



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Première réunion du comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales

Préfecture de la Loire-Atlantique, Nantes, 26 octobre 2020



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*





- 1. Mot d'accueil du préfet**
2. Mot des garantes de la post-concertation
3. Contexte du projet
4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
6. Temps d'échange et conclusion



Mot d'accueil

Didier MARTIN

Préfet de la région Pays de la Loire,
Préfet de la Loire-Atlantique





Ordre du jour.

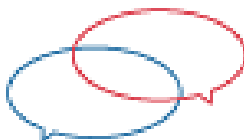
1. Mot d'accueil du préfet
- 2. Mot des garantes de la post-concertation**
3. Contexte du projet
4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
6. Temps d'échange et conclusion



Mot des garantes de la post-concertation



**Brigitte Fargevieille et
Sylvie Haudebourg**
Garantes



cndp Commission nationale
du débat public

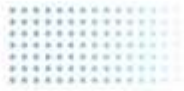
Vous donner la parole
et la faire entendre.





Ordre du jour.

1. Mot d'accueil du préfet
2. Mot des garantes de la post-concertation
- 3. Contexte du projet**
4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
6. Temps d'échange et conclusion



Contexte du projet

Yoann LA CORTE

Directeur du projet de réaménagement
de Nantes-Atlantique (DGAC)





Contexte du projet

- Fin mai – juillet 2019 : concertation publique préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique sous l'égide de deux garantes désignées par la Commission nationale du débat public
- Août 2019 : publication du bilan des garantes de la concertation
- Octobre 2019 :
 - annonce de la décision de l'Etat sur les modalités de poursuite du projet sous la forme de 31 mesures sur lesquelles l'Etat s'est engagé
 - arrêté résiliant le contrat de concession entre l'Etat et AGO avec prise d'effet différée
 - lancement de la procédure d'appel d'offres pour la future concession



