

POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion publique d'information du 7 mars 2023



Projet de réaménagement de NANTES-ATLANTIQUE

Paris, le 9 mai 2023

1. LE CONTEXTE

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

Quand : Mardi 7 mars 2023, de 19h à 21h20 (fin initialement prévue à 21h).

Où : En visio-conférence, via Zoom et Sli.do

Participants : Un pic de connexion à 116 personnes ; environ 105 personnes ont suivi la présentation intégrale du projet.

Format :

En introduction, *Pascal OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique*, remercie les participants à cette réunion publique, qui permet de faire un état des lieux des dernières avancées du projet depuis les dernières réunions publiques de septembre 2021. Il souligne que ce point global sur l'avancement du projet et sur son actualité est aussi l'occasion pour le maître d'ouvrage de répondre aux questions des parties prenantes.

Il remercie la présence de la garante de la Commission nationale du débat public, *Brigitte FARGEVIEILLE* avant de lui céder la parole pour présenter les grands principes de la CNDP.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet de réaménagement a ensuite introduit la réunion en remerciant les participants et en rappelant les grands objectifs du projet.

La présentation de la maîtrise d'ouvrage peut être consultée sur [le site internet du projet](#).

Elle a été séquencée en deux grandes parties : les dernières avancées du projet, puis les démarches liées aux trajectoires. Chaque grande partie a donné lieu à un temps d'échange, avec l'alternance de questions écrites sélectionnées sur l'outil Sli.do avec la garante de la CNDP, et des questions orales posées directement par les participants.

Certaines questions écrites n'ont pas pu être traitées en séance. Une réponse leur a été apportée au sein [d'un document](#) regroupant les questions issues des réunions publiques qui ont eu lieu la même semaine.

2. LES ÉCHANGES

A. Restitution des échanges après la première phase de présentation portant sur les dernières avancées du projet :

- L'appel d'offres
- Le couvre-feu : 1^{er} bilan sur sa mise en œuvre
- Les aides aux riverains
- Les observations des impacts de l'aéroport

Un participant sur Sli.do se demande si la zone militaire située à proximité de l'aéroport sera intégrée à la concession.

Nils RAYNAUD, directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC), indique que cette parcelle, située à l'ouest de l'aéroport, demeure la propriété de l'État et du ministère des Armées, bien que sa gestion revienne à la DGAC. La question de son intégration à la concession est encore à l'étude.

Un participant sur Sli.do souhaite connaître l'interlocuteur à qui s'adresser pour rapporter un manquement au couvre-feu et demande s'il est possible de porter plainte contre une compagnie, à titre individuel, afin d'être dédommagé.

Nils RAYNAUD rappelle que des gênes anormales liées à la circulation aérienne peuvent être rapportées à l'exploitant de l'aéroport, dont les coordonnées sont accessibles sur le site internet de l'aéroport Nantes-Atlantique : <https://maestro.nantes.aeroport.fr/appmap> (section « Informations / réclamations »).

Il indique qu'il n'est pas possible de porter plainte à titre individuel, mais assure que tous les écarts constatés par la DGAC font l'objet d'un procès-verbal dès lors qu'ils ne s'expliquent pas de manière manifeste par des conditions indépendantes de la volonté du transporteur. Ces manquements sont ensuite instruits selon une procédure d'analyse contradictoire entre la DGAC, le transporteur et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui peut prononcer une sanction le cas échéant. Depuis décembre dernier, des amendes ont ainsi été distribuées par l'ACNUSA dans la majorité des dossiers instruits.

Un participant sur Sli.do souhaite obtenir des précisions à propos des règles de confidentialité de l'appel d'offre et demande si celles-ci n'entrent pas en contradiction avec les principes de transparence, d'information du public, de probité et d'impartialité du processus.

