



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

AVIS ARGUMENTÉ DU PANEL CITOYENS

AVIS RELU PAR LES GARANTES DE LA CONCERTATION



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

1. Contexte du panel

Le panel citoyens est une des modalités de participation organisée dans le cadre de la concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Le panel a rassemblé 35 personnes représentatives de la diversité des parties prenantes : habitants impactés, autres habitants intéressés, voyageurs loisirs et voyageurs travail. Leur recrutement a été réalisé par un cabinet d'étude spécialisé, sur la base de critères établis de façon à assurer un bon équilibre des profils définis plus tôt, mais aussi de genre et d'âge. Ces critères ont été validés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Ces personnes se sont réunies à trois reprises pour étudier et donner leur avis sur le projet de réaménagement :

- > **Le 13 juin en soirée**, pour une présentation du projet, des enjeux et options soumis à concertation ;
- > **Le 22 juin toute la journée**, pour une séance de production collective de l'Avis argumenté ;
- > **Le 4 juillet en soirée** pour une validation collective de l'Avis.

L'Avis argumenté, représentatif des expressions et positionnements collectifs du panel, nourrira le bilan de la concertation et la décision du maître d'ouvrage.



2. Positionnements sur les enjeux du projet de réaménagement de Nantes Atlantique

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



CONSTATS

Le train n'est pas tout le temps une alternative convaincante, à cause de temps de trajets, du prix et des ruptures de charges qui rendent compliqués les transferts avec des bagages et des enfants, des aléas des transports en commun en Ile-de-France et, enfin, d'une offre de service jugée insuffisante. De même, les services aux personnes à mobilité réduite sont généralement mieux adaptés dans les aéroports. Cela est d'autant plus vrai en ce qui concerne les trajets professionnels, l'avion permettant de faire l'aller-retour dans la journée pour des destinations éloignées, en France et à l'international, notamment dans l'Union européenne.

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

L'aéroport renforce l'attractivité du territoire et permet de le connecter à des villes éloignées, en France et à l'international. Le Grand Ouest a besoin d'un aéroport performant, d'autant plus avec l'arrivée du MIN et du CHRU. C'est aussi un bassin d'emploi pour le territoire. En ce sens, **Nantes-Atlantique doit continuer à se développer.** Pour certains participants seulement, il devrait devenir l'aéroport du Grand Ouest et centraliser les échanges de tout le Grand Ouest, proposer des liaisons directes, en particulier avec les départements d'Outre-Mer, et éviter aux voyageurs d'avoir à passer par Paris et ainsi éviter les ruptures de charge.

POSITIONNEMENT MINORITAIRE

Le transport aérien a un impact écologique qui est estimé fort : il faut limiter son développement.

RÉSERVE

Nantes-Atlantique n'a pas la capacité de se développer en cohérence avec les besoins de mobilité aérienne, l'emprise foncière est trop limitée.

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



CONSTAT

Les participants s'accordent sur le fait « qu'il n'y a pas de bonnes solutions, il n'y en a que des moins mauvaises ».

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

La priorité est d'éviter l'impact de nouvelles populations aux nuisances sonores (plutôt que de limiter le nombre total de personnes exposées) et de préserver les écosystèmes encore intacts.

Il faudrait appliquer des restrictions d'exploitation pour les avions les plus bruyants et adapter les trajectoires afin de réduire le plus possible les nuisances sonores. Il faudrait aussi mettre en place un dispositif limitant l'empreinte sonore de l'aéroport à son niveau actuel - voire moins - malgré la hausse possible du trafic, et veiller au respect de cette limitation, par exemple au travers d'un observatoire.

Certains participants trouvent intéressant l'exemple de l'aéroport de Genève qui s'est engagé à stabiliser son empreinte sonore actuelle et même à la réduire d'ici 2030. Les avions les plus bruyants sont interdits.

Idée de mesure compensatoire : Pour les propriétaires qui souhaiteraient déménager, selon l'année d'acquisition de leur bien à usage d'habitation principale, certains participants proposent que l'État compense la différence entre le prix de cession et la valeur de marché du bien estimée « hors bruit ».

POSITIONNEMENT MINORITAIRE

Le souhait d'un transfert de l'aéroport.

QUESTIONNEMENT

Quelles sont les possibilités de nouveaux progrès techniques et technologiques pour réduire les nuisances sonores des avions ?

L'environnement : quelles attentes pour le projet ?

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

Il est important de compenser écologiquement les acquisitions foncières induites par les scénarios d'aménagement (zones humides, déforestation). Il faut préserver le lac de Grand Lieu et le corridor ornithologique.