Les enjeux du projet

Le développement
économique



Le confort et la qualité
de service pour
les voyageurs



Un projet qui doit
concilier de
nombreux enjeux



La protection
des populations

La protection de
l'environnement



L'accès à l'aéroport
par les transports
terrestres



L'attractivité
de l'aéroport

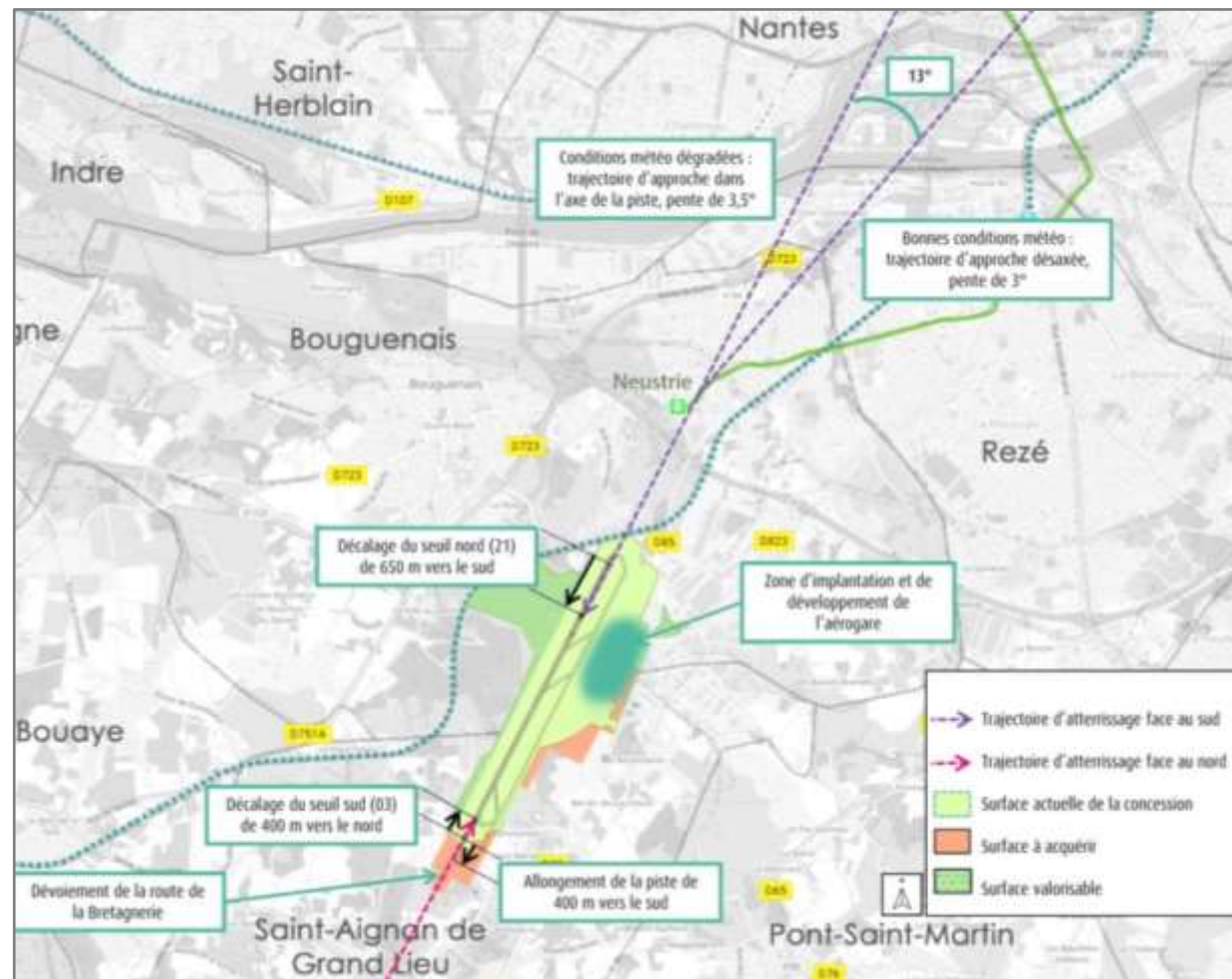


La gouvernance et la
transparence des choix
publics





- Investissement initial estimé par l'Etat à 450 M€ HT
- Investissements complémentaires au cours de la vie du contrat
- Mesures conservatoires pour porter la capacité à 15 MPax si nécessaire
- Acquisitions foncières envisagées par l'Etat : 35 ha, dont 17 ha pour l'extension de la piste





Vision stratégique, une triple exigence

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



protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement ;



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 ;

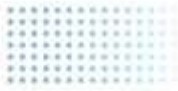


réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.



Ordre du jour.

1. Mot d'accueil du préfet
2. Mot des garantes de la post-concertation
3. Contexte du projet
- 4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales**
5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
6. Temps d'échange et conclusion



Qualification de l'état d'avancement des mesures

- Pour chaque mesure, une appréciation synthétique de son état d'avancement est proposée, ainsi qu'une qualification correspondant à la convention suivante :
 - **En vert** figurent les mesures déjà réalisées à date ou dont l'avancement se déroule conformément au calendrier prévisionnel ;
 - **En orange** celles dont la mise en œuvre est significativement retardée ou dont la consistance pourrait être partiellement modifiée principalement en raison de la crise sanitaire ;
 - **En rouge** celles dont la mise en œuvre a pris un retard qui peut être considéré comme important.





- Un ensemble de mesures cohérentes pour réduire le bruit :
 - Couvre-feu
 - Engagements volontaires des compagnies aériennes
 - Augmentation du tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes
 - Aide complémentaire à l'insonorisation permise par le plan de gêne sonore
 - Droit de délaissement exceptionnel
 - Aide à la revente des logements
 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation
 - Relocalisation d'équipements publics
 - Politique tarifaire du futur concessionnaire
- Et aussi des mesures liées à la conception même du projet (cf. plus loin)



MESURE N°1. COUVRE-FEU.


- La mise en place d'un couvre-feu est une attente forte et unanime qui est ressortie de la concertation publique.
- Dans le respect du règlement (UE) n°598/2014, l'Etat a lancé une étude d'approche équilibrée dans l'objectif d'évaluer les impacts de nouvelles restrictions, dont en particulier une interdiction de programmer les vols la nuit entre minuit et 6h du matin et une interdiction des avions les plus bruyants (marge acoustique inférieure à 13 EPNdB) de 22h00 à 6h du matin.
- Cette mesure pourra entrer en vigueur avant la fin de l'année 2021.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Etat	<ul style="list-style-type: none">- L'étude d'approche équilibrée est en cours de finalisation.- Au stade actuel d'avancement du projet, l'entrée en vigueur effective du couvre-feu est prévue fin 2021/début 2022.



MESURE N°2. ENGAGEMENTS VOLONTAIRES DES COMPAGNIES AERIENNES.



- L'Etat souhaite, aux côtés des collectivités territoriales, approfondir le dialogue avec les compagnies aériennes.
- Les compagnies aériennes, déjà engagées dans la démarche de mise en place du couvre-feu, pourront faire part de leurs engagements volontaires afin d'améliorer la situation sans attendre l'entrée en vigueur du couvre-feu.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	<ul style="list-style-type: none"> - La crise sanitaire a conduit à une baisse de l'ensemble des vols dont les vols de nuit. - Le contexte très difficile pour les compagnies aériennes n'a pas été propice à la concrétisation, par des engagements, des échanges engagés avec les compagnies avant l'été 2020. - Le dialogue se poursuit et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales se tiendra avant la fin de l'année en préparation de la saison aéronautique 2021.



