

Mercredi 30 octobre 2019

# Annonce de la décision de l'Etat pour le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

**FOIRE AUX QUESTIONS** 





# L'Etat a annoncé un réaménagement exemplaire ? Qu'est-ce que cela signifie ?

L'Etat a voulu que le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'inscrive dans une triple exigence :

- 1°) protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement ;
- 2°) réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires du Grand Ouest, dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connections aériennes performantes ;
- 3°) réaménager l'aéroport en tout transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

Pour répondre à cette ambition et sur la base des enseignements tirés de la concertation publique, l'Etat a pris des engagements qui se traduisent par 31 mesures.

Retrouvez les 31 mesures annoncées le 28 octobre 2019 dans le dossier de presse

# Quelles garanties que le projet sera vraiment respectueux de l'environnement ?

C'est l'une des exigences de l'Etat, en réponse à l'attente des habitants. Le projet est dimensionné pour limiter son impact sur l'environnement et limiter la consommation foncière.

L'Etat imposera aussi au futur concessionnaire des obligations, par exemple que l'aéroport soit neutre en carbone, le recours aux énergies renouvelables, la maîtrise de l'impact du chantier.

Le volet environnemental du projet sera suivi par le « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales », qui associera l'ensemble des parties prenantes.

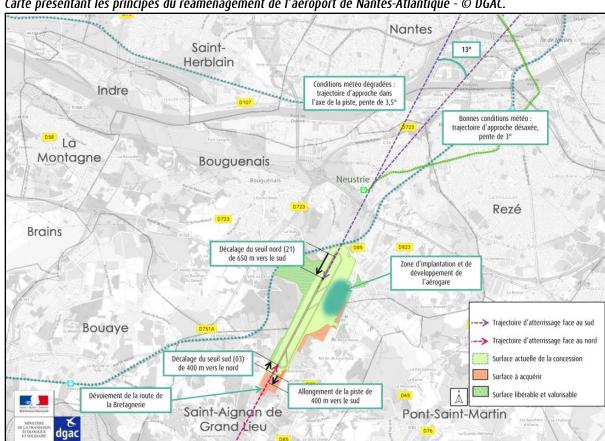
Enfin, dès la fin de l'année 2019, la DGAC rendra public l'état initial de l'environnement.

# Pourquoi l'extension de la piste vers le Lac de Grand-Lieu ne pose-t-elle pas de difficulté environnementale ?

Le lac de Grand-Lieu est un espace naturel remarquable protégé par la réglementation et inscrit, notamment, dans le réseau Natura 2000.

Il n'est pas envisageable de porter atteinte au réseau Natura 2000. En particulier, l'allongement de la piste sera réalisé en dehors des zones Natura 2000 et n'atteindra pas le lac, comme le montre la carte ci-après.





# Carte présentant les principes du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique - © DGAC.

#### Face au défi climatique, pourquoi agrandir un aéroport ?

La France a pris des engagements internationaux, par exemple l'accord CORSIA, pour que le transport aérien prenne toute sa part dans la lutte contre le réchauffement climatique. Les principaux axes de la politique que porte l'Etat sur cet enjeu essentiel sont présentés dans le dossier de la concertation, pages 76 à 79.

Consulter le dossier de la concertation

Pendant la concertation publique un grand nombre de participants ont aussi exprimé leur conviction que l'avion est la solution la plus pertinente pour atteindre des destinations éloignées, en Europe ou à l'international.

Le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique prévoit un aéroport moderne, performant et respectueux de l'environnement, afin de concilier ces enjeux. Les mesures n°11, n°18 et n°26 à 28 annoncées le 28 octobre 2019 en sont l'illustration.

Retrouver les 31 mesures annoncées le 28 octobre 2019 dans le dossier de presse

#### Pourquoi l'Etat n'a-t-il pas accepté de chercher un autre site ?

Le Gouvernement a décidé que l'aéroport de Nantes-Atlantique sera réaménagé. Pendant la concertation, des associations ont proposé des sites pour transférer l'aéroport. L'Etat a étudié ces propositions, comme l'ont recommandé les deux garantes de la concertation publique. Après analyse, l'Etat considère que ces propositions ont une crédibilité très limitée.