Nils RAYNAUD entend les interrogations d'un certain nombre de personnes concernant cet appel d'offre. Néanmoins, il rappelle que cette démarche confidentielle est strictement encadrée par le Code de la commande publique et que l'ensemble des documents relatifs à la préparation de l'appel d'offre ne peuvent être communiqués, comme l'a rappelé la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA). Une fois désigné, le nouveau concessionnaire viendra présenter l'ensemble des éléments de son projet et le contrat sera rendu public.

Brigitte FRIOL, habitante au nord-est de Nantes, demande s'il est bien raisonnable de vendre l'aéroport à un acteur privé qui va promouvoir son développement, au regard de la localisation de l'aéroport et du nombre de riverains impactés.

Nils RAYNAUD explique que l'objectif de la DGAC est de proposer un projet qui soit maîtrisé dans ses impacts, tout en répondant aux besoins de mobilité.

À la différence d'une privatisation, il ne s'agit pas de vendre cet aéroport d'État à un acteur externe mais d'en confier l'exploitation à un concessionnaire, en respectant un cahier des charges strict.

Il rappelle également que plusieurs mesures ont été mises en place pour maîtriser les nuisances sonores (couvre-feu, double approche, rehaussement des pentes, seuil décalé d'atterrissage...), ainsi que des aides aux riverains (droit de délaissement et aide à la revente), complétées par des aides exceptionnelles à l'insonorisation.

Paolo FERREIRA, président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), regrette le format numérique des réunions publiques, qui selon lui ne favorise pas l'accessibilité de l'information. Il demande si la DGAC et la Commission nationale du débat public (CNDP) ont prévu d'organiser des réunions en présentiel et la possibilité pour les associations d'apporter un éclairage complémentaire.

- Paolo FERREIRA met également en cause la transparence de l'information relative à l'appel d'offre et demande si la DGAC ne pourrait pas communiquer certains éléments de nature à rassurer le grand public, sans remettre en cause le secret des affaires.

- Il interroge également la possibilité d'une remise en cause du projet en cas d'impacts avérés sur la santé des riverains, étant donné que l'étude d'impacts du projet aura lieu après la signature du contrat de concession.
- **Paolo FERREIRA** estime enfin que d'autres sujets devraient être abordés par la DGAC afin de respecter la sincérité de l'information : l'abandon du scénario de l'allongement de la piste, les perspectives d'augmentation du trafic, les scénarios de réaxage et leurs impacts sur les riverains concernés par le survol en basse-altitude.

Nils RAYNAUD rappelle que la genèse de ce projet résulte de l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes par l'État. Il s'agit aujourd'hui du seul projet envisageable. En effet la qualité de service à ce jour en termes de surface dédiée aux passagers n'est plus au rendez-vous.

Indépendamment des perspectives d'évolution du trafic, l'aéroport Nantes-Atlantique doit être réaménagé pour accueillir les passagers dans des conditions satisfaisantes.

Pascal OTHEGUY, secrétaire général de la Préfecture de Loire-Atlantique, ajoute que des discussions sont en cours avec le maire de Saint-Aignan de Grand-Lieu pour déterminer la date d'une réunion publique en présentiel.

Thomas Yvon, habitant de Nantes, souhaiterait connaître le rapport entre l'intérêt économique de l'activité de l'aéroport et le coût global des mesures de lutte contre les nuisances sonores (les différentes études, les aides à la revente et à l'insonorisation, les compensations des taxes pour les compagnies aériennes, etc).

Nils RAYNAUD indique que les mesures d'aides à l'insonorisation représentent une vingtaine de millions d'euros versés depuis 2003. Le coût estimé du droit au délaissement et de l'aide à la revente est également de l'ordre d'une vingtaine de millions d'euros à terme.

Un participant sur Sli.do demande si la dangerosité des particules pour la santé humaine est bien plus élevée en ce qui concerne les particules les plus fines.