MESURE N°3. AUGMENTATION DU TARIF DE LA TNSA


- Le plan de gêne sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique, révisé en mai 2019, ouvre droit à une aide à l'insonorisation pour plus de 7 100 logements.
- Pour financer cette aide à la hauteur des attentes et des besoins des riverains de l'aéroport, le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) appliquée à Nantes-Atlantique a déjà été porté de 10 € à 20 € le 1^{er} juillet 2019.
- Afin d'être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains, la loi de finances pour 2020 a placé Nantes-Atlantique dans le groupe d'aéroports dont le tarif de la taxe est compris entre 20 € et 40 €.

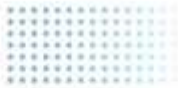
Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Etat	Le changement de groupe est réalisé. Il rend possible le passage prochain du tarif de la TNSA à 30 €.



MESURE N°4. AIDE COMPLEMENTAIRE A L'INSONORISATION.

- Le Gouvernement a annoncé la mise en place d'une aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore.
- Pour les logements individuels, le taux d'aide à l'insonorisation de 80% est porté à 90% et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%.
- Cette aide complémentaire est versée par le groupement d'intérêt public « Fonds de compensation de Nantes-Atlantique » présidé par le préfet de la région Pays de la Loire et associant Nantes-Métropole et les 3 communes riveraines de l'aéroport concernées par le Plan de Gêne Sonore.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Le dispositif est en place depuis le 1 ^{er} juillet 2019.




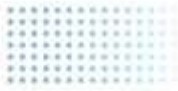
MESURE N°5. DROIT DE DELAISSEMENT EXCEPTIONNEL.

- Le droit de délaissement exceptionnel a été créé par la loi de finances pour 2020 et les conditions d'application de cette mesure doivent encore être précisées par décret.
- Ce droit pourra être exercé pendant une période de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du décret d'application de cette loi.
- Il permettra aux propriétaires d'un logement exposé à un niveau de bruit d'indice Lden supérieur à 62 décibels, s'ils le souhaitent, de demander à l'Etat de leur racheter leur bien.
- Le prix de rachat neutralisera toute éventuelle dépréciation induite par le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.



- Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :
 - être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ;
 - avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018).


Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	<ul style="list-style-type: none">- La disposition législative est prise (art. 205 LFI 2020).- Le décret d'application (en Conseil d'Etat) devrait pouvoir être pris d'ici la fin de l'année 2020.



MESURE N°6. AIDE A LA REVENTE DES LOGEMENTS.

- Le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien.
- Les conditions d'application de cette mesure seront établies par décret.
- L'aide pourra être sollicitée pendant une durée de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.
- Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux remplissant notamment les conditions cumulatives suivantes :
 - être propriétaire d'un logement se situant dans une zone en bordure de la zone de délaissement ;
 - avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018).




Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Le décret d'application devrait pouvoir être pris d'ici la fin de l'année 2020.



MESURE N°7. AIDE A LA MISE AUX NORMES ACTUELLES D'INSONORISATION



- Pour les logements situés dans le périmètre du plan de gêne sonore mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique finance une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique.
- Les logements éligibles sont ceux construits après 2004 et acquis après la date de signature du contrat de concession entre l'Etat et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010).

Type	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	<ul style="list-style-type: none">- En septembre 2020, le GIP-FCNA a recruté un prestataire pour instruire les dossiers.- Les dossiers peuvent maintenant être déposés auprès du GIP et ceux déjà déposés depuis le 1er juillet 2020 sont en cours d'examen.



MESURE N°8. RELOCALISATION D'EQUIPEMENTS PUBLICS.


A titre de compensation exceptionnelle, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique pourra participer au financement de la relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et des trois écoles de Saint-Aignan-Grandlieu. L'Etat se tient prêt et à l'écoute des collectivités territoriales concernées pour les accompagner dans la réalisation de ces projets de relocalisation.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Collectivités territoriales et Etat	<ul style="list-style-type: none"> - L'Etat a accompagné les 2 communes concernées dans une première phase de réflexion sur l'évolution de leur territoire et ces projets de relocalisation. - Une seconde phase d'étude est prévue avec l'appui de Nantes-Métropole et du Conseil départemental (collège). - L'atelier des territoires lancé le 14 octobre 2020 vise à faire émerger une nouvelle vision partagée du développement du territoire à une échelle plus large et à identifier de nouveaux projets porteurs en matière de mobilité, de développement économique, de production de logements, etc.