L'aérogare devrait être un bâtiment écologiquement vertueux.

PROPOSITIONS

- > Viser l'exemplarité environnementale de l'aérogare et de la plateforme aéroportuaire.
- > Aménager des espaces verts à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport (jardin, patio).
- > Respecter les normes environnementales du bâtiment.
- > Fonctionner au maximum avec des énergies renouvelables (ex : panneaux solaires).
- > Se référer au projet de Notre-Dame-des-Landes, qui avait développé cette logique écologique afin de permettre une bonne insertion de l'aéroport dans son environnement (toitures végétalisées, etc.).

QUESTIONNEMENTS

Mettre à disposition du public une fiche explicative sur la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Quels impacts des options de piste sur les zones inondables et les zones humides ?

Ces éléments sont nécessaires pour formaliser un avis sur les options de piste.

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

CONSTATS

Consensus : L'aéroport est « triste », « moche », « médiocre », « oppressant ».

Il manque de personnel et de services après 20h.

Il n'est pas à la hauteur de la ville de Nantes.

Les passagers sont déçus à leur arrivée à l'aéroport par rapport à l'image qu'ils se font de la ville.

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

L'aérogare devrait s'inscrire dans l'identité architecturale du patrimoine nantais.

L'aéroport ne devrait pas être démesuré, clinquant ou très luxueux. Il devrait avoir quelque chose de spécifique, qui marque l'identité nantaise, en plus d'être agréable. Il ne devrait pas être un aéroport comme les autres, il devrait faire la différence.

PROPOSITIONS POUR UNE AÉROGARE VITRINE DE NANTES

- > Y faire passer la ligne verte du Voyage à Nantes*.
- > Y ajouter une antenne de l'office de tourisme de la région Pays de la Loire.
- > Travailler sur une architecture innovante et audacieuse comme cela peut exister à Nantes (l'école d'architecture et le palais de justice sont cités comme exemples).

*Le voyage à Nantes est un parcours culturel et touristique dans l'ensemble de la ville qui devient un événement durant les mois de juillet et août. Au hasard des rues et des ambiances, le long d'une ligne verte tracée au sol, des œuvres d'art insolites ouvrent les portes d'une cité méconnue et insoupçonnée». Extrait de www.nantes-tourisme.com

- > Utiliser des matériaux qui rappellent les machines de l'île.
- > Y promouvoir et y vendre des produits locaux de la région.
- > Changer les noms des halls (« hall Jules Verne » par exemple).
- > Valoriser l'environnement existant autour de l'aéroport (notamment le lac de Grand-Lieu).
- > Végétaliser l'aéroport pour correspondre à l'image de ville verte que veut se donner Nantes.
- > Changer le nom de l'aéroport.

PROPOSITIONS POUR UNE AÉROGARE MODERNISÉE



- > Plus lumineuse.
- > Des espaces de détente et de jeux avec du mobilier confortable.
- > Des sièges agréables et suffisants en nombre, notamment en salles d'embarquement.
- > Une wifi facilement accessible et gratuite.
- > Des vues sur les pistes.
- > Un musée de l'aviation.
- > Des aménagements pour les enfants.
- > Des points de chargement pour les téléphones.
- > Un personnel renforcé sur place.
- > Des espaces de travail isolés accessibles gratuitement pour les passagers aériens.

Exemples cités : aéroport de Bordeaux et de Munich

QUESTIONNEMENTS



Quel est le contenu exact du contrat de concession et du cahier des charges concernant l'aménagement de l'aérogare ?
À quel point les collectivités territoriales auront-elles un droit de regard sur les choix d'aménagement du concessionnaire au-delà de 2040 ?

La desserte :

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



CONSTATS



Le constat est unanime : l'aéroport est actuellement mal desservi par les transports en commun. Le trajet en navette à partir de la gare de Nantes est long et coûteux. Il n'y a pas d'offres pour les communes riveraines.

Pour ce qui est de l'accès en voiture, la route est congestionnée aux heures de pointe, à la fois sur le boulevard périphérique nantais et sur la voirie de desserte de proximité du D2A. Les participants identifient le problème principal comme étant la saturation du périphérique et des voies de contournement.

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE



Consensus : la solution privilégiée est celle du développement de transports en commun dédiés (tramway, train, busway) et d'une amélioration de l'accès par la voiture.

- > L'option majoritairement plébiscitée est celle du prolongement du tramway depuis la Neustrie, en insistant sur la nécessité de prévoir des aménagements pour faciliter les transferts avec des bagages ou des personnes à mobilité réduite. Les arrêts devraient desservir les communes riveraines, le tarif appliqué devrait être celui du tarif classique en vigueur et la fréquence devrait être élevée (minimum toutes les 10 mn).
- > Des tarifications incitatives (ex : gratuité des transports en commun avec le billet d'avion) et une signalétique claire devraient favoriser l'utilisation des transports en commun au lieu de la voiture.

Les attentes portent aussi sur le développement des accès piétons et vélos (notamment pour les salariés de la plateforme, dans le cadre de Plan de Déplacement d'Entreprise par exemple).

POSITIONNEMENT MINORITAIRE



Créer une voie dédiée pour l'accès automobile à l'aéroport.

RÉSERVES

La problématique de la congestion automobile liée aux infrastructures et à la démographie dépasse le seul périmètre de l'aéroport. La disponibilité foncière limitée ne permettrait pas d'organiser des voies dédiées vers l'aéroport.

QUESTIONNEMENT

Les travaux de desserte terrestre de l'aéroport pourront-ils être livrés en même temps que la nouvelle aérogare ?

3. Positionnements sur les options de piste

POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

- > Le plus important est de ne pas impacter de nouvelles populations, plutôt que de minimiser le nombre de personnes exposées aux nuisances. Il faudrait préserver les populations qui ne sont pas exposées actuellement.
- > Il faudrait assurer une équivalence de traitement entre les territoires.
- > Le nombre de personnes impactées est un élément insuffisant pour apprécier l'impact sur les populations : il faudrait pouvoir tenir compte du vécu par rapport aux nuisances, différent selon le lieu de vie. Les mêmes niveaux de bruit ont plus d'impacts dans une commune riveraine calme que dans le centre-ville de Nantes, déjà bruyant.
- > Choisir l'option qui offre le meilleur ratio population impactée / coût de l'aménagement

POSITIONNEMENT MINORITAIRE

- > Sentiment que les petites communes risquent d'être sacrifiées au profit de la ville de Nantes.
- > Sentiment qu'à travers les propositions d'options de piste, l'Etat risque de créer des tensions entre les habitants des territoires concernés.
- > La seule bonne solution serait le transfert de l'aéroport sur un autre site.

AVIS FAVORABLES (pour les 3 options suivantes)



Option « Réfection de la piste » :



- > Impacterait moins les populations qui ne sont pas encore exposées, par rapport aux options de piste transversale et de piste en V.
- > Coût d'investissement limité.



Option « Allongement de la piste actuelle de 400m » :



- > Si l'option est d'allonger la piste pour réduire les nuisances au-dessus de la ville de Nantes, autant l'allonger de 800m.
- > Même réserve que pour l'option de l'allongement à 800m (prouver le gain de limitation des nuisances sonores).



Option « Allongement de la piste actuelle de 800m » :



- > Impacterait moins les populations qui ne sont pas encore exposées, par rapport aux options de piste transversale et de piste en V.
- > Permettrait de réduire les nuisances sonores et visuelles, ainsi que le sentiment d'anxiété lié au survol bas de Nantes (en théorie).
- > Coût d'investissement et impact écologique moindre.

RÉSERVE (MAJORITAIRE) : Le choix de cette option doit être corrélée à une preuve tangible que le gain d'altitude permettra de réduire sensiblement les nuisances sonores lors du survol de Nantes.

RÉSERVE (MINORITAIRE) : Les gains en termes de décibels sont considérés comme trop faibles pour que les travaux en valent la peine. Risque d'impacts négatifs sur le territoire de la commune de Saint-Aignan. Menace pour la biodiversité.

QUESTIONNEMENTS : Un dispositif de protection de la population nantaise contre le risque de crash aérien est-il prévu ? Quel impact sur le lac de Grand Lieu ? Quelles nuisances seraient induites par le roulage supplémentaire des avions ?

AVIS MAJORITAIREMENT DÉFAVORABLES (pour les 2 options suivantes)



Option « Piste en V » :



- > Population impactée très élevée.
- > Coût d'investissement démesurément élevé par rapport aux gains en termes d'impacts sur la population.
- > Importantes acquisitions foncières nécessaires.



Option « Piste transversale » :



- > Impacterait de nouvelles populations.
- > Impacterait un nouvel écosystème.
- > Menacerait la qualité de vie des habitants des communes limitrophes.

POSITIONNEMENT MINORITAIRE EN FAVEUR DE LA PISTE TRANSVERSALE :

- > Réduction du nombre d'habitants impactés.
- > Protection du lac de Grand-Lieu.
- > Les zones foncières à acquérir sont faiblement urbanisées.
- > Évite le survol de Nantes : gain en terme de sécurité.