David BRÉHON rappelle que les particules ultrafines (PUF) ne sont pas réglementées. La communauté scientifique et médicale manque de connaissances et de données concernant leur impact sanitaire. Parmi les éléments connus à ce stade, les particules les plus grosses sont filtrées par les muqueuses de l'arbre respiratoire supérieur. Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans le système respiratoire et jusqu'aux poumons, pour les plus fines d'entre elles. Les particules ultrafines sont tellement fines qu'elles peuvent également pénétrer dans le système sanguin via les alvéoles et autres muqueuses.

Toute la complexité est aujourd'hui de démontrer la dangerosité de ces PUF. L'air respiré au quotidien contient en moyenne 4 000 particules ultrafines par centimètre cube. À chaque inspiration, nous absorbons environ un demi-litre d'air soit 2 millions de particules ultrafines, qui proviennent de sources diverses.

Il s'agit désormais de déterminer si une hausse de la concentration des PUF de 4 000 à 20 000 P/cm³ pendant une durée courte (5 à 10 minutes pour le décollage ou l'atterrissage d'un avion) a un effet sur la santé. C'est à cette question que doivent répondre les épidémiologistes et les agences sanitaires, notamment grâce aux données produites dans le cadre de cette étude.

Un participant sur Sli.do demande si la nouvelle station de mesure à Bouguenais sera localisée à proximité à la fois de la route de Pornic, du périphérique et de l'aéroport.

David BRÉHON indique qu'en complément des mesures déjà réalisées, de nouvelles mesures sont prévues : à proximité du trafic routier à Nantes (boulevard des Frères Goncourt), à 500 mètres de la piste nord de l'aéroport (La Ranjonnère), au cimetière des Couëts (Rue des Écoles à Bouguenais), ainsi qu'à Pont-Saint-Martin. L'emplacement d'une dernière station de mesures, en juin-juillet 2023, reste à déterminer.

Un participant sur Sli.do souhaite connaître les démarches afin d'obtenir une indemnisation pour le remplacement des ouvertures / fenêtres.

Jean-Philippe AUBRY, directeur du GIP-FCNA (groupement d'intérêt public « Fonds de compensation Nantes-Atlantique »), explique qu'un certain nombre de démarches peuvent être enclenchées par les riverains auprès du concessionnaire ou de son prestataire Espace 9, telles que les aides à l'insonorisation des logements concernés par le Plan de Gêne Sonore (PGS). Il invite également à saisir le GIP-FCNA (Fonds de compensation Nantes-Atlantique) concernant l'aide à la revente, le droit au délaissement ou les dispositifs complémentaires d'aide à l'insonorisation. Les coordonnées sont disponibles sur [le site internet du projet](#) ou sur [le site internet de la Préfecture](#).

Blandine, ex-employée dans le secteur du BTP, se demande si la notion de confidentialité n'est pas contradictoire avec la nature d'un appel d'offre, par définition accessible à tous.

Nils RAYNAUD rappelle les différentes étapes d'une procédure d'appel d'offres de mise en concession. La première étape, publique et ouverte à tous, se traduit par la publication d'un avis d'appel à la concurrence au niveau européen pour que l'ensemble des candidats potentiels puissent se manifester. Après vérification que ces candidats offrent toutes les garanties nécessaires, la procédure d'appel d'offres entre dans une deuxième phase, confidentielle, durant laquelle les candidats élaborent et remettent leur offre. L'ensemble de ces documents, qui ont notamment un caractère préparatoire, sont confidentiels.

Yves P., habitant au nord de la piste, indique que son dossier pour bénéficier d'une aide et changer ses fenêtres a été refusé alors qu'il habite à 4 kilomètres de la piste.

Pascal OTHÉGUY invite à contacter directement le GIP-FCNA à l'adresse pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr, pour obtenir des réponses spécifiques sur son cas précis.

B. Restitution des échanges après la seconde phase de présentation portant sur les démarches liées aux trajectoires :

- Retour sur l'expérimentation du virage de La Chevrolière
- La double approche
- La modélisation des effets des mesures de lutte contre le bruit

Un participant sur Sli.do demande si le montant de l'amende sera suffisamment dissuasif pour les compagnies aériennes en cas de non-respect du couvre-feu.