MESURE N°9. POLITIQUE TARIFAIRE DU FUTUR CONCESSIONNAIRE.


- Au travers du futur contrat de concession, l'Etat imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée :
 - les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ;
 - la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat puis futur concessionnaire	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°10. COMMUNICATION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.

- Les participants à la concertation publique ont exprimé l'attente que les études environnementales soient rendues publiques en toute transparence.
- En réponse, la DGAC s'est engagée à rendre public l'état initial de l'environnement au plus tard en décembre 2019 et à en partager l'analyse avec les parties prenantes au travers du « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » (voir mesure n°25).
- Cet état a été mis en ligne sur le site internet <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	L'étude est en ligne depuis janvier 2020.



MESURE N°11. ETUDE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES.


- Les participants à la concertation ont souhaité que l'Etat réalise une étude approfondie de l'impact du projet sur l'environnement et sur la santé.
- Dans le respect du cadre posé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, la DGAC veillera à ce que l'étude d'impact environnemental du projet apporte des éclairages nouveaux.
- Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière :
 - pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée ;
 - concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ;
 - l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.



Protéger les populations, protéger l'environnement


- L'étude d'impact du projet sera soumise à une enquête publique, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet.
- Cette enquête publique sera aussi l'occasion, pour le maître d'ouvrage, de recueillir les avis et propositions des parties prenantes.



Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	<p>Etat puis futur concessionnaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure. - La DGAC a confié à Air Pays de la Loire une étude novatrice sur les PUF et sur les dépôts de suies à Nantes-Atlantique. Son avancement est lié au retour à un niveau de trafic comparable à celui d'avant la crise sanitaire : <ul style="list-style-type: none"> • L'analyse des dépôts sera reprogrammée à la reprise du trafic. • La campagne de mesure de PUF est en cours de lancement. • Les mesures de PUF démarreront fin novembre 2020 et se dérouleront pendant minimum 2 ans. Cette durée permettra d'analyser les effets de la reprise du trafic. <p>Les résultats alimenteront au fur et à mesure l'Observatoire territorial (cf. mesure 28).</p>



- **MESURE N°12. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.**
- La concertation publique a mis en évidence l'attente de mieux connaître les émissions de gaz à effet de serre qui résultent des déplacements en avion, afin que les passagers aériens effectuent leurs choix de manière informée.
- Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements :
 - <https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/>

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	- Mesure réalisée. - Par ailleurs, le site internet de l'OTANA comprend une rubrique sur les émissions de gaz à effet de serre (cf. mesure 28).



Temps d'échange



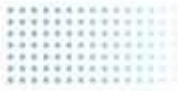
Attendre son tour
pour prendre la
parole



Se présenter



Respecter chaque
prise de parole




Un réaménagement sobre et performant

- Une aérogare modernisée et développée à l'Est, à partir du site existant, afin d'accueillir les passagers dans de bonnes conditions
- Un niveau de service unique, pas de terminal dédié aux compagnies à bas-coût
- Des abords aménagés pour concilier circulations douces et création de parkings automobiles en silos
- Un bilan foncier sobre, pour limiter les acquisitions
- Un haut niveau de performance environnementale imposé au futur concessionnaire
- Pas de subvention publique pour la réalisation des travaux de réaménagement, ni pour l'exploitation
- Des mesures conservatoires pour, si nécessaire, accueillir jusqu'à 15 millions de passagers



MESURE N°13. OPTIONS DE PISTE ECARTEES.




- Afin de ne pas exposer de nouveaux territoires et des habitants jusqu'à présent éloignés des nuisances sonores et afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement et les terres agricoles, l'option d'une piste en « V », celle d'une piste transversale et celle d'un allongement de 800 mètres de la piste existante n'ont pas été retenues.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°14. CAPACITE D'ACCUEIL.




- L'aéroport sera dimensionné pour permettre l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040.
- L'aménagement prévoira des réserves foncières afin que, notamment, l'aérogare puisse être agrandie si le trafic réel devait finalement s'avérer supérieur aux prévisions retenues par l'Etat, pour permettre d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
  	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°15. ALLONGEMENT DE LA PISTE EXISTANTE.


- Afin d'améliorer la situation des habitants situés au nord de l'aéroport et, dans le même temps, de limiter l'impact du projet sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu, l'Etat retient l'option d'un allongement de la piste existante vers le sud, sur une longueur de 400 mètres.
- Cet allongement permet, au total, de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud.
- Cet allongement ne permettra pas d'accueillir des avions plus gros que ceux qui fréquentent actuellement l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
  	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°16. RELEVEMENT DE L'ALTITUDE DE SURVOL DE SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU.

- Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grandlieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat et futur concessionnaire	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



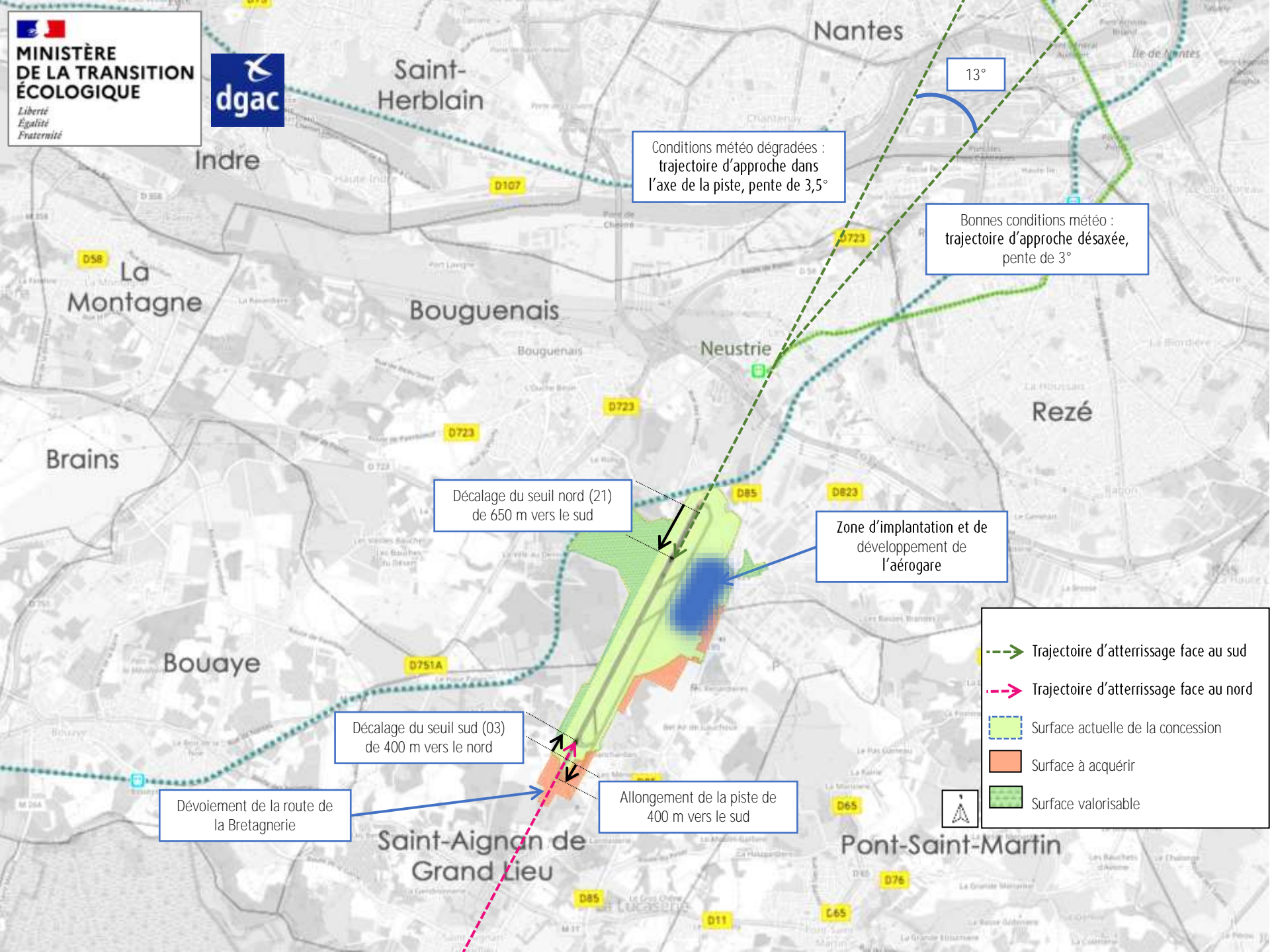
MESURE N°17. SCENARIO PRIVILEGIE POUR LES TRAJECTOIRES D'APPROCHE.

- Pour les atterrissages face au sud, afin de limiter les nuisances pour les populations survolées, l'Etat privilégie un scénario central fondé sur deux approches.
- Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d'exploitation le permettront. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total.
- Une autre procédure sera mise en place pour améliorer la sécurité en conditions météorologiques dégradées. Les avions atterriront dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.
- Ce scénario devra être acté par les autorités indépendantes en matière de sécurité aérienne.



