillé, Riaillé, Joué sur Erdre avec extension possible vers Héric – un peu plus au nord l'intersection entre la N137 (à Nozay) et la D771 – en bordure nord est du département : triangle (et ses abords) limité par les D923, D163 et D178, territoire comprenant des zones d'activité artisanale ou de petite industrie (Ancenis, Riaillé, Moisdon, Châteaubriant, Saint Mars la Jaille, en44, Pouancé, Segré , en 49) <ul style="list-style-type: none"> • Un accueil positif et ouvert des élus • Aspects procédures et délais : <ul style="list-style-type: none"> – texte de référence international : la Convention d'Aarhus, ratifiée par la France en 2002, avec comme résultat « la mise à disposition du public de toute les données relatives à l'Environnement détenues par les administrations et services public », en Europe, la directive INSPIRE et pour la région le site internet : sigloire – application au projet d'aménagement de l'aéroport du Grand Ouest (Cf. avis exprimé ci-contre) de l'objectif 2 de la Convention d'Aarhus ratifiée par la France en 2002 "favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant un impact sur l'environnement" afin d'éviter que "la protection de l'Environnement et la Santé Publique soient les variables d'ajustement » d'un projet
<p>Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réétudier les projections de trafic en nombre de passagers et en nombre de mouvements commerciaux en tenant compte des spécificités régionales, des contextes économiques et démographique, des besoins de mobilité aérienne du GO, de la banalisation du transport aérien et de l'évolution du recours à ce mode de transport qui se situe pour la France, dans la moyenne basse de l'UE • Les 4 sites proposés à approfondir, par analyse multicritère incluant des critères sociologiques et de politique locale • L'application de l'objectif 2 de la Convention d'Aarhus ratifiée par la France en 2002 "favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant un impact sur l'environnement" afin d'éviter que "la protection de l'Environnement et la Santé Publique soient les variables d'ajustement » d'un projet • La restauration par l'Etat la confiance des Corps Intermédiaires des Régions Bretagne et Pays de La Loire, du département de Loire-Atlantique, de Nantes et sa Métropole et des citoyens démocrates contribuables consultés le 26 juin 2016 : <ul style="list-style-type: none"> – engagement sur un transfert

	<ul style="list-style-type: none"> – protection des habitants survolés à basse altitude – perspective réaliste de développement d'un Grand Ouest dynamique économiquement et démographiquement – les moyens donnés au Grand Ouest de rester connecté aux principales villes d'Europe et d'autres continents – les moyens donnés à un futur concessionnaire d'une réelle possibilité de croissance • La mise en débat d'un projet élargi à la réalisation d'un Aéroport du Grand-Ouest et traité dans l'esprit de la déclaration de Rio (juin 1992 - participation du public à un stade préliminaire par « un débat sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet »), incluant toutes les options.
--	--