Nils RAYNAUD assure que l'amende est très dissuasive en cas de non-respect du couvre-feu : elle peut atteindre jusqu'à 40 000 euros par manquement et en cas de récidive notamment. Ce montant est supérieur au chiffre d'affaires effectué par une compagnie aérienne lors d'un vol complet. Le cumul des amendes en fonction du nombre de vols concernés apparaît très significatif et cette procédure de sanction a vraisemblablement contribué à la baisse des écarts constatés.

Un participant sur Sli.do s'interroge sur l'écart du nombre d'amendes prononcées (33) par rapport au nombre de faits instruits (232).

Nils RAYNAUD précise que 33 amendes ont été prononcées pour 39 dossiers instruits. Il rappelle que les dossiers font l'objet d'une d'instruction contradictoire : après l'établissement par la DGAC d'un procès-verbal, la compagnie aérienne apporte des éléments de justification à son écart, analysés par la DGAC puis transférés à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) qui déterminera une amende, en l'absence des circonstances exonératoires. La longueur du processus d'instruction et le nombre conséquent de faits instruits (232) expliquent qu'une quarantaine de dossiers aient pu être traités à ce jour. Pour autant, il assure que la DGAC et l'ACNUSA sont mobilisées pour aller aussi rapidement que possible et que tous ces faits seront instruits au fur et à mesure du temps.

Un participant sur Sli.do indique constater de nombreux décollages au nord de Pont-Saint-Martin pour contourner Nantes et gêner le moins de personnes possibles. Il estime que l'impact sonore n'est plus supportable et demande pourquoi le Plan de Gêne Sonore (PGS) n'est pas mis à jour.

Nils RAYNAUD indique que des précisions sur la trajectoire évoquée (Pont-Saint-Martin) pourront être apportées à la suite de ces réunions, dans les réponses écrites formulées par la DGAC. Il ajoute que le Plan de Gêne Sonore (PGS) a été mis à jour en 2019.

Éléments de réponse postérieurs à la réunion publique : le nord de Pont-Saint-Martin est effectivement concerné par des décollages vers le nord avec virage vers l'est. Il ne s'agit pas d'une modification de trajectoire, et la DGAC n'identifier pas à ce jour d'amélioration possible dans ce cas précis.

Thomas Yvon observe que le graphique sur les effets des mesures de réduction du bruit anticipe une augmentation du nombre de personnes exposées, notamment en zone de bruit faible. Il estime que l'impact du bruit est bien ressenti en dehors des zones d'études, comme dans le centre-ville de Nantes. Compte-tenu des impacts humains et environnementaux du réaménagement de l'aéroport, il demande pour quelles raisons le plafonnement du trafic aérien n'est pas envisagé.

Nils RAYNAUD indique que les restrictions de trafic sont extrêmement réglementées au niveau européen où prévaut le principe de la libre circulation. Les restrictions de trafic peuvent être appliquées en dernier recours,

à la suite d'études selon le principe d'« approche équilibrée ». C'est ce qui a permis d'aboutir à la mise en place d'un couvre-feu réduisant drastiquement le trafic entre minuit et 6h. Il n'est par ailleurs pas envisagé de plafonner le trafic aérien.

Paolo FERREIRA, président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), se dit circonspect concernant les hypothèses présentées pour maîtriser l'impact des nuisances.