Le bilan de la concertation présente la synthèse de ces analyses pages 113 à 115 et de manière plus détaillée en annexe 2 du bilan. Consulter le bilan de la concertation et ses annexes





# L'ACCES A L'AEROPORT PAR LES TRANSPORTS TERRESTRES

#### Qu'est-il prévu pour améliorer la desserte terrestre du site?

A court terme, l'Etat a demandé à son concessionnaire de prendre les mesures nécessaires pour améliorer le stationnement automobile. Près de 1 000 places supplémentaires sont déjà créées.

A moyen terme, la conception du projet de réaménagement de l'aéroport tiendra compte de cet enjeu, en collaboration avec les collectivités territoriales concernées.

Cet enjeu fait aussi l'objet d'une l'étude portée par Nantes Métropole et la Région Pays de la Loire. L'Etat participe au financement de cette étude. Les premières conclusions en sont attendues fin 2019.



# L'ALLONGEMENT DE LA PISTE

#### Pourquoi ne pas avoir choisi la piste transversale qui aurait exposé moins d'habitants aux nuisances sonores ?

L'Etat a étudié l'hypothèse d'une piste transversale de manière approfondie. Elle a été aussi débattue pendant la concertation. Si elle a suscité l'adhésion de certains, elle a suscité aussi de fortes oppositions.

Elle aurait conduit à exposer aux nuisances aériennes des habitants qui sont aujourd'hui éloignés des trajectoires des avions.

Elle aurait eu aussi un impact notable sur l'environnement, les terrains agricoles et aurait nécessité d'exproprier un nombre très significatif de personnes (140 hectares concernés).

L'Etat a préféré un projet plus sobre, tout en permettant de répondre de manière satisfaisante aux besoins de mobilité aérienne, actuels et futurs.

#### Pourquoi l'allongement de 400 mètres est-il nécessaire ?

L'allongement de la piste est avant tout une mesure de protection des populations. L'allongement ne permet pas l'accueil de plus gros avions. Il permet d'augmenter la hauteur de survol pour les atterrissages face au sud.

Pour réduire le bruit au-dessus de Nantes, Rezé et Bouquenais il faut allonger la piste le plus possible vers le sud.

Pour limiter l'impact de l'allongement sur l'environnement et sur le territoire de la commune de Saint-Aignan, il faut que l'allongement soit le plus court possible.

400 mètres est la longueur qui concilie ces deux enjeux.

Il n'y a pas la place pour réaliser d'allongement de la piste dans l'emprise actuelle de l'aéroport. C'est pourquoi l'allongement est réalisé en dehors de l'emprise actuelle.

#### Pourquoi l'Etat a-t-il retenu un allongement de 400 mètres et pas plus ?

Un allongement est nécessaire pour réduire le bruit au-dessus de Nantes, Rezé et Bouguenais.

Après 400 mètres vers le sud sont identifiés des enjeux écologiques forts, dont des zones humides.

Autour de 400 mètres, le terrain naturel présente aussi une rupture de pente qui fait que les remblais commenceraient à devenir élevés, jusqu'à plusieurs mètres de haut, si on prolongeait la piste au-delà.



# Pourquoi ne pas avoir limité l'allongement à 200 mètres?

La constructibilité de l'île de Nantes est règlementée par un plan d'exposition au bruit.

Avec un allongement de 200 mètres seulement, l'île de Nantes aurait risqué de se situer dans une zone de constructibilité limitée du plan d'exposition au bruit. L'Etat a voulu que cette contrainte soit écartée et que les projets que porte Nantes Métropole, par exemple le futur CHU, puissent être réalisés comme prévu.

#### Faudra-t-il fermer l'aéroport pendant les travaux ?

Le futur concessionnaire sera chargé de réaliser les travaux de réaménagement sous contrainte d'exploitation, en préservant la continuité et la qualité du service public aéroportuaire.

La rénovation de la piste existante pourrait nécessiter de la fermer à la circulation pendant une durée estimée entre plusieurs semaines et trois mois.

Si tel devait être le cas, des solutions de substitution pourront être envisagées, afin de maintenir les principales connexions aériennes.



# LA PROTECTION DES HABITANTS CONTRE LE BRUIT

# Pourquoi ne pas avoir décidé de limiter le nombre de mouvements sur l'aéroport ?

Le trafic augmente parce que les habitants du Grand Ouest ont besoin de se déplacer en Europe et à l'international :

- 22% des usagers de Nantes-Atlantique prennent l'avion pour rendre visite à leur famille ou pour leurs études ;
- 26% des voyageurs pour des raisons professionnelles ;
- 36% des voyageurs prennent l'avion pour partir en congés de longue durée.