Un réaménagement sobre et performant

- Dans l'hypothèse dans laquelle les autorités compétentes n'autoriseraient pas la coexistence des deux approches, alors :
 - Le scénario d'approche présenté à la concertation, qui consiste à ce que l'ensemble des atterrissages soient réalisés dans l'axe de la piste, sera retenu.
 - Toutefois, même dans cette hypothèse, la pente d'approche sera augmentée à 3,5°.
- Les études préliminaires nécessaires à la mise en place du scénario privilégié par l'Etat seront présentées aux parties prenantes, notamment à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) :
 - Les modifications envisagées seront également soumises à l'avis du public lors d'une enquête publique.



Conditions météo dégradées :
trajectoire d'approche dans
l'axe de la piste, pente de 3,5°

Bonnes conditions météo :
trajectoire d'approche désaxée,
pente de 3°

13°







Décalage du seuil nord (21)
de 650 m vers le sud

Zone d'implantation et de
développement de
l'aérogare


Décalage du seuil sud (03)
de 400 m vers le nord

Dévoisement de la route de
la Bretagne

Allongement de la piste de
400 m vers le sud

-  Trajectoire d'atterrissage face au sud
 -  Trajectoire d'atterrissage face au nord
 -  Surface actuelle de la concession
 -  Surface à acquérir
 -  Surface valorisable
- 




Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	<p>Etat, cessionnaire actuel et futur cessionnaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure. - La DGAC a lancé les études techniques et de sécurité préliminaires qui sont nécessaires à la mise en place du scénario privilégié par l'Etat. - Il est prévu de les présenter aux parties prenantes en début d'année prochaine, notamment à la CCE (T1 2021). - Les projets de modifications des procédures d'approche seront soumises à l'avis du public lors d'une enquête publique (T3 2021), puis à l'avis de la CCE (T4 2021). - Au stade actuel d'avancement du projet, il est prévu que la mesure soit effective fin 2021/début 2022.



MESURE 17 BIS. EVITER LE SURVOL DE LA CHEVROLIÈRE.


- A l'issue de la concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'Etat s'est engagé à modifier les trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de la ville de La Chevrolière.
- La modification envisagée consisterait à déplacer vers le sud la mise en virage des avions (48% des flux) et à introduire un point de passage obligatoire en sortie du virage, dans l'objectif de canaliser au mieux le flux d'avions à l'aplomb d'une zone peu urbanisée, située entre les villes de La Chevrolière et de Saint-Philbert de Grandlieu.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Des études techniques préparatoires ont été engagées. - Ces études préparatoires nécessitent des approfondissements afin de confirmer l'opportunité de la modification envisagée et, le cas échéant, d'engager les procédures réglementaires nécessaires à son entrée en vigueur.



MESURE N°18. AMENAGEMENT D'ENSEMBLE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.




- Pour, d'une part, limiter l'impact du projet sur l'environnement, les terres agricoles et la ressource foncière et, d'autre part, afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste.
- L'aménagement retenu nécessitera d'acquérir environ 35 ha de foncier et permettra de libérer 65 ha, soit un bilan net de 30 ha valorisables.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat et futur concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> - L'appel d'offres tient compte de cette mesure. - La crise sanitaire ayant considérablement accru la nécessité de veiller à l'équilibre économique de la concession, des opérations de promotion des terrains en question pourraient s'avérer nécessaires.



MESURE N°19. NIVEAU DE SERVICE EN AEROGARE.



- La plupart des participants à la concertation se sont prononcés contre des terminaux différenciés selon leur niveau de service, c'est-à-dire dédiés soit aux compagnies aériennes traditionnelles, soit aux compagnies à bas-coûts.
- L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
  	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°20. AMENAGEMENT DES ABORDS DE L'AEROGARE.


- Les participants à la concertation ont souhaité que les options mises en débat pour l'aménagement des abords de l'aérogare ne soient pas envisagées comme étant exclusives l'une de l'autre.
- Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°21. DESSERTE TERRESTRE DE L'AEROPORT.

- L'attente que l'aéroport soit bien desservi par les transports terrestres, notamment par les transports en commun, est ressorti comme une attente forte et quasi-unanime de la concertation.
- Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



La desserte terrestre de l'aéroport



Bertrand AFFILE

Maire de Saint-Herblain,
2^{ème} Vice-Président de Nantes
Métropole


Sandrine EICHENBERGER

Cheffe de projet aéroport, Nantes
Métropole



MESURE N°22. FINANCEMENT DE LA FUTURE CONCESSION.




- Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation.
- Cet engagement sera inscrit, le moment venu, dans la déclaration d'utilité publique du projet.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°23. PREFINANCEMENT DEJA VERSE PAR LES COMPAGNIES AERIENNES.



- 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.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
  	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°24. TRAVAUX SUR LA PLATEFORME D'ICI FIN 2021.