Restriction du trafic aérien, associé à un maintien de Nantes Atlantique

REZE à Gauche Toute	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • Contestation des hypothèses de trafic dont l'augmentation du trafic aérien <ul style="list-style-type: none"> – n'est pas souhaitable : raisons globales (lutte contre le réchauffement climatique) et locales (nuisances et des pollutions pour la population riveraine) – ni inéluctable : la puissance publique a les moyens de prendre des mesures efficaces dans le sens de cette limitation • L'absence dans le dossier de concertation de données pour établir un diagnostic du trafic actuel et futur de Nantes Atlantique, alors que ces données existent • La nécessité de limiter globalement le trafic aérien en France, avec : <ul style="list-style-type: none"> – Le report modal vers le train quand possible et pertinent : taxation du kérosène (à négocier au niveau international par la France), écotaxe spécifique au transport aérien à un niveau suffisant pour faire baisser le trafic – Le renforcement de l'attractivité du train : rééquilibrage tarifaire, amélioration de l'offre ferroviaire (trains de nuit, fiabilisation des horaires, facilitation des correspondances...), simplification de la tarification, – La suppression (par la loi) des liaisons aériennes françaises quand il existe une alternative par le train d'une durée raisonnable (5h.) – La mise en place d'alternatives aux déplacements professionnels : train de, téléconférence, déplacement du lieu de réunion, groupement des réunions..., avec une campagne de sensibilisation massive, couplée à des incitations fiscales efficaces, pour inciter les entreprises à ne payer l'avion à leurs employés que lorsque c'est réellement inévitable. – La mise en place de quotas individuels de gaz à effet de serre par habitant de la planète, restrictif pour l'avion, mis en œuvre de façon progressive (exemple de pratiques municipales pour fixer le prix de l'eau) <p>La conviction que, dans les 5 à 10 prochaines années, l'attrait des Nantais pour le pourtour méditerranéen de juillet à septembre va s'estomper au profit d'un tourisme plus local et régional accessibles par les transports publics, du réchauffement climatique</p>
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Une alternative basée sur la décroissance du trafic à Nantes Atlantique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supprimer les vols au départ/arrivée de Nantes Atlantique vers Paris, Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg (moins de 5 h. de train), éventuellement vers Mulhouse, Marseille, Pau, Montpellier, Toulouse (moins de 7 h.) • Réduire les vols à bas coût, responsables de l'augmentation du trafic à Nantes Atlantique • Elargir la durée de couvre-feu de 21h à 7h00 • Supprimer les politiques tarifaires favorables au bas-coût, dont : <ul style="list-style-type: none"> – La modulation pour la création de nouvelles routes régulières pour passagers (abattement de 80 % sur la redevance atterrissage et pax embarqué la 1^{ère} année, et 70% la 2^{ème}) (décision de la Commission Consultative Economique du 10/11/2011) – L'exonération de redevance de stationnement pour les compagnies "basées", incitatives pour les compagnies bas-coûts • Prévoir une reprise en main par le public de l'exploitation de l'aéroport, pour de l'intérêt général (cadre de vie, atténuation du changement climatique) ou obliger contractuellement le futur gestionnaire à supprimer les dispositions favorables aux compagnies à bas coût • Mutualiser les aéroports de l'ouest, qui proposent tous des vols internationaux, sauf la Vendée Soit une baisse de 33 000 mouvements annuels, et un nombre de mouvements commerciaux porté à 29 500 en 2040, en tenant compte d'une modulation de la hausse de la population • Reporter une partie de l'activité de l'aéroclub (11 000 mouvements non commerciaux par an) sur les aéroclubs de départements voisins
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	

	Elu.e.s écologistes et citoyens (EELV Pays de la Loire ; Groupe écologiste et citoyen Pays de la Loire ; Groupe des élu.e.s écologistes et citoyen de Nantes et Nantes Métropole ; Groupe écologiste Ville de Saint Nazaire)
Les principales hypothèses prises en compte	Un contenu et un périmètre trop restreint de la concertation ; un manque de chiffres et données indépendantes actualisés
Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Une alternative basée sur la décroissance du trafic à Nantes Atlantique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un projet de réaménagement cohérent avec les enjeux climatiques et la protection des riverains : <ul style="list-style-type: none"> – Limiter le développement de l'aéroport dans son emprise foncière actuelle et au niveau de fréquentation actuel – Exclure la construction d'une nouvelle piste et limiter l'agrandissement de la piste existante – Optimiser la trajectoire d'atterrissage actuelle par le nord pour limiter les nuisances – Etendre et faire appliquer le nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) en faveur de la protection des riverains – Interdire tous les vols de nuit de 22h30 à 6h – Mettre en œuvre le réaménagement le fonds de compensation annoncé par l'Etat – Rattraper le retard pris avec des améliorations à très court terme pour la sécurité (rampe lumineuse, radar), l'accueil des usagers et personnels (parkings, espaces dans les aérogares) ou l'accessibilité (desserte en transport en commun, accès cyclable sécurisé). • Repenser l'accès à l'aéroport et à la zone aéroportuaire en priorisant les transports en commun <ul style="list-style-type: none"> – A court terme, développer l'accessibilité de l'aéroport et de la zone aéroportuaire par des navettes à haut niveau de service et à des tarifs attractifs – A moyen terme, étudier et prioriser le développement de transports en commun structurants (train, tramway, tram-train) depuis la gare de Nantes, mais aussi depuis l'ensemble de la Métropole et sa zone de chalandise – Rendre l'aéroport et sa zone d'activités accessibles de manière sécurisée à tous les modes de déplacements doux • Interroger le modèle économique de l'aéroport à l'heure du réchauffement climatique <ul style="list-style-type: none"> – Repenser le modèle économique du réaménagement de l'aéroport pour respecter nos engagements internationaux pour le climat, avec des données réactualisées – Inclure dans ce modèle le travail sur la complémentarité avec les autres aéroports de Bretagne et Pays de la Loire – Payer le juste prix du billet d'avion (actuellement : exonération de la TICPE et de la TVA sur le kérosène, exonération de TVA ou TVA à taux réduit sur les billets, avantages sociaux pour les compagnies low-cost et parfois subventions publiques pour attirer ces compagnies) – Construire le futur contrat de concession pour respecter les engagements sur le climat (encadrer le développement des lignes low-cost et les vols intérieurs ; clauses RSE) <p>Prioriser les transports alternatifs à l'aérien pour les déplacements nationaux au départ de Nantes et du GO</p>
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	