- Selon lui, le réaxage des avions implique des nuisances très importantes en raison de survols entre 250 et 600 mètres d'altitude. Il ajoute que le survol de La Chevrolière à hauteur de 900 mètres suscite d'ores et déjà le mécontentement des riverains.
- Il remet également en cause l'impact du décalage des seuils et de l'allongement de la piste de 400 mètres sur la réduction des nuisances sonores. Selon lui le COCETA a démontré l'invalidité de cette mesure sur la base d'autres études réalisées ailleurs dans d'autres aéroports.
- Il estime que le graphique présenté sur les modélisations du bruit se base sur l'hypothèse d'une faible augmentation du trafic, mais que les prévisions de la DGAC à ce sujet sont erronées depuis des années.
- Il affirme également que l'exposition au bruit sera bien supérieure à celle affichée sur les cartes de bruit, qui n'intègrent pas encore les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).
- Concernant la double approche, Paolo FERREIRA fait remarquer que l'approche par les instruments est obligatoire et que l'approche manuelle nécessite une dérogation car la piste de l'aéroport de Nantes est difficile à manier. Il suppose donc que les pilotes, pour des questions d'assurance, ne seront pas autorisés à manœuvrer sans l'ILS (*Instrument Landing System*).
- Il exprime enfin son souhait d'envisager un autre projet que le réaménagement de l'aéroport actuel et estime que le principe de précaution oblige à sursoir à la signature du contrat pour ne pas risquer de baser une concession de 40 à 45 ans sur des hypothèses non-vérifiées et sans visibilité sur l'évolution du trafic et les impacts à venir.

Nils RAYNAUD assure que la double approche ne présente pas de risque vis-à-vis des assurances car l'aéroport est sûr et les types d'approches envisagées par la DGAC n'induisent pas de risque, bien au contraire. En réponse au souhait du COCETA d'envisager un autre projet, Nils RAYNAUD explique qu'il faut aujourd'hui composer avec l'aéroport existant. Il doit être réaménagé puisqu'il ne peut pas en l'état assurer le niveau de service que l'on peut attendre du niveau de trafic actuel et à venir. L'État considère ainsi que le seul projet que l'on puisse mener est le réaménagement de cet aéroport.

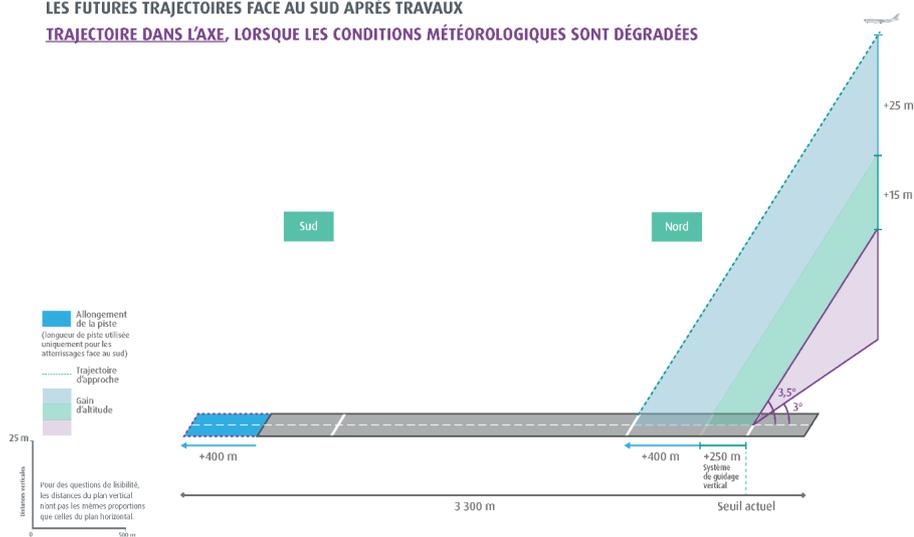
Yves P. estime que la double approche est utile à condition que les trajectoires soient respectées. Il a notamment pu observer l'alignement trop rapide de nombreux avions lors des atterrissages face au sud, en piste 21, entraînant le survol d'habitations. Il souhaite savoir si un contrôle des trajectoires est bien effectué.

Il demande par ailleurs si un rehaussement de la pente de 3 degrés à 3,5 degrés avec l'ILS produira une différence significative en matière de nuisances sonores.