- Dans l'attente du renouvellement du contrat de concession fin 2021, l'Etat concédant (DGAC) veillera à ce que l'exploitant actuel prenne toute mesure nécessaire pour améliorer la qualité du service public aéroportuaire, en particulier pour fluidifier les postes d'inspection et de filtrage et le passage du contrôle à la frontière, ainsi que pour permettre l'accueil du Beluga XL à l'automne 2020.

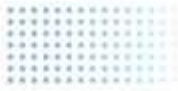
Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Etat	<ul style="list-style-type: none">- Un programme de travaux a été proposé par AGO, qui répond à cette mesure.- La DGAC, en sa qualité de concédant, suit le bon avancement de ces travaux.



MESURE N°25. AMELIORATION DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE D'ICI FIN 2021.

- Pour améliorer le stationnement automobile, l'Etat veillera à ce que l'exploitant de l'aéroport prenne les mesures nécessaires en vue du maintien du système de « bloc parking » déjà expérimenté sur le P0 Est, de l'aménagement d'un parking automobiles permanent sur un terrain proche de la tour de contrôle de l'aéroport et de la mise en place d'un parking modulaire.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
 	Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Un programme de travaux a été proposé par AGO, qui répond à cette mesure. - L'extension du système de bloc parking au P0 Est s'est finalement avérée inopportune ; la crise sanitaire l'a de plus rendue inutile. - La DGAC, en sa qualité de concédant, suit le bon avancement de ces travaux.




Un réaménagement sobre et performant

- **MESURE N°26. PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE.**
- Pour l'ensemble du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'Etat vise l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale.
- A cet effet, l'Etat concédant (DGAC) imposera au futur concessionnaire :
 - que l'aéroport atteigne la neutralité carbone par exemple dans le cadre du programme international « Airport Carbon Accreditation » ;
 - de mettre en place une politique énergétique durable, consistant notamment à appliquer un plan de maîtrise des besoins énergétiques et des émissions de polluants ainsi qu'un plan de recours aux énergies renouvelables ;
 - d'obtenir la certification d'un haut niveau de performance environnementale pour toute construction nouvelle ;
 - de réaliser une aérogare ayant une identité architecturale de qualité et reflétant l'identité des territoires.



Un réaménagement sobre et performant

- L'Etat imposera aussi au concessionnaire des obligations particulières pour la phase de réalisation des travaux :
 - le chantier sera organisé pour minimiser l'impact des travaux, en particulier sur les territoires, l'environnement, la qualité du service public aéroportuaire ;
 - un plan spécifique de gestion durable des déchets de chantier sera élaboré et mis en oeuvre.
- L'Etat complétera et précisera ces obligations en particulier à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Cette mesure est intégrée et développée dans l'appel d'offres pour la future concession.



Temps d'échange



Attendre son tour
pour prendre la
parole



Se présenter



Respecter chaque
prise de parole



MESURE N°27. COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.

- Pour en assurer le suivi des engagements et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat a créé un « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » d'ici la fin de l'année 2019.
- Ce comité suivra aussi les engagements que prendra l'Etat à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, prévue au second semestre 2021.
- L'ensemble des parties prenantes sont invitées à participer.
- Le comité est présidé par le préfet de la région Pays de la Loire, avec l'appui du directeur général de l'Aviation civile (ou de leurs représentants).



Une gouvernance ouverte

- Il a vocation à se réunir annuellement. Instance d'information et de concertation, il permet :
 - à l'Etat, d'informer les membres du comité de la mise en œuvre des engagements qu'il aura pris à l'issue de la concertation préalable et à l'issue de l'enquête préalable à la DUP ;
 - aux membres du comité, de formuler des recommandations au maître d'ouvrage (Etat avant la signature du contrat, futur concessionnaire ensuite pour ce qui relèvera de sa responsabilité) ;
 - de présenter aux membres du comité les études réalisées par l'Observatoire de Nantes-Atlantique et de fournir une aide à la décision.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Mesure réalisée.




MESURE N°28. OBSERVATOIRE DE NANTES-ATLANTIQUE.

- Un « observatoire de Nantes-Atlantique » devait être créé d'ici la fin de l'année 2019.
- Cet observatoire sera chargé, dès sa mise en place, d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire.
- L'observatoire comportera un collège scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions.
- En s'appuyant sur les instances et organismes existants, l'observatoire aura pour missions :
 - de suivre les études particulières correspondant aux engagements de l'Etat
 - d'observer le bruit aérien
 - d'observer la qualité de l'air, en s'appuyant pour cela sur Air Pays de la Loire
 - d'observer l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier
 - de suivre les effets de l'aéroport sur l'économie et l'emploi



Une gouvernance ouverte


- L'observatoire rendra compte au moins annuellement de la mise en œuvre de ses missions au comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales. L'Etat en assurera le pilotage technique.
- Il rendra publics les rapports et études réalisés dans le cadre de ses missions.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	<ul style="list-style-type: none">- Les travaux techniques de préfiguration et de l'observatoire et de définition des indicateurs ont été menés à compter de l'automne 2019.- L'observatoire est lancé ce jour.



MESURE N°29. COMITE DE PILOTAGE STRATEGIQUE.


- Le comité stratégique de Nantes-Atlantique présidé par le préfet de la région Pays de la Loire sera pérennisé pour toute la durée du projet.
- Il associera l'Etat et les élus représentant Nantes Métropole, le Département de la Loire-Atlantique, la Région Pays de la Loire et les communes intéressées à la réflexion stratégique sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.
- Ce comité sera consulté sur la mise en œuvre du projet de réaménagement.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Un groupe contact associant les collectivités a été mis en place pour les tenir informées et échanger sur le projet.



MESURE N°30. CONCERTATION APRES L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA FUTURE CONCESSION.


- Au-delà des instances de concertation déjà en place et prévues par la réglementation, l'Etat concédant (DGAC) imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique.
- A cette fin, le futur concessionnaire devra mettre en place :
 - une plateforme numérique d'échange avec le public, afin de répondre aux questions sur l'aéroport ;
 - une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport, qui aura vocation à se réunir au moins 2 fois par an.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.



MESURE N°31. SITE INTERNET DU PROJET.

- La DGAC mettra en ligne l'information sur l'évolution du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site internet : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr.

Enjeux	Pilote	Etat d'avancement
	Etat	Le site est actualisé au fur et à mesure de l'avancement du projet.



Prochaines étapes

- Fin 2020 : entrée en vigueur des deux décrets droit de délaissement et compensation des moins-values de cession (« aide à la revente »)
- Fin 2020 / début 2021 : projet de desserte terrestre de l'aéroport choisi par les collectivités
- Début 2021 : publication du plan de prévention du bruit dans l'environnement
- Fin 2021 début 2022: approbation des nouvelles procédures d'approche par l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile, concomitamment avec l'entrée en vigueur du couvre-feu
- Début 2022 : désignation du concessionnaire pressenti puis entrée en vigueur du nouveau contrat de concession
- Automne 2022 : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux



Temps d'échange



Attendre son tour
pour prendre la
parole



Se présenter



Respecter chaque
prise de parole

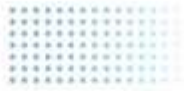


Ordre du jour.

1. Mot d'accueil du préfet
2. Mot des garantes de la post-concertation
3. Contexte du projet
4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
- 5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique**
6. Temps d'échange et conclusion



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE



Observatoire Territorial autour de Nantes-Atlantique

Matthieu BENEZECH
Préfecture



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Un observatoire : pour qui, pour quoi ?

- Initié par l'Etat au titre des actions d'accompagnement territorial du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'observatoire est un lieu de partage de l'information.
- Il a vocation à nourrir les réflexions de chacun.

Objectifs de l'observatoire :

- **Apporter des éléments de compréhension** et rassembler des données consolidées sur les principaux sujets d'intérêt des riverains et de l'ensemble des parties prenantes intéressées ;
- **Objectiver les perceptions** et permettre un suivi des effets du développement de l'aéroport sur les populations et sur l'environnement ;
- **Contribuer aux réflexions prospectives** des acteurs du territoire et à l'évaluation des actions publiques mises en œuvre autour de l'aéroport dans un objectif d'aménagement durable des territoires.



Pilotage par l'Etat :

- Préfecture de la Loire-Atlantique
- Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique (DDTM)
- Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Comité technique et communauté de partenaires associés à la démarche :

- Air Pays de la Loire
- Agence régionale de santé des Pays de la Loire (ARS)
- Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN)
- Cerema
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire (DREAL)
- Nantes-Atlantique Aéroport
- Nantes Métropole
- Région des Pays de la Loire
- Ville de Bouguenais
- Ville de Rezé
- Ville de Saint Aignan de Grand-Lieu

Site internet : www.otana.fr



Thématiques abordées



Activités de l'aéroport



Nuisances sonores
locales et santé



Qualité de l'air et santé



Milieus naturels et climat



Socioéconomie



www.otana.fr



Ordre du jour.

1. Mot d'accueil du préfet
2. Mot des garantes de la post-concertation
3. Contexte du projet
4. Suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
5. Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique
6. Temps d'échange et conclusion



Temps d'échange et conclusion



Attendre son tour
pour prendre la
parole



Se présenter



Respecter chaque
prise de parole

Merci de votre attention



www.reamenagement-nantes-atlantique.fr



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