Nantes-Atlantique doit pouvoir répondre à ces besoins tout en limitant les nuisances pour les populations riveraines et survolées. C'est dans cet esprit que sont construites les 31 mesures qu'a prises le Gouvernement.

Retrouver les 31 mesures annoncées le 28 octobre 2019 dans le dossier de presse

#### Y aura-t-il des mesures spéciales pour Nantes-Atlantique ?

Le Premier ministre a annoncé des mesures exceptionnelles. Le ministre en a annoncé la traduction concrète aux élus des territoires :

- Aide complémentaire à l'insonorisation des logements ;
- Mise en place, par la loi, d'un droit de délaissement exceptionnel;
- Mise en place par la loi d'une aide à la revente des logements ;
- Aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation ;
- Accompagnement des collectivités territoriales pour la relocalisation d'équipements publics, notamment les établissements scolaires.

Le Gouvernement a aussi souhaité une gouvernance transparente et ouverte à l'ensemble des parties prenantes. L'ampleur de ce dispositif d'ensemble est spéciale.

Retrouver les 31 mesures annoncées le 28 octobre 2019 dans le dossier de presse



# Est-ce que les populations actuelles vont être plus exposées au bruit avec un trafic de 11,4 millions de passagers par an en 2040 ?

A l'horizon 2040, les avions auront fait des progrès et les compagnies aériennes auront renouvelé leur flotte. Par exemple, les nouveaux Airbus NEO font deux fois moins de bruit que les générations précédentes.

Au-delà, l'Etat a tiré les enseignements de la concertation publique :

- Grâce aux deux approches prévues pour les atterrissages face au sud, le scénario privilégié permet de réduire de près de 15 000 à 20 000 le nombre d'habitants exposés au bruit, par rapport aux options d'allongement qui ont été soumises à la concertation.
- Le couvre-feu sera aussi une amélioration importante pour tous.
- En complément du couvre-feu, l'Etat a prévu d'interdire les avions les plus bruyants de 22h à 6h du matin.

#### Le couvre-feu nocturne est-il garanti?

L'Etat a déjà lancé la procédure qui permettra d'aboutir à la mise en place d'un couvre-feu d'ici fin 2021.

# Comment objectiver le niveau du bruit ?

De nouvelles stations de mesure du bruit seront installées, en concertation avec le Comité de suivi et dans le cadre des travaux qui seront confiés à l'observatoire de Nantes Atlantique.

#### PROTECTION CONTRE LE BRUIT - SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU

#### Est-ce que des mesures sont prévues spécifiquement pour Saint-Aignan-Grandlieu, la ville la plus impactée ?

Une mesure spécifique est prévue pour protéger les habitants de Saint-Aignan-Grandlieu mieux qu'actuellement.

Le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cela permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg de Saint-Aignan lors des atterrissages.

Grâce au couvre-feu et au décalage du seuil, malgré la croissance du trafic, le bruit n'augmentera pas à Saint-Aignan-Grandlieu. Il diminuera même légèrement par rapport à aujourd'hui.

Au-delà de cette mesure spécifique qui leur est spécifique, les Aignanaises et Aignanais seront éligibles à l'ensemble des mesures exceptionnelles de compensation.

#### **PROTECTION CONTRE LE BRUIT - NANTES**

#### Est-ce que les habitants de Nantes vont être plus impactés ?

Grâce aux deux approches prévues pour les atterrissages face au sud, le scénario privilégié permet de réduire de près de 15 000 à 20 000 le nombre d'habitants exposés au bruit, par rapport aux options d'allongement qui ont été soumises à la concertation.

Le couvre-feu sera aussi une amélioration importante pour tous, y compris les Nantais.

En complément du couvre-feu, nous avons prévu d'interdire les avions les plus bruyants de 22h à 6h du matin.





# La situation risque-t-elle de se détériorer avant d'avoir un nouveau concessionnaire ?

L'Etat concédant, la DGAC, veille à ce que son concessionnaire actuel prenne toute mesure nécessaire pour améliorer la qualité du service public aéroportuaire.

Aéroports du Grand Ouest fluidifiera les postes d'inspection et de filtrage et le passage du contrôle à la frontière.

Aéroports du Grand Ouest prendra aussi les mesures nécessaires en vue :

- du maintien du système de « bloc parking » sur le P0 Est ;
- de l'aménagement d'un parking automobile permanent sur un terrain proche de la tour de contrôle de l'aéroport;
- de la mise en place d'un parking modulaire.

# Que deviendra le préfinancement de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes ?

Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique.

\*\*\*