QUESTIONNEMENTS : Que deviendrait la piste actuelle si cette option était choisie ? Possibilité d'y proposer de la déconstruire et d'implanter d'autres usages ?

4. Positionnements sur les options d'exploitation



Couvre-feu : avis majoritairement favorable



POSITIONNEMENT MAJORITAIRE

En faveur d'un élargissement de la tranche horaire prévue

- > À minima : 00h-6h
- > 23h-6h ou 6h30 : pour garantir 7 heures de sommeil aux riverains

En faveur de l'interdiction stricte des avions les plus bruyants.

RÉSERVES : les compagnies aériennes préféreront payer les amendes plutôt que de respecter les interdictions. Les nuisances de 19h à 22h ne sont-elles pas, finalement, les plus gênantes ?

QUESTIONNEMENT : que faire des avions en retard ?



Positionnements minoritaires en défaveur du couvre-feu :



- > Risque de report et donc intensification du trafic en journée.
- > Contraint les compagnies aériennes et nuit au développement de Nantes-Atlantique comme aéroport international.

5. Positionnements sur les options d'aménagement de l'aérogare et de ses abords

AÉROGARE - EMBLACEMENT

Pas d'accord majoritaire sur cette question



Nouvelle aérogare à l'Ouest :

ARGUMENTS EN FAVEUR

- > Construire une nouvelle aérogare à partir de zéro plutôt que de faire du « rafistolage », éviter l'effet « rustine ».
- > Permet de sécuriser les espaces et les traversées des piétons.
- > Permet de désenclaver la zone économique D2A.

ARGUMENTS EN DÉFAVEUR

Coût d'investissement important.

RÉSERVE

Il ne faudrait pas être obligé de prendre une navette au départ de l'aérogare pour rejoindre les avions.



Réfection de l'aérogare actuelle :

ARGUMENTS EN FAVEUR

Coût d'investissement limité

ARGUMENTS EN DÉFAVEUR

Impression de « rafistolage »

AÉROGARE - NIVEAU DE SERVICE



Un terminal unique à niveau de service global élevé

AVIS MAJORITAIREMENT FAVORABLE

- > Une solution plus égalitaire, plus éthique.
- > Il serait possible de proposer des prestations VIP payantes au sein du terminal.

RÉSERVE

Veiller à faire deux halls différents pour distinguer les entrées des sorties.



Deux terminaux à niveaux de services différenciés (traditionnel / low-cost) :

POSITIONNEMENT MAJORITAIREMENT DÉFAVORABLE

- > Cette distinction pourrait avoir une mauvaise image de « lutte des classes ».
- > Encouragerait le développement du low-cost.
- > N'apparaîtrait pas éthique.

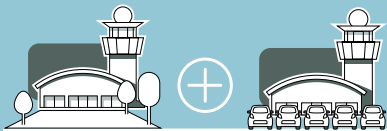
POSITIONNEMENT MINORITAIRE FAVORABLE

- > Faciliterait les flux d'entrée et de sortie dans l'aéroport en les répartissant mieux.
- > Renforcerait l'attractivité et la capacité d'accueil de Nantes-Atlantique pour les compagnies aériennes.

AÉROGARE - ABORDS

CONSTATS

- > Le parking voitures n'est pas fonctionnel, il est « brouillon ».
- > Il y a un manque de sécurité pour les piétons.
- > L'esplanade manque d'espaces verts.
- > La signalétique est mauvaise.
- > En revanche, les services de voiturier et de parking externalisé hors emprise de l'aéroport sont de bonnes alternatives, qui fonctionnent.



Nouvelle option proposée par le panel : allier stationnement et espace apaisé sur l'esplanade

AVIS MAJORITAIREMENT FAVORABLE

- > Proposer un stationnement plus vaste, mieux organisé, sécurisé. En silo ou en sous-terrain (travailler dans la verticalité pour optimiser l'utilisation de l'espace), végétalisé et esthétique.
- > Proposer également un espace aéré et végétalisé privilégiant les circulations piétonnes, proposant du végétal et des espaces d'attentes pour tous. *Référence citée : esplanade Nord de la nouvelle gare de Nantes.*

RÉSERVE

Ne pas dédier tout l'espace de l'esplanade au stationnement, ne pas créer trop de places de stationnement car cela encouragerait le « tout voiture ».

QUESTIONNEMENT

Serait-il possible d'aménager un parking dans l'ancienne carrière ?

WWW.REAMENAGEMENT-NANTES-ATLANTIQUE.FR

Ministère de la Transition écologique et solidaire



www.ecologique-solidaire.gouv.fr