	Commune de Rezé
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • Des inquiétudes de plus en plus fortes du fait de l'augmentation du trafic et de la création de nouvelles lignes • Le facteur « qualité du cadre de vie » doit être compris comme le facteur limitant de l'expansion de Nantes Atlantique., ainsi que la santé environnementale qui est une priorité pour Rezé et l'application du principe de précaution sanitaire • La difficulté de conjuguer la croissance illimitée du trafic aérien et la transition écologique et énergétique, dans laquelle Nantes Métropole et Rezé se sont engagées • La volonté municipale d'œuvrer pour une diminution des nuisances sonores et atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, qui contribuent au réchauffement climatique • Le refus d'un scénario qui dégraderait la santé, le cadre de vie et l'environnement, à des options qui impacteraient de nouvelles populations et/ou qui aggraveraient les nuisances actuelles • L'ampleur du PGS reste insuffisante pour protéger convenablement toutes les populations exposées : il faut agir spécifiquement sur la réduction du bruit à la source, de manière à améliorer le cadre de vie des populations survolées et des proches riverains de l'aéroport. • Le refus d'un réaménagement de l'aéroport qui conduirait à permettre un trafic à 11,4M de passagers et 89 0000 mouvements d'avions en 2040

Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option	<p>Un ensemble de propositions pour réduire les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instaurer un « couvre-feu » nocturne (rapidement) et travailler à une extension des restrictions à 22h-6h • Plafonner le nombre de mouvements commerciaux • Mettre en place des outils performants pour la maîtrise rigoureuse des trajectoires (systèmes de guidage et de suivi), • Instaurer et faire respecter des procédures de moindre impact : trajectoires (axes, pentes) établies pour limiter au maximum les nuisances sonores, au décollage comme à l'atterrissage, • Utiliser des incitations tarifaires à l'utilisation des appareils les moins bruyants et moins polluants, • Installer des dispositifs de réduction du bruit au sol pour les riverains immédiats • Diversifier les réponses aux besoins de mobilité pour infléchir le recours au transport aérien, • Fixer des objectifs de diminution de l'empreinte sonore de l'aéroport sur le territoire.
Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)	<ul style="list-style-type: none"> • Bien intégrer la dimension humaine dans l'analyse des contributions faite par les garantes • Un accès de tous les citoyens aux données du futur observatoire du suivi de la qualité de l'air, du bruit et autres paramètres de santé environnementale • La nécessité d'un projet collectif de territoire dans lequel inscrire la décision • L'association des collectivités à tout ce qui concerne l'économie aéroportuaire et à son organisation, notamment le nombre de mouvements commerciaux • Une étude d'approche équilibrée qui définisse le niveau acceptable de nombre de mouvements en intégrant les contraintes engendrées sur la santé des habitants et sur l'environnement, sur la base d'un plafonnement à 60 000 mouvements annuels, et un moratoire sur l'augmentation du trafic aérien dans l'attente de la concertation • La mise en réseau des aéroports de l'Ouest et le recours à d'autres modes de transport (ferroviaire par exemple)