Nils RAYNAUD précise que la piste 21 concerne les atterrissages face au sud, donc les avions qui survolent notamment Nantes et Rezé. La pente s'y élève actuellement à 3 degrés et sera réhaussée à 3,5 degrés avec l'ILS, ce qui permet d'augmenter l'altitude de survol à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport. Les gains d'altitude de cette mesure sont explicités par l'infographie suivante, publiée sur le site internet du projet :

LES FUTURES TRAJECTOIRES FACE AU SUD APRÈS TRAVAUX

TRAJECTOIRE DANS L'AXE, LORSQUE LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SONT DÉGRADÉES



Concernant le non-respect de certaines trajectoires, *Nils RAYNAUD* indique avoir connaissance des flux de trajectoires très concentrés lors des atterrissages face au sud. Il ajoute que le non-respect des trajectoires peut avoir lieu, à titre exceptionnel.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest, indique que les avions en approche face au sud doivent en effet se réaligner sur l'axe de piste avant l'atterrissage. La procédure d'atterrissage impose que ce réalignement soit réalisé après avoir atteint une certaine distance maximale de la piste afin que cette manœuvre n'entraîne pas une déviation vers la ville de Nantes. Selon lui, il peut arriver que des avions se réalignent un peu trop tôt par rapport à ce qui est prescrit. Des écarts anormaux peuvent être signalés auprès de l'exploitant de l'aéroport. Cependant, les chevelus (les cartes représentant les flux de trajectoires des avions) montrent que ce type de cas est marginal en nombre et que les écarts produits sont faibles.

Un participant sur Sli.do demande comment concilier la protection des riverains avec une forte augmentation du trafic aérien.

Nils RAYNAUD rappelle que l'État n'a pas d'objectif de trafic à atteindre mais souhaite, en revanche, que l'aéroport puisse accueillir le trafic projeté à moyen et long terme. Il rappelle donc que ce projet vise à accompagner un besoin de mobilité tout en étant le moins impactant possible pour les habitants. Cette exigence fait d'ailleurs partie des caractéristiques principales du projet allié au respect d'une sobriété dans son développement.

Un participant sur Sli.do demande pour quelles raisons la Chevrolière n'est pas intégrée au Plan d'exposition au bruit (PEB).

Nils RAYNAUD explique que le PEB actuel doit être mis à jour afin de corriger d'éventuels écarts par rapport à la situation de 2004. Cette actualisation prendra en compte la situation actuelle ainsi que les prévisions d'évolutions futures. La Chevrolière, comme toutes les communes situées à proximité de l'aéroport, seront nécessairement intégrées au PEB.

Un participant sur Sli.do ne comprend pas pourquoi le couvre-feu n'est pas étendu de 22h à 7h car il considère que 6 heures de sommeil ne sont pas suffisantes.

Nils RAYNAUD rappelle que le couvre-feu constituait une attente forte de la concertation préalable de 2019. La plage horaire retenue entre minuit et 6h est conforme au consensus exprimé par Nantes Métropole et les 24 maires de la métropole. Ce créneau horaire est apparu comme un compromis entre la réduction des nuisances d'une part, et les besoins liés à l'attractivité de l'aéroport d'autre part.

Actuellement, l'objectif est de faire pleinement respecter ce couvre-feu. La possibilité d'élargir sa durée jusqu'à 7h pour les avions le plus bruyants pourra être étudié par l'État d'ici 2025, lors du prochain PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement).

Brigitte FRIOL souligne le survol d'une population très importante, quelle que soit la trajectoire d'approche, avec ou sans ILS (*Instrument Landing System*). Elle demande si les nuisances engendrées ne sont pas impossibles à résoudre et si l'État peut réellement soutenir un projet qui pénalise aussi massivement les habitants.

Annick DOUSSET, habitante de Bouguenais, s'interroge à propos de l'avis prononcé par l'autorité environnementale le 11 septembre 2022. Cet avis reprend les résultats avancés par la DGAC, qui estiment que l'installation d'un ILS n'aura qu'un impact négligeable sur la capacité à accueillir plus de trafic, et doit donc être décorrélé de l'ensemble du réaménagement, ce qui en fait un impératif uniquement de sécurité indispensable pour être un bon fonctionnement que ce soit avec les évolutions à venir ou non.

Cet avis précise que « la réalisation de l'opération devra dès lors conduire uniquement à mettre fin à la dérogation ». **Annick DOUSSET** en conclue donc que l'avis prévoit de mettre fin à la dérogation permettant les approches désaxées et non pas de réaliser une double approche.

- **Annick DOUSSET** demande ainsi si cet avis est uniquement consultatif ou se doit d'être suivi par la DGAC et les instances concernées.
- Elle demande également si la DGAC envisage de mettre fin à cette dérogation à plus ou moins long terme, ce qui rendrait caduque le PEB et l'ensemble des mesures exposées lors des différentes réunions.

Nils RAYNAUD rappelle que l'Autorité environnementale a demandé une évaluation environnementale de l'ILS, intégrant les impacts éventuels en fonction des trajectoires.

Il ajoute que la DGAC est consciente des impacts induits pour les Nantais mais doit répondre à un enjeu de sécurité en installant l'ILS. Une enquête publique sur l'ILS et sur la double approche sera l'occasion de bien informer les publics concernés par ce sujet.

Il explique également que l'ILS est une aide à l'atterrissage et une mesure de sécurité nécessaire compte tenu de la dynamique du trafic et indépendante du réaménagement. C'est le projet de réaménagement lui-même qui permettra d'accueillir les passagers supplémentaires attendus à terme. L'ILS est simplement un système de guidage des avions, devenu aujourd'hui indispensable pour les approches face au sud. Dès lors que la double approche sera mise en place, la dérogation pour l'approche désaxée, mise en œuvre pour des raisons environnementales, ne sera plus applicable que par beau temps, tandis que l'approche axée avec ILS sera privilégiée en cas de conditions météorologiques défavorables. Finalement, la double approche permettra pour environ un quart du temps une approche désaxée, un quart du temps une approche dans l'axe ; la moitié du temps restant, une approche face au nord continuera d'être réalisée.

Anne-Carole Poirier, étudiante à Nantes, se demande pourquoi une expérimentation sur le réaxage, similaire à celle de La Chevrolière, n'est pas prévue au-dessus du centre-ville de Nantes.

Nils RAYNAUD explique qu'aucune expérimentation n'est prévue car la remise dans l'axe partielle répond à une exigence de sécurité et non d'amélioration des trajectoires dans le but de réduire les nuisances. Le réaxage d'une partie des atterrissages face au sud lorsque les conditions météorologiques sont défavorables est indispensable, sans aucune alternative.

L'absence d'expérimentation sur la double approche s'explique aussi par le caractère rectiligne et très concentré des trajectoires d'approche face au sud, qui n'induisent pas la même incertitude en termes de canalisation des flux. Dans le cas du virage de La Chevrolière, les avions dont on cherchait à modifier la trajectoire devaient emprunter un virage très serré, au paramétrage difficile.

Paolo FERREIRA, président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), indique que le COCETA estime que l'expérience de La Chevrolière a montré qu'il fallait passer de la théorie à la pratique et souhaite qu'une expérimentation de la double approche soit réalisée le plus vite possible, avant même la signature de la concession.

Bernard FOURAGE, représentant de l'ESG INFRA (Groupe de Support à l'Économie et à l'Environnement), indique avoir été en posture d'écoute durant la réunion et posera ses questions sur la desserte ferroviaire de l'aéroport lors de la prochaine réunion publique du 9 mars.

Nils Raynaud, directeur du projet Nantes-Atlantique, remercie les participants et les invite à consulter le site internet du projet et s'inscrire à la newsletter pour se tenir informés du projet : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/

Pour toute question relative aux aides, les participants peuvent contacter le GIP-FCNA : pref-gjpfca@loire-atlantique.gouv.fr