France Nature Environnement (FNE Pays de la Loire ; Bretagne-Vivante ; Ligue de Protection des Oiseaux 44)	
Les principales hypothèses prises en compte	<ul style="list-style-type: none"> • Le rapport de la médiation en 2017 : à prendre en compte du fait de nombreuses recommandations et propositions pour le réaménagement de Nantes Atlantique • Enjeu « Climat et transport aérien » : <ul style="list-style-type: none"> – L'objectif de 40% de réduction des émissions françaises d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990 difficile à atteindre, avec des émissions nationales reparties à la hausse depuis 2015 → nécessité d'interroger la place du transport aérien dans les émissions de GES, dans le réaménagement de Nantes Atlantique – la hausse de fréquentation avant tout liée à un développement de vols régionaux essentiellement low-costs vers Marseille, Paris, Lyon et Toulouse, avec un impact par passager plus élevé (poids des phases de décollage et d'atterrissage ; avions de type régionaux, plus consommateurs en carburant) • Enjeu « Biodiversité » <ul style="list-style-type: none"> – L'aéroport : pas un souci pour les oiseaux nidifiant ou faisant halte sur le lac de Grand Lieu et à proximité, qui ont intégré cette activité « routinière ». – Par contre la pression urbaine et l'intensification des activités agricoles (amendements des prairies et gestion des niveaux d'eau) : une menace pour la biodiversité du lac de Grand Lieu – Opposition aux scénarios d'allongement de la piste de 800 mètres, ou la création d'une piste en V ou d'une piste transversale, car dépasseraient l'emprise de la plateforme aéroportuaire actuelle et détruiraient des zones humides et le parc du château de Bougon (flore et faune). • Enjeu « Qualité de l'eau » • Enjeu « Bruit » : le scénario retenu doit assurer une diminution substantielle des nuisances sonores et des personnes concernées • Enjeu « Desserte en transport en commun - Parkings » <ul style="list-style-type: none"> – La nécessité de relier au centre de Nantes (gare SNCF notamment, ...) par un mode de transport en commun en site propre et efficient, quel qu'il soit – Le regret que l'étude menée par le conseil régional des Pays de la Loire et Nantes Métropole ne soit pas finalisée et portée à la concertation – le train reste le meilleur moyen de transport sur moins de 500 km • Enjeu « Qualité de l'air » <ul style="list-style-type: none"> – Le rapport 2018 d'Air Pays de la Loire conclut à une « bonne qualité de l'air dans l'environnement proche de l'aéroport », car celui-ci plus impacté par la circulation routière (proximité du périphérique nantais) que par le trafic aérien – La qualité de l'air intérieur (dans les aéroports) : mauvaise en raison de la vétusté des systèmes d'aération et du fait que les prises d'air pour le renouvellement de l'air intérieur sont en façade face au dépose minute et au parking
Propositions de solution	<ul style="list-style-type: none"> • Remettre en cause la hausse du trafic, et revoir les données de trafic surestimées sans raison • Sur le bruit :

<p>alternative d'améliorations d'une option /</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Interdire les vols de nuits (23h à 6 heures du matin) excepté les urgences (avion dérouté, ...) et plafonner des vols pendant les franges amont et aval du cœur de nuit avec l'interdiction des avions ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. - Mettre en place d'un système de taxation dissuasive sur les avions les plus bruyants et les plus polluants. - Procéder au cadrage, par le concessionnaire avec l'appui des services de l'Etat, des caractéristiques des avions admis sur la plateforme aéroportuaire afin de limiter les nuisances sonores et ne plus pouvoir accueillir d'avions jugés trop bruyants. - Faire un bilan de l'entrée en vigueur depuis mars 2019 de l'arrêté portant restriction des avions les plus bruyants - Améliorer les mesures de bruit, les publier en direct et faciliter les réclamations - Mettre en place des meilleures techniques pour équiper l'aéroport en particulier l'approche satellitaire disponible depuis 2010. - Mettre en œuvre de nouvelles procédures au décollage et à l'atterrissage : <ul style="list-style-type: none"> augmentation de la pente lors de la descente. allongement de la piste dans l'emprise actuelle, soit 300 mètres environ, pour décaler vers le sud le point d'atterrissage des avions arrivant par le nord. augmentation de la pente et léger allongement de la piste, pour un survol en approche de Nantes sur sa partie sud à plus haute altitude. - Installer un radar sur l'aéroport (actuellement utilisation du radar de La Roche-sur-Yon avec perte du signal sur les 200 derniers mètres des vols lors de la phase d'atterrissage) - Mettre en place d'une bretelle rapide de dégagement pour une meilleure gestion des flux au décollage et à l'atterrissage (optimisation de la piste) - Mettre en place, par les collectivités territoriales sous l'égide du préfet de Loire-Atlantique, un programme prioritaire d'insonorisation (éventuellement couplé aux aides à l'isolation) de l'ensemble des logements exposés. • Sur la desserte : <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à ce que les choix d'aménagement de la plateforme aéroportuaire et des espaces urbains sur le sud de l'agglomération nantaise n'obèrent des choix techniques de la desserte en TC (préservation d'espaces pour garder un panel de choix technique dans un avenir proche) - Privilégier la liaison ferroviaire existante et améliorer le barreau ferroviaire au sud de Paris - Améliorer les liaisons ferroviaires existantes (Nantes-La Rochelle-Bordeaux) et moderniser les lignes Nantes-Rennes et Nantes-Angers rapidement tout en restant des liaisons du quotidien et donc privilégiant les TER. - Mettre en place des parkings en silo (avec bornes de recharge) pour libérer de l'espace pour d'autres aménagements - Étudier une meilleure gestion des horaires professionnels des grandes entreprises situées à proximité de Nantes Atlantique pour éviter l'effet entonnoir <p>Faire un état des lieux de la qualité de l'air sur et à proximité de la plateforme ; moderniser les systèmes d'aération de l'aérogare</p>
<p>Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir les dérogations accordées au concessionnaire pour faire fonctionner l'aéroport de Nantes Atlantique, notamment sur la question du traitement des eaux pluviales émanant de la piste et des infrastructures (eaux chargées en débris de pneumatiques, métaux lourds, hydrocarbure, produits de dégivrage des avions ainsi que de salage de la piste et des infrastructures)

Les habitants de la butte de Praud	
<p>Les principales hypothèses prises en compte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un accroissement du trafic aérien (depuis la modification des itinéraires empruntés) <ul style="list-style-type: none"> - Plus d'avions (dès 6 h voire 5 h du matin, 1 avion toutes les 5-10 minutes selon les jours), - Des avions qui volent plus bas (visualisation à l'œil nu des numéros et des noms des compagnies), - La présence d'odeurs de kérosène, - Des traces noires sur les toits des habitations et dans les jardins - L'impossibilité d'ouvrir les fenêtres de chambre la nuit pour aérer, car du trafic dès 5h ou 6h du matin - L'impossibilité de passer un appel téléphonique en extérieur lors du passage d'un avion, - L'impossibilité de lire tranquillement dans son salon avec la fenêtre ouverte lors du passage d'un avion. • Le souhait exprimé de pouvoir profiter des jardins, de se reposer le dimanche matin, de vivre longtemps et en bonne santé, de continuer à habiter à Rezé. • La nécessité de mettre l'humain est au cœur de la protection environnementale ans les choix qui seront faits • Le constat que les compagnies low cost bénéficient d'un kérosène détaxé, qui permet des tarifs extrêmement bas, et que des subventions sont allouées aux compagnies low cost par les collectivités locales, pour se développer → accroissement du trafic aérien
<p>Propositions de</p>	<p>Mettre en place solution pérenne pour toutes les communes du Sud Loire</p>

<p>solution alternative / d'améliorations d'une option</p>	<ul style="list-style-type: none"> • répartition du trafic aérien régional à partir des aéroports de Rennes, Angers et Nantes, • moratoire sur le développement de Nantes Atlantique • moratoire sur l'agrandissement de l'aéroport de Nantes • interdiction des vols de nuit (23h à 6 h) sauf urgences • mise en place d'un système de taxation dissuasif sur les avions les plus bruyants et les plus polluants. • cadrage par le concessionnaire et les services de l'Etat des caractéristiques des avions admis sur la plateforme aéroportuaire • relevé régulier des mesures de bruit dans le périmètre de l'aéroport et à des points précis sur la trajectoire des avions (atterrissage et décollage) ; un suivi partagé des résultats ; possibilité de déposer une réclamation • mise en place des meilleures techniques pour équiper l'aéroport en particulier l'approche satellitaire disponible depuis 2010. • mise en œuvre de nouvelles procédures au décollage et à l'atterrissage : <ul style="list-style-type: none"> – augmentation de la pente lors de la descente. – allongement de la piste dans l'emprise actuelle, soit 300 mètres environ, pour décaler vers le sud le point d'atterrissage des avions arrivant par le nord. – augmentation de la pente et léger allongement de la piste, pour un survol en approche de Nantes sur sa partie sud à plus haute altitude. • installation d'un radar sur l'aéroport (actuellement utilisation du radar de La Roche-sur-Yon avec perte du signal sur les 200 derniers mètres des vols lors de la phase d'atterrissage) • mise en place d'une bretelle rapide de dégagement pour une meilleure gestion des flux au décollage et à l'atterrissage (optimisation de la piste) • mise en place par les collectivités territoriales, sous l'égide du préfet, d'un programme prioritaire d'insonorisation (éventuellement couplé aux aides à l'isolation) de l'ensemble des logements exposés.
<p>Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)</p>	

« Mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé

EGS Infra Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement	
<p>Les principales hypothèses prises en compte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La possibilité d'un plafonnement naturel du trafic sur cet aéroport à 9, ou 8, ou 7 millions de passagers voire beaucoup moins, consécutif à un choix toujours possible de mise en réseau des aéroports de : Nantes Atlantique, Rennes et Angers (incluant une desserte rail SNCF performante de ces trois structures ainsi que leur optimisation) • Une concertation qui répond avant tout à une vision très locale et à un usage nantais de l'aéroport, alors qu'une saisine de la CNDP par la Région des Pays de la Loire disposant de compétences de transport aurait permis d'élargir le périmètre de la Concertation à l'ensemble des habitants et milieux économiques auxquels l'aéroport du Grand Ouest est destiné • Le choix du gouvernement pour un Aéroport du Grand Ouest : un réaménagement dans le cadre d'une vision globale et intégrée du transport avec « mise en réseau des aéroports », une complémentarité Rail / Air », « un appui sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes » • Le risque d'aéroport nantais répondant à des intérêts sectoriels très locaux, mais qui oublie les populations riveraines de l'aéroport, les contraintes environnementales et également que les LGV ont redessiné la carte des transports pour certains vols dans l'hexagone et apporté un potentiel voyages Rail/Air à développer
<p>Propositions de solution alternative / d'améliorations d'une option</p>	<p>Sur Nantes Atlantique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Option piste : maintien en exploitation de la piste actuelle de façon transitoire avec un ILS pour l'atterrissage par le nord et un radar de contrôle navigation spécifique à Nantes Atlantique, puis mettre en place une piste Est-Ouest • Option aéroport : côté ouest ; en fin d'exploitation de la carrière des maraichères, réutilisation de l'emplacement pour parkings en "sous-sol", commerces ou clubs sportifs et de l'hôtellerie pour la partie "hors sol", réhabilitation du Château Bougon en salon VIP aéroport Nantes Atlantique et accessoirement siège de l'aéroclub, accessoirement <p>Et :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) une desserte SNCF performante de Nantes Atlantique avec un amendement du projet de gare de Nantes, 2) une optimisation de l'axe Nord Sud entre la Chapelle-sur-Erdre et Nantes Atlantique 3) une évolution de la liaison Nantes-Châteaubriant- Rennes, vers une liaison performante de type TER / Intercités et assurant un lien direct entre 2 aéroports et 2 métropoles, 4) un choix de dédoublement de la liaison sud Loire desservant Angers Marcé plutôt que l'installation d'un système ERTMS sur la liaison saturée Sablé-Angers-Nantes,

	<p>5) La mise en réseau des Aéroports de Nantes Atlantique, Rennes Bretagne et Angers Marcé avec 1 seul gestionnaire,</p> <p>6) La mise à niveau de la structure d'Angers Marcé pour un trafic à plusieurs millions de passagers avec pour la phase de démarrage, la mise en place d'une navette bus entre la gare SNCF de Tiercé et l'aéroport,</p> <p>7) un choix de maîtrise du trafic à Nantes Atlantique, sans nécessité de légiférer, par le seul fait de l'essor d'Angers Marcé et de Rennes Bretagne,</p> <p>8) La préférence à une seule piste orientée Est-Ouest à Nantes Atlantique</p>
<p>Mesures complémentaires demandées (en lien avec la proposition)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser avec l'aide de la CNDP, une audition publique des contributions alternatives au tout à Nantes Atlantique et des contributions conformes aux directives du Premier Ministre dont le projet ADO soutenu par ESG INFRA . • Réaliser une étude véritablement indépendante d'une piste Est-Ouest à Nantes Atlantique (pour une seule piste en exploitation), et une étude PEB de la piste Est-Ouest et assurer une desserte rail performante de Nantes Atlantique, avec pour support l'axe Nord Sud existant entre La Chapelle-sur-Erdre et Sainte Pazanne, (voir volet 1) • Mettre en œuvre une billetterie commune Rail/Air, puis la prise en charge des bagages en gare de Nantes Rennes, voire Angers pour les départs vers Roissy, puis....Orly (connexion barreau sud Ile de France)



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr