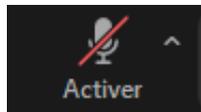


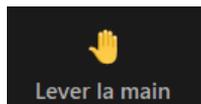
Bienvenue à toutes et tous !



- Nous vous invitons à vous renommer : Prénom et Nom



- Vos micros sont désactivés pour assurer la qualité d'écoute tout au long de la réunion



- Lors des temps d'échanges, vous pourrez lever la main (Alt + Y) pour demander la parole

slido

- Tout au long de la réunion, vous pouvez poser des questions écrites via ce lien: www.sli.do/NTE23
Nous y répondrons lors des temps d'échanges





Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

7 – 9 MARS 2023


**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **dgac** direction
générale
de l'Aviation
civile



Introduction de la préfecture de la Loire-Atlantique

Pascal OTHEGUY

Secrétaire général de la Préfecture de
Loire-Atlantique



Mot d'introduction d'une des garantes de la concertation

Brigitte FARGEVIEILLE

Sylvie HAUDEBOURG

Garantes de la concertation (CNDP)



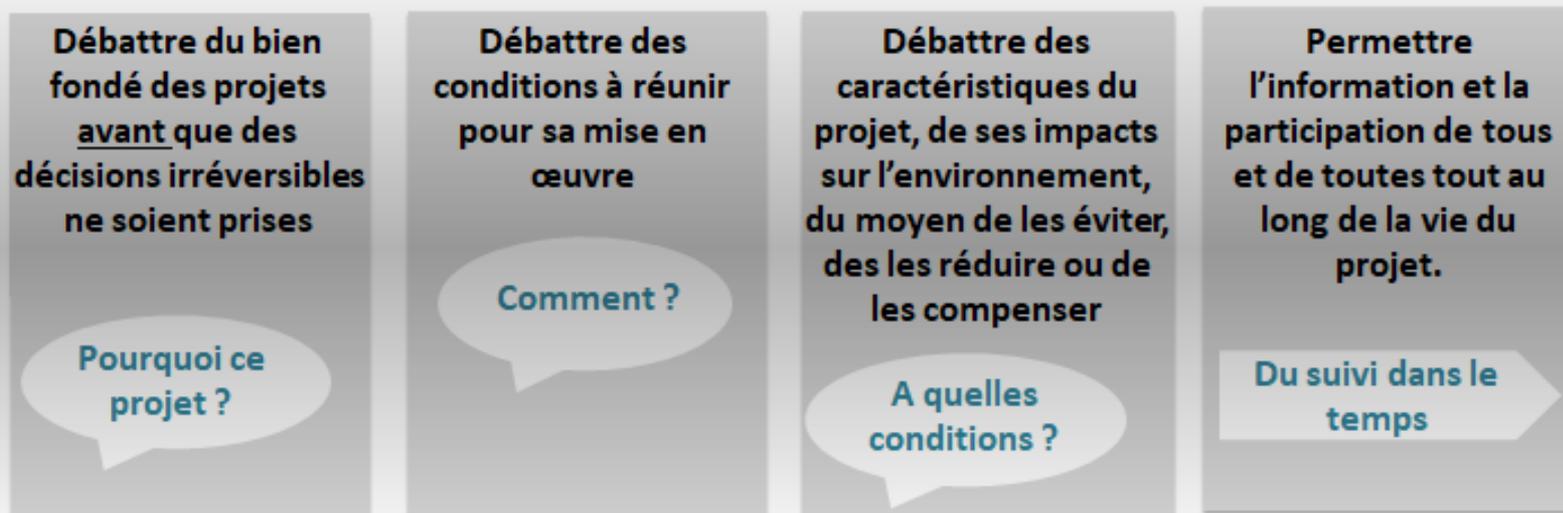
MA PAROLE A DU POUVOIR

Les interventions de la CNDP

La Commission Nationale du Débat Public défend un droit :

« Toute personne a le droit [...] **d'accéder aux informations** relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de **participer à l'élaboration** des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Article 7 de la Charte de l'Environnement – rendue constitutionnelle en 2005



Le temps du débat public ou de la concertation préalable

Le temps de la concertation
« post concertation préalable »

OPPORTUNITÉ

Genèse du projet

(études préalables APS)

Concertation préalable

27 mai au 31 juillet 2019

OPTIMISATION
de l'intérêt public du projetÉtudes
approfondies*(étude d'impact APD)*Information et
participation du public
sous l'égide d'un garant

4 décembre 2019 → ?

Instruction administrative
des demandes d'autorisation*(avis autorité environnementale)*Enquête publique
Consultation électronique

S'APPÊTE / CONTINUE

AMELIORÉ

AUTORISATION
ADMINISTRATIVE

Travaux

La CNDP veille à
l'information du public
jusqu'à la réalisation des travaux

Le rôle des garants après un débat public ou une concertation préalable :

- veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.
- si nécessaire, publier des rapports intermédiaires, puis un rapport final, rendus publics.

3

Le rôle du garant : les 6 principes de la CNDP

INDEPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITE

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail, et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



ARGUMENTATION

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



EGALITE DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les publics



Mot d'introduction de la maîtrise d'ouvrage

1. Les dernières avancées du projet :

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

>Temps d'échanges n°1

2. Les démarches liées aux trajectoires :

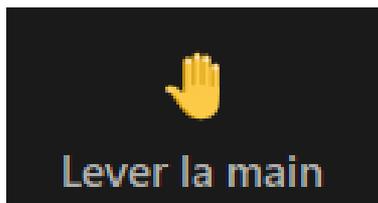
1. Retour sur l'expérimentation du virage de La Chevrolière
2. La double-approche
3. La modélisation des effets des mesures de lutte contre le bruit

>Temps d'échanges n°2

Conclusion

À l'oral lors des temps d'échange :

1. Levez la main
2. Votre micro activé,
présentez-vous et posez votre
question



À l'écrit via sli.do (ordinateur ou smartphone)

- Posez des questions aux intervenants
- Nous relayons vos questions à l'oral

Rejoignez-nous
sur **sli.do #NTE23**

ou : www.sli.do/NTE23





Mot d'introduction de la maîtrise d'ouvrage

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

Le réaménagement de Nantes-Atlantique vise plusieurs objectifs :



Moderniser une infrastructure vieillissante et saturée, ne permettant plus d'accueillir les passagers à un niveau de service satisfaisant.



Accompagner les besoins croissants de mobilité des territoires tout en maîtrisant les nuisances sonores.



Réaliser un aménagement sobre et ambitieux en matière environnementale.



17 mesures
réalisées

14 mesures
en cours





Mot d'introduction – L'avancement des 31 mesures

Parmi les 17 mesures réalisées :



La mise en place du couvre-feu entre minuit et 6h du matin ;



Les aides exceptionnelles aux riverains avec le droit de délaissement et l'aide à la revente ;



L'augmentation du tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) ;



Des premiers travaux d'amélioration de la plateforme (ex : parkings automobiles ou postes de filtrage) ;



La mise en place de l'Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique ;



Des premières études environnementales sur les émissions de particules ultrafines ;



La communication de l'état initial de l'environnement.

Les prochaines grandes étapes du projet

**Révision
intermédiaire du
Plan d'Exposition
au Bruit
(PEB)**

1^{er} semestre 2023

Objectif d'entrée en
vigueur du PEB
début 2025

**Choix du
nouveau
concessionnaire**

Courant 2023

**Rendu final de
l'étude sur les
PUF**

Début 2024

**Enquête
publique ILS et
double-approche**

Début 2024

**Déclaration
d'utilité publique
(DUP)
des travaux de
réaménagement**

Horizon 2024-2025
- Date à définir par le
futur concessionnaire



01

Les dernières avancées du projet

1.1

L'appel d'offres

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

L'appel d'offres pour l'exploitation et le réaménagement de l'aéroport est en phase d'analyse depuis juin 2022. La conclusion de la procédure est prévue courant 2023.

- L'appel d'offres pour la future concession de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir est régi par des règles de confidentialité strictes, notamment celles posées par le code de la commande publique.
- L'État informe cependant, sur des points précis, les services de la Région Pays de la Loire et de Nantes Métropole en tant qu'autorités organisatrices des transports des interfaces liées aux projets de bus à haut niveau de service et de halte ferroviaire, en respectant un engagement de confidentialité.

 **Moderniser et développer l'aérogare de passagers** pour répondre aux besoins des territoires et des entreprises avec une qualité de service élevée :

- Maîtriser le temps de parcours du passager dans l'aérogare ;
- Piloter la qualité de service en référence à la norme NF Service - transport de voyageurs.

 **Moderniser et développer l'aérogare de fret pour garantir la desserte des territoires et des entreprises du Grand Ouest :**

- **Intégration de l'aérogare de fret à la future concession**, afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des opérateurs de fret.

 **Réaménager l'aéroport côté piste :**

- Création de voies spécifiques et de nouveaux postes de stationnement pour les avions afin d'accompagner l'augmentation du trafic ;
- Réfection de la piste.



Des exigences de performance environnementale élevée :

- Atteindre la **neutralité carbone en 2030** et obtenir la certification correspondante ;
- Aérogare certifiée de haute qualité environnementale (**HQE Bâtiment durable de niveau « Excellent »**) ;



Appliquer et faire appliquer une politique ambitieuse de développement durable

- Elle doit notamment prévoir le recours aux énergies propres et renouvelables.



Réaménager selon une « Charte d'orientations architecturales et paysagères » :

- Exigence novatrice ;
- Comme l'a souhaité le panel de citoyens en 2019, accorder le projet avec l'identité architecturale, urbaine et paysagère du territoire de la métropole de Nantes.



Améliorer les accès à l'aérogare et disposer d'une amélioration performante en transports en commun :

- Préparer l'accueil du bus à haut niveau de service et de la halte ferroviaire en interaction avec Nantes Métropole et la Région Pays de la Loire ;
- Disposer d'un pôle multimodal de correspondance ;
- Aménagement des parkings automobiles, permettant l'usage de véhicules électriques et, pour le futur, à hydrogène ;
- Voies cyclables connectées au réseau métropolitain.

1.2 Le couvre-feu : 1^{er} bilan sur sa mise en œuvre

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

Rappel des modalités du couvre-feu de l'aéroport Nantes-Atlantique :



Entrée en vigueur le 8 avril 2022.



Interdiction de la programmation de vols au départ et à l'arrivée entre 0h et 6h.



Renforcement de l'interdiction des avions les plus bruyants entre 22h et 6h.

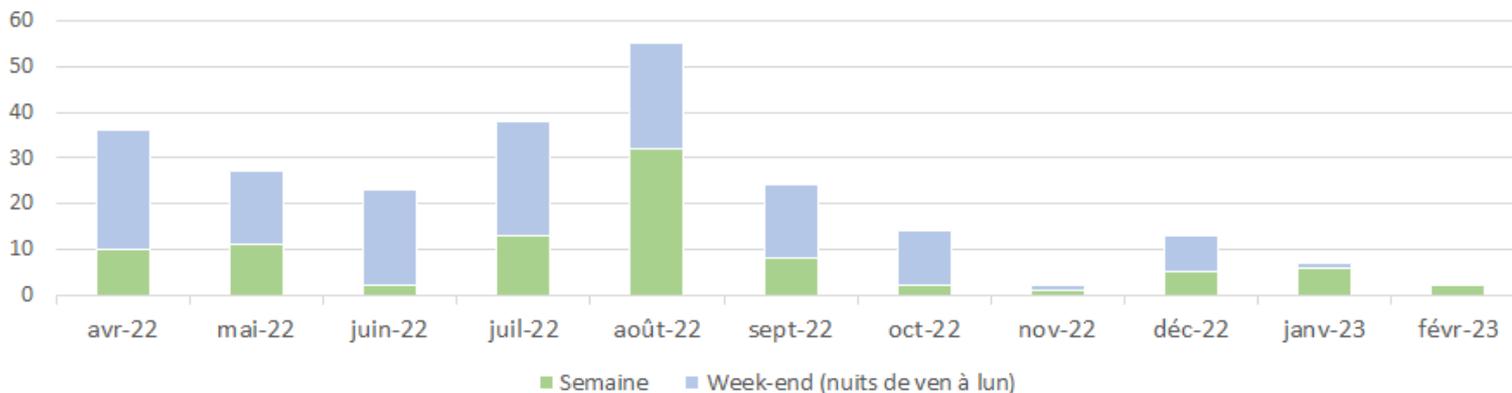
Les chiffres :

En moyenne, **division par 6** du nombre de vols commerciaux entre minuit et 6h par rapport à 2018 et 2019 :

Avril à décembre 2018	Avril à décembre 2019	8 avril au 31 décembre 2022
7,3 vols par nuit en moyenne	6,9 vols par nuit en moyenne	1,2 vols par nuit en moyenne

Avec une augmentation du nombre d'écart durant la période estivale, suivie d'une nette amélioration en fin d'année (situation au 20 février 2023) :

Evolution mensuelle des écarts et répartition semaine-week-end



Les étapes réglementaires pour instruire les manquements au couvre-feu

DGAC

*Direction générale
de l'aviation civile*

Définit les règles de navigation aérienne et informe l'ACNUSA des manquements constatés.

ACNUSA

*Autorité de contrôle
des nuisances aéroportuaires*

Instruit les manquements et définit le montant des sanctions le cas échéant.

Compagnie aérienne

*Objet de la procédure
en cas de manquement*

Contribue au dossier d'instruction en ajoutant des éléments de justification.

Les étapes réglementaires pour instruire les manquements au couvre-feu (situation au 20/02/2023)

232 procès-verbaux

établis et transmis par la DGAC à l'ACNUSA, avec un délai de traitement moyen de 23 jours.

39 dossiers

traités lors des deux dernières plénières de l'ACNUSA



33 sanctions

prononcées pour plus de 496 000€ au total.

1.3

Les aides aux riverains

Pascal OTHEGUY

Secrétaire général de la Préfecture



Un dispositif inédit et unique en France de protection des populations contre le bruit :

- Un **droit de délaissement** au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit fort, qui peuvent demander à l'État d'acquérir leur bien.
- Une **aide à la revente** au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit modéré. Lors d'une vente, cette aide permet de compenser l'éventuelle moindre plus-value ou dépréciation du bien en raison du maintien de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Les propriétaires éligibles à l'aide à la revente et au droit de délaissement



La condition temporelle

La date d'acquisition du bien, de reconstruction ou d'augmentation significative de sa surface de plancher (> 40 m²) **entre le 31 décembre 2010 et le 17 janvier 2018**⁽¹⁾



La condition géographique

La zone exposée à un bruit aérien d'indice Lden **compris entre 55 et 62 dB**

AIDE À LA REVENTE



La condition géographique

La zone exposée à un bruit aérien d'indice Lden **supérieur ou égal à 62 dB**

DROIT DE DÉLAISSEMENT

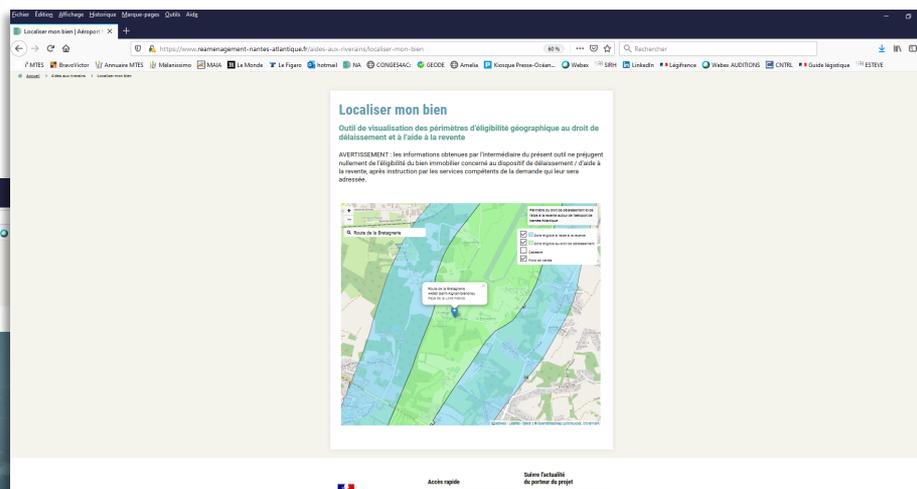
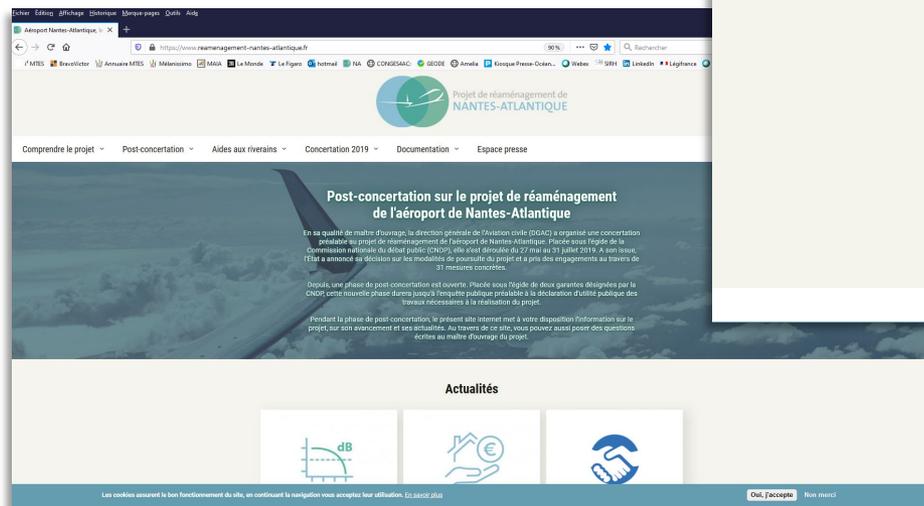
Quelle application de l'aide pour les ventes déjà effectuées ?

Les anciens propriétaires ayant vendu leur bien entre le 17 janvier 2018 et l'entrée en vigueur du décret pourront bénéficier de l'aide à la revente de façon rétroactive.

Les propriétaires éligibles à l'aide à la revente et au droit de délaissement

- **Pour localiser son bien**, le site internet du projet propose un outil de visualisation des périmètres d'éligibilité géographique au droit de délaissement et à l'aide à la revente :

➔ www.reamenagement-nantes-atlantique.fr section « Aide aux riverains »



Le GIP-FCNA (Groupement d'intérêt public – Fonds de compensation Nantes-Atlantique) est le guichet d'entrée unique pour les demandes de droit de délaissement et d'aide à la revente.

Il a récemment recruté un assistant à maîtrise d'ouvrage (bureau d'études GeoFit Expert) afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers.

Bilan des demandes traitées au 28 février 2023

Droit de délaissement

- 14 biens éligibles sur 19 dossiers déposés par les mairies auprès du GIP-FCNA.
- 7 biens acquis par l'État (7 autres en procédure d'acquisition).

Aide à la revente

- 4 dossiers éligibles sur 5 déposés par les pétitionnaires auprès du GIP-FCNA.
- Pas ou peu d'impact constaté lié au non-déménagement de l'aéroport.

Le Plan de gêne sonore (PGS) est un dispositif de droit commun, qui permet aux riverains de bénéficier d'aides à l'insonorisation.

En complément, deux mesures exceptionnelles ont été mises en place par l'État pour tenir compte de la situation spécifique de Nantes-Atlantique :

- **Une prise en charge augmentée de 10 %** par rapport au cadre légal du PGS ;
- **Une aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation** de certains logements non éligibles à l'aide permise par le PGS.

Le financement des aides à l'insonorisation

Données actualisées au 20/03/2023, a posteriori des réunions publiques

Mesure n°4



Les aides à l'insonorisation sont en principe financées par la taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA), que paient les compagnies aériennes. En raison de la baisse du trafic ces dernières années en lien avec la crise sanitaire, les recettes de cette taxe ont diminué.



Dans ce contexte, l'État a réalisé un effort exceptionnel pour financer le plan de gêne sonore dans un contexte de baisse des recettes issues de la TNSA :

- En 2021 : Avance de 750 000 € et subvention de plus de 420 000 € versées
- **En 2022 : Subvention de 2 500 000€ versée en décembre**



En complément, la TNSA est passée de 10€ à 27€ pour mobiliser 2 M€ supplémentaires (soit 3 M€ au total) chaque année lorsque la crise sanitaire sera derrière nous.



Depuis 2004, près de 24 M€ ont déjà été consacrés à l'aide à l'insonorisation de 1 683 logements. Ces 24 M€ ont été financés dans le cadre du dispositif de droit commun porté par le Plan de gêne sonore (PGS).

1.4

Observation des impacts de l'aéroport

Nicolas JURDY

Chef de projet aéroport et grands dossiers Nantes Métropole, DDTM44

David BRÉHON

Directeur d'Air Pays de la Loire

Piloté par les services de l'État en partenariat avec des organismes scientifiques et les collectivités territoriales, OTANA est un lieu de partage de l'information, qui a vocation à servir de base aux réflexions de chacun.

Son site internet centralise toutes les études et données relatives à l'aéroport :

Activités de l'aéroport

- Les évolutions du trafic aérien
- La répartition du trafic selon les compagnies

Nuisances sonores locales et santé

- L'état d'avancement des aides (insonorisation, délaissement et revente)
- La répartition horaire des vols
- La répartition des trajectoires

Qualité de l'air et santé

- Les évolutions de la qualité de l'air
- Les rapports intermédiaires sur les PUF

Milieux naturels et climat

- Les dépôts de suie
- L'évolution de l'avifaune
- Les émissions de gaz à effet de serre

Socio-économie

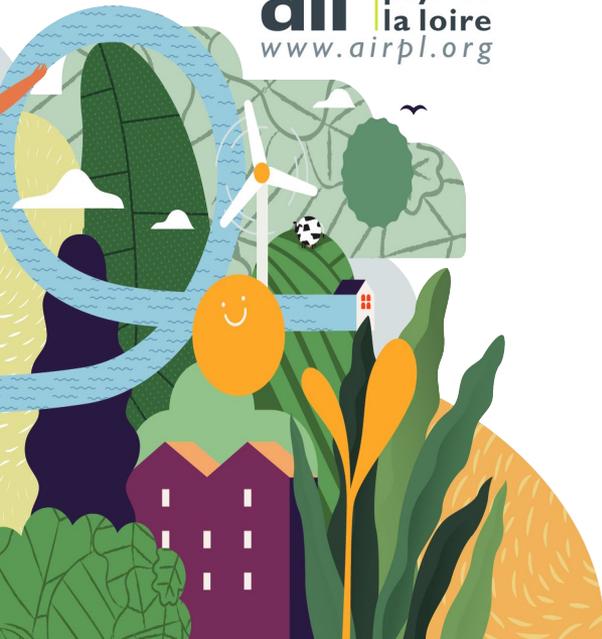
- L'état et l'évolution du marché du logement autour de l'aéroport
- Les évolutions socio-démographiques

www.otana.fr

PARTICULES ULTRAFINES

dans l'environnement de l'aéroport
de Nantes-Atlantique

air | pays de
la Loire
www.airpl.org



CONTEXTE



« nécessité de compléter et de pérenniser l'acquisition de données dans l'air ambiant pour les particules ultrafines (PUF) et le carbone suie et d'assurer un suivi particulier sur le long terme sur ces deux substances, compte tenu de leurs enjeux potentiels en termes d'impact sanitaire » (Anses, 2018)



« Il est ainsi très probable que les PUF de taille inférieure à 20 nm pourraient être des traceurs spécifiques des émissions aéronaves »
(Particules ultrafines & aviation – étude bibliographique - ACNUSA, 2017)



Mesure n°11 : Etude d'impacts environnementaux
« ...concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leur effet sur la santé humaine... »
(bilan du maître d'ouvrage – concertation préalable avec garants menée du 27/05 au 31/07/19 dans le cadre du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes – Atlantique)

PARTICULE PM 10
<10 microns de diamètre

PARTICULE FINE PM 2,5
<2,5 microns de diamètre

PARTICULE ULTRAFINE
<100 nanomètres de diamètre

CHEVEU HUMAIN
50 à 70 microns de diamètre

La DGAC a confié en 2020 à Air Pays de la Loire une étude pour améliorer les connaissances sur les PUF dans l'environnement de l'aéroport.

OBJECTIFS



Évaluer les concentrations de PUF :

- en zone urbaine non-influencée par l'aéroport ;
- en zone habitée à proximité de l'aéroport.

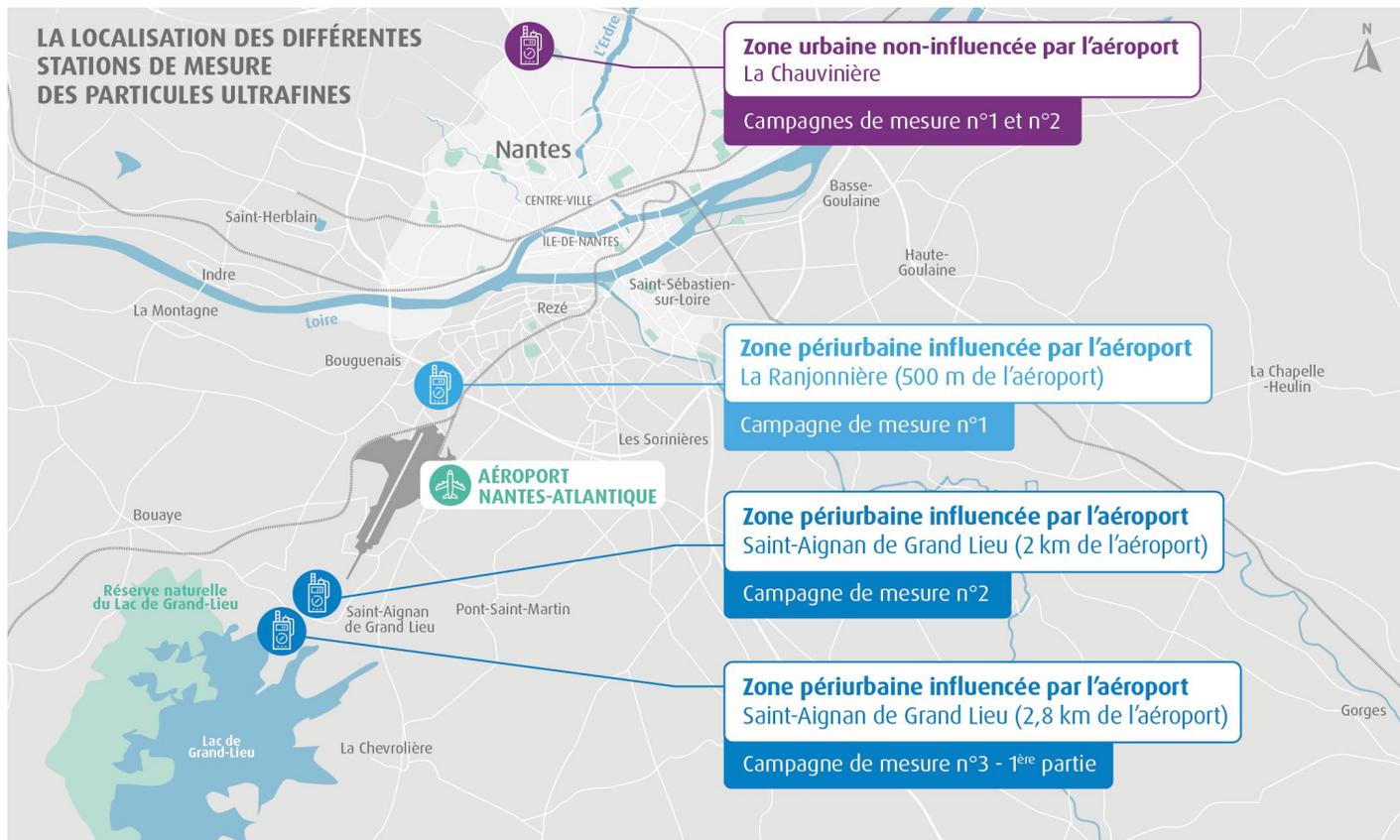


Étudier l'influence du trafic aérien sur les niveaux de concentrations en PUF.



Partager les résultats pour faire progresser l'état des connaissances sur les PUF.

DISPOSITIF DE MESURE



Particules ultrafines (PUF)

Large gamme de granulométrie : 5 nm → 400 nm
de courte durée (5')

DES PREMIERS RÉSULTATS CONFIRMÉS PAR LE RAPPORT INTERMÉDIAIRE N°3



En zone urbaine

- Deux élévations de concentration de PUF pouvant durer **entre 2 et 6 heures**.
- **Une 1^{ère} élévation le matin** liée aux émissions du trafic routier.
- **Une 2^{ème} élévation le soir**, de particules plus grosses, provoquée par l'addition du trafic routier et du chauffage résidentiel, particulièrement en hiver.



À proximité de l'aéroport

- Des niveaux de pollution de fond plus faibles qu'en zone urbaine.
- Des **élévations liées aux décollages et aux atterrissages des avions** d'une durée de **5 à 10 minutes**.
- Des **niveaux de pointe plus élevés** que ceux enregistrés en milieu urbain.
- Au global, des **moyennes de concentration comparables à celles du centre-ville de Nantes**.
- Des **PUF en général de plus petite taille** (< 20 nm) que celles mesurées dans Nantes, provenant de **sources différentes**.

CALENDRIER DE L'ÉTUDE

CALENDRIER DE L'ÉTUDE SUR LES PARTICULES ULTRAFINES

LES ÉTAPES RÉALISÉES

Campagne de mesure n°1

Novembre 2020 - Juin 2021

Mesures en zone urbaine de Nantes et en zone nord de l'aéroport

Rapport intermédiaire n°1

Campagne de mesure n°2
1^{ère} ET 2^e PARTIE

Juin - Décembre 2021

Mesures en zone urbaine de Nantes et en zone sud de l'aéroport (Chais des Treilles)

Rapport intermédiaire n°2

Janvier - Juin 2022

La campagne est poursuivie pour renforcer les résultats

Campagne de mesure n°3
1^{ère} PARTIE

Avril - Juin 2022

Une première phase d'étude de mesures en zone urbaine de Nantes et en zone sud de l'aéroport (école Jules d'Herbauges)

Rapport intermédiaire n°3

LES ÉTAPES À VENIR

Campagne de mesure n°3
2^e PARTIE

Juillet 2022 - Juillet 2023

3 autres phases d'études sont prévues:

- Une nouvelle station de mesure à Bouguenais
- Une nouvelle station de mesures à Pont Saint-Martin
- Une dernière station à définir

Campagne de mesure n°4

Juillet 2022 - Mi-février 2023

Mesures en proximité du trafic routier à Nantes (boulevard des Frères de Goncourt) et en zone nord de l'aéroport

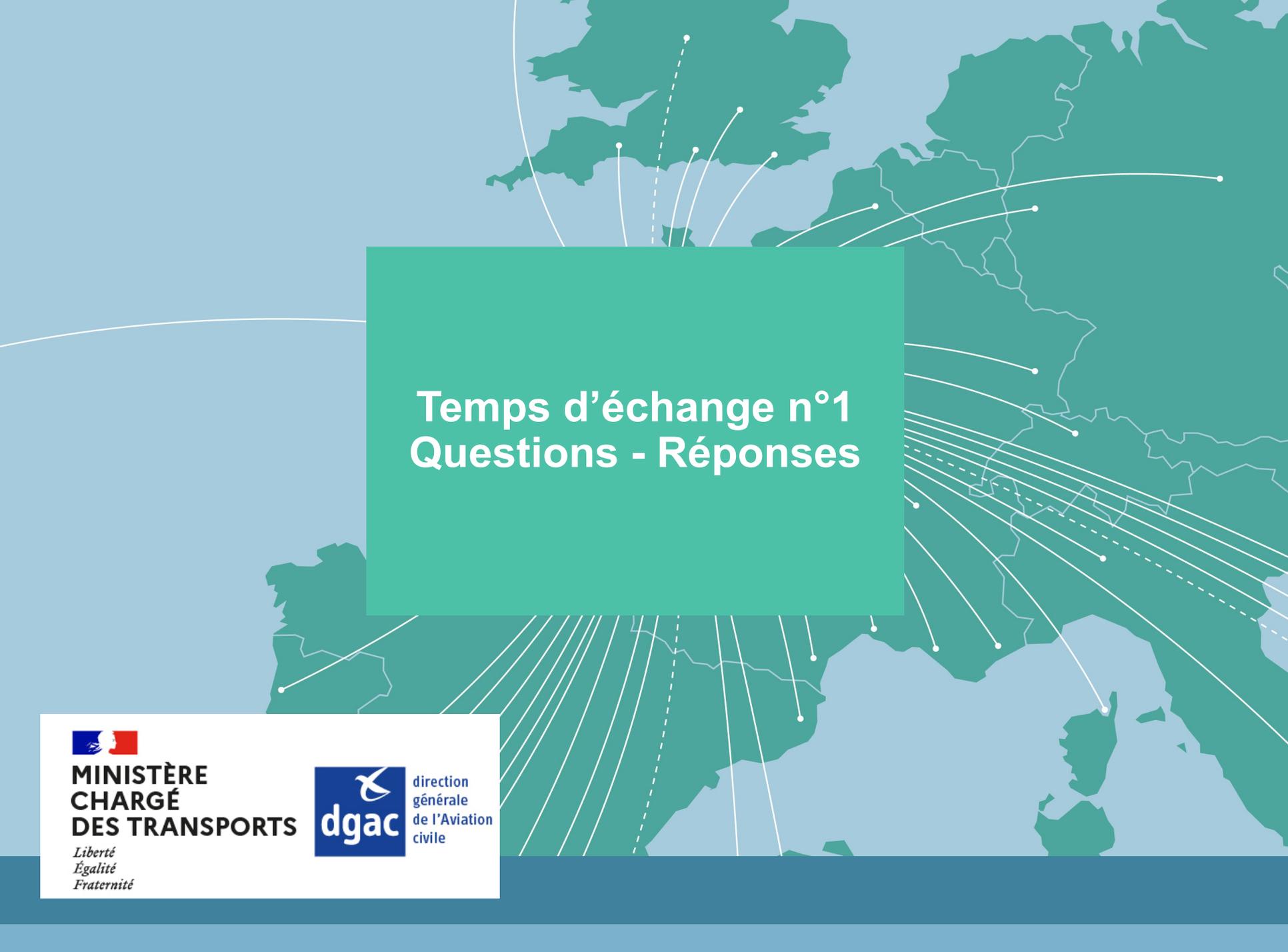
Rapport intermédiaire n°4

Campagne de mesure n°5

Mai - Fin 2023

Périmètre et sites à définir

Rapport final



Temps d'échange n°1 Questions - Réponses



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

1^{er} temps d'échange

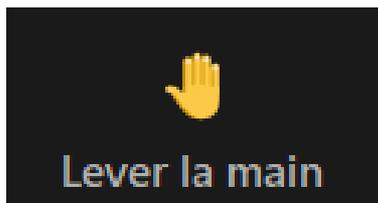
Questions / Réponses



25 minutes

À l'oral lors des temps d'échange :

1. Levez la main
2. Votre micro activé,
présentez-vous et posez votre
question



À l'écrit via **sli.do** (ordinateur ou smartphone)

- Posez des questions aux intervenants
- Nous relayons vos questions à l'oral

Rejoignez-nous
sur **sli.do** **#NTE23**

ou : www.sli.do/NTE23



slido



Audience Q&A Session

ⓘ Start presenting to display the audience questions on this slide.



02

Les démarches liées aux trajectoires

2.1

Retour sur l'expérimentation du virage de La Chevrolière

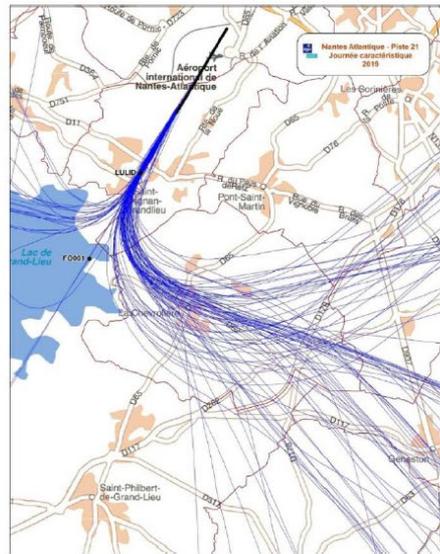
Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

Virage de la Chevrolière – Rappel du contexte

Mesure n°17 - bis

- Une modification des procédures de décollage de certains départs vers le sud a été demandée par la commune de La Chevrolière dans le cadre de la concertation de 2019.
- L'objectif de cette demande est de modifier la trajectoire de décollage des départs à destination du sud-est pour survoler des zones moins densément peuplées en passant entre les communes de La Chevrolière et Saint-Philbert-de-Grandlieu.



Après modification
de la procédure de
départ (en vert)



1. Après deux réunions publiques de présentation organisées à Saint-Philbert et à Geneston, **une expérimentation de cette modification de trajectoires a été réalisée en septembre-octobre 2022** avec des campagnes de mesures de bruit pour évaluer concrètement l'impact de cette mesure.
2. **Cette expérimentation a mis en lumière des écarts par rapport à l'étude d'impact qui avait été réalisée**, avec un nombre plus élevé de nouvelles personnes exposées à des nuisances sonores.
3. **Un groupe de travail** avec les communes concernées, les représentants de riverains, les associations, les pilotes, l'exploitation de l'aéroport et l'État s'est réuni à deux reprises pour réaliser le bilan de l'expérimentation. Dans ce cadre, **un consensus a été exprimé sur le fait que les résultats de l'expérimentation n'étaient pas satisfaisants en l'état**.
4. Conformément à la procédure, **le bilan de l'expérimentation va être présenté à la Commission consultative l'environnement** le 22 mars qui se prononcera sur les suites à donner. Cette instance réunit à la fois les collectivités territoriales, les associations et les acteurs économiques.

2.2

La double-approche

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

Pourquoi installer un Instrumental Landing System (ILS) ?



Une évolution du trafic à la hausse

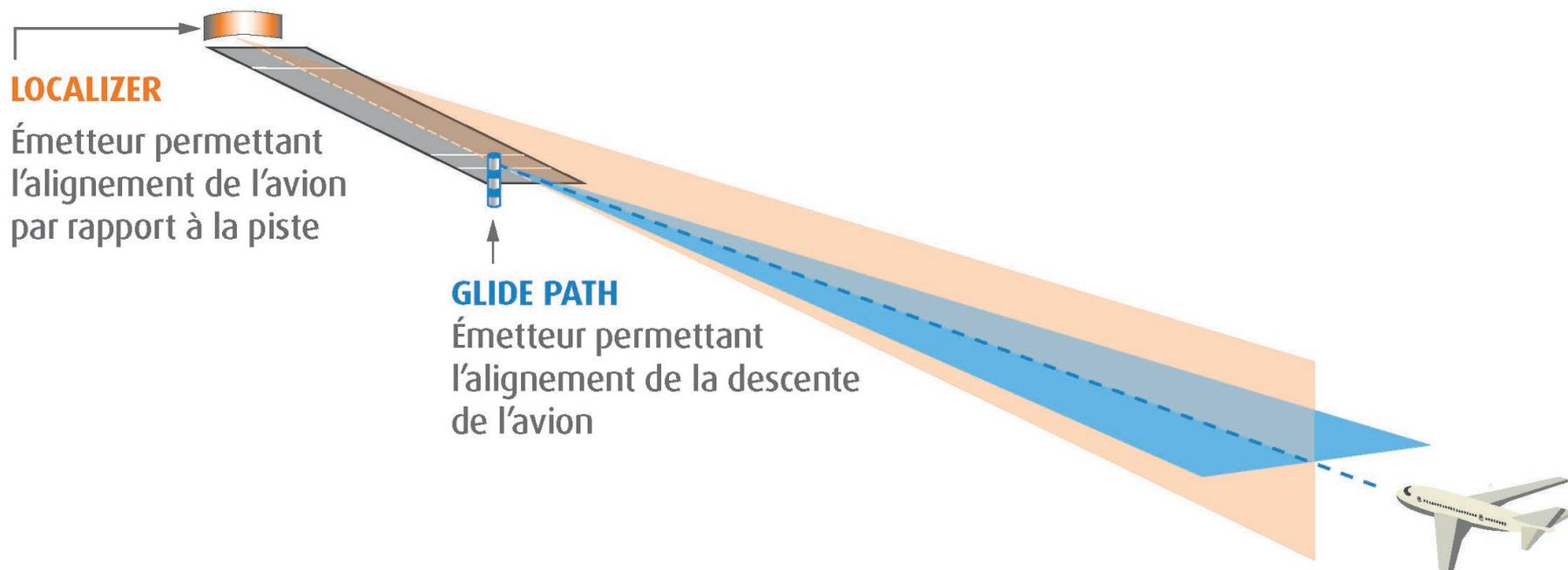


Un besoin de renforcer la sécurité des approches face au sud

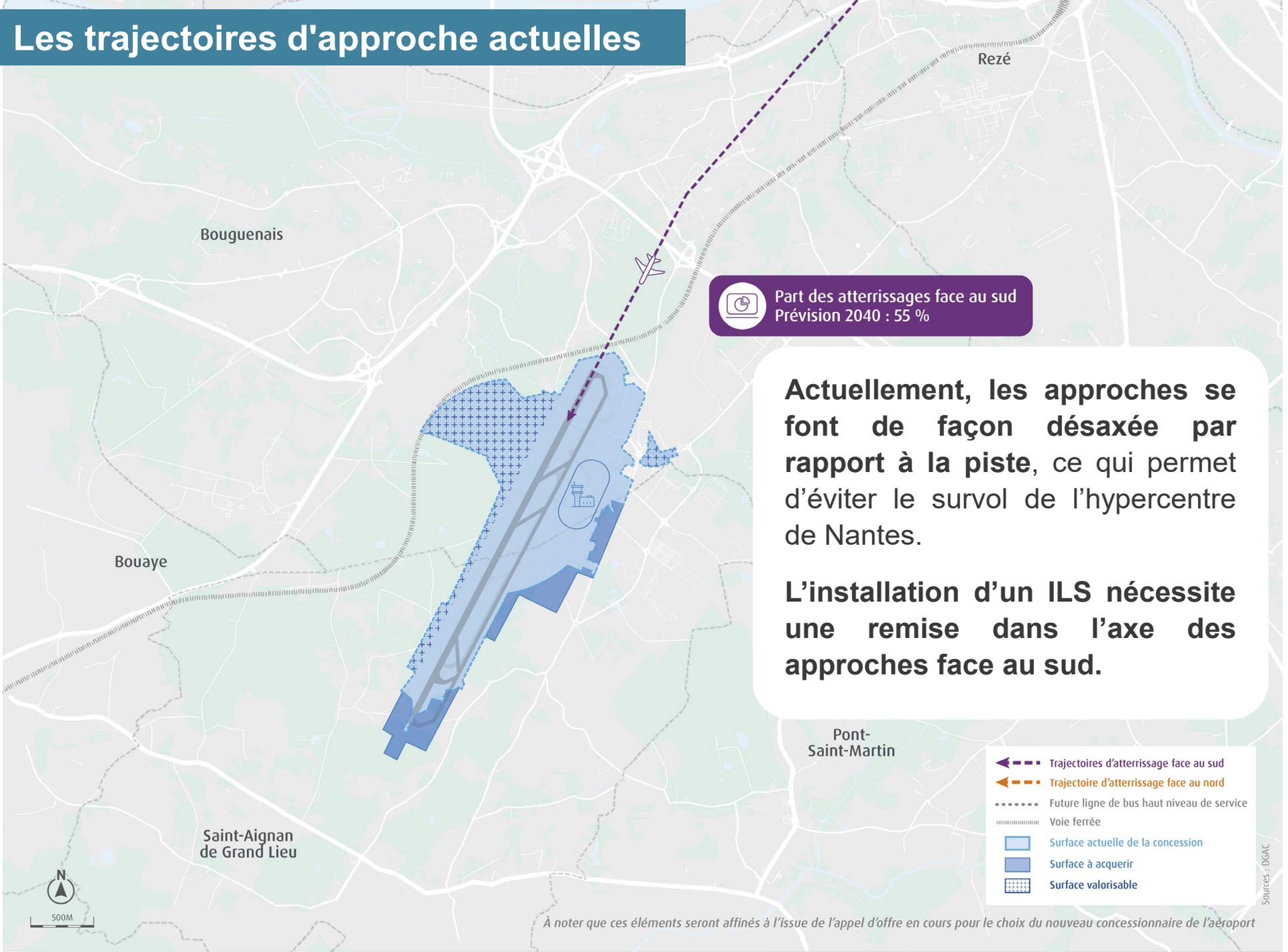


L'Instrument Landing System (ILS) offre le guidage le plus optimal pour les pilotes

LE PRINCIPE D'UN "INSTRUMENT LANDING SYSTEM" (ILS)



Les trajectoires d'approche actuelles



 Part des atterrissages face au sud
Prévision 2040 : 55 %

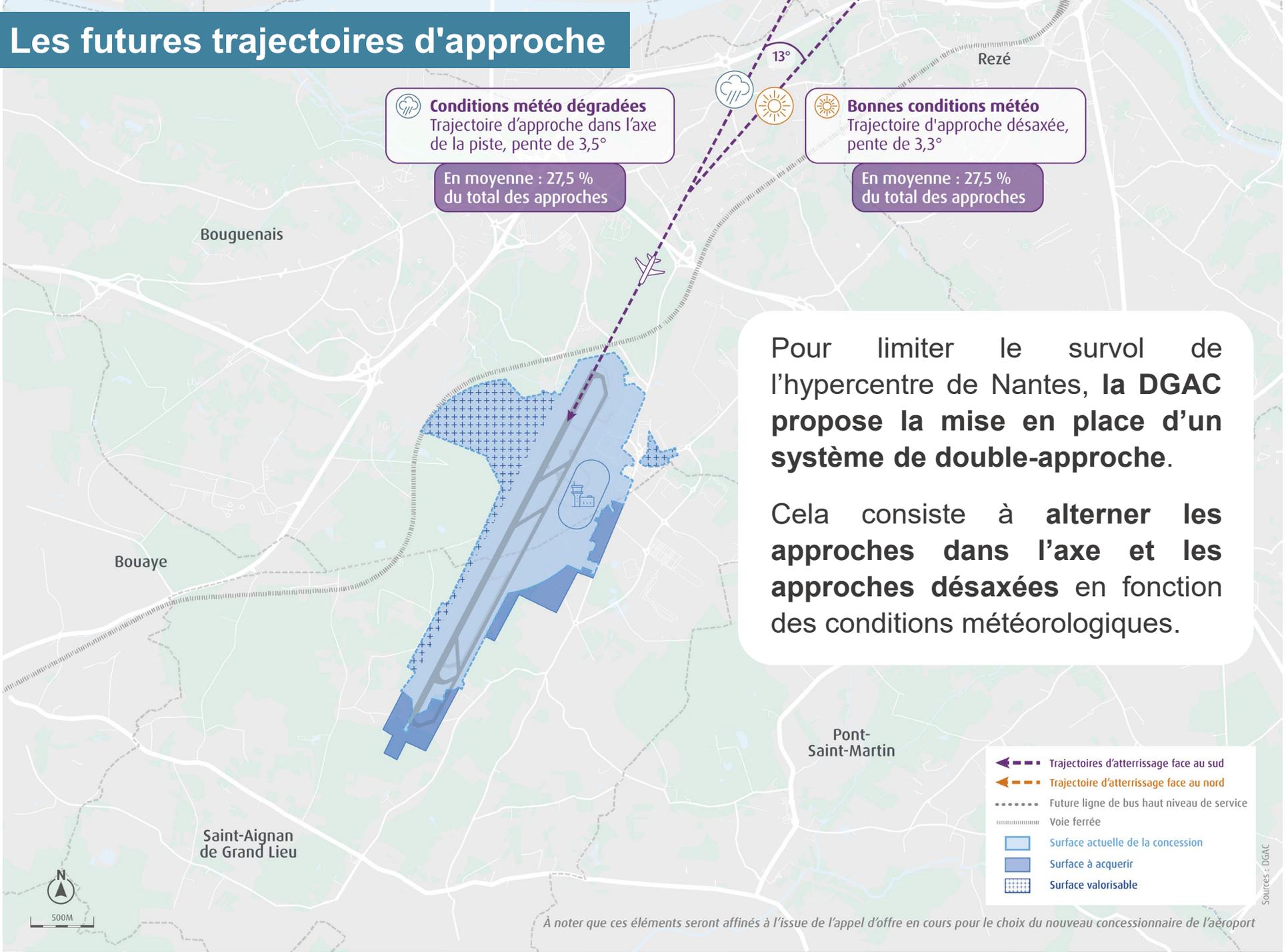
Actuellement, les approches se font de façon désaxée par rapport à la piste, ce qui permet d'éviter le survol de l'hypercentre de Nantes.

L'installation d'un ILS nécessite une remise dans l'axe des approches face au sud.

-  Trajectoires d'atterrissage face au sud
-  Trajectoire d'atterrissage face au nord
-  Future ligne de bus haut niveau de service
-  Voie ferrée
-  Surface actuelle de la concession
-  Surface à acquérir
-  Surface valorisable

À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

Les futures trajectoires d'approche



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

En moyenne : 27,5 %
du total des approches

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

En moyenne : 27,5 %
du total des approches

Pour limiter le survol de l'hypercentre de Nantes, la **DGAC propose la mise en place d'un système de double-approche.**

Cela consiste à **alterner les approches dans l'axe et les approches désaxées** en fonction des conditions météorologiques.

- Trajectoires d'atterrissage face au sud
- Trajectoire d'atterrissage face au nord
- Future ligne de bus haut niveau de service
- Voie ferrée
- Surface actuelle de la concession
- Surface à acquérir
- Surface valorisable

À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

Le calendrier de mise en œuvre

Août 2021

L'autorité indépendante chargée de surveillance de la sécurité de l'aviation civile a confirmé **la faisabilité du scénario "double approche" privilégié par l'État**. Le scénario « double approche » sera donc soumis à l'avis du public lors d'une enquête publique.

Juin 2022

L'autorité environnementale a estimé que les travaux d'installation de l'ILS devaient être soumis à **évaluation environnementale**.

2024

La double approche est soumise à une enquête publique.

2025

Le scénario « double approche » pourra entrer en vigueur.

À horizon
2030-35

À l'étude : des approches courbes permettant d'éviter l'hypercentre de Nantes.

2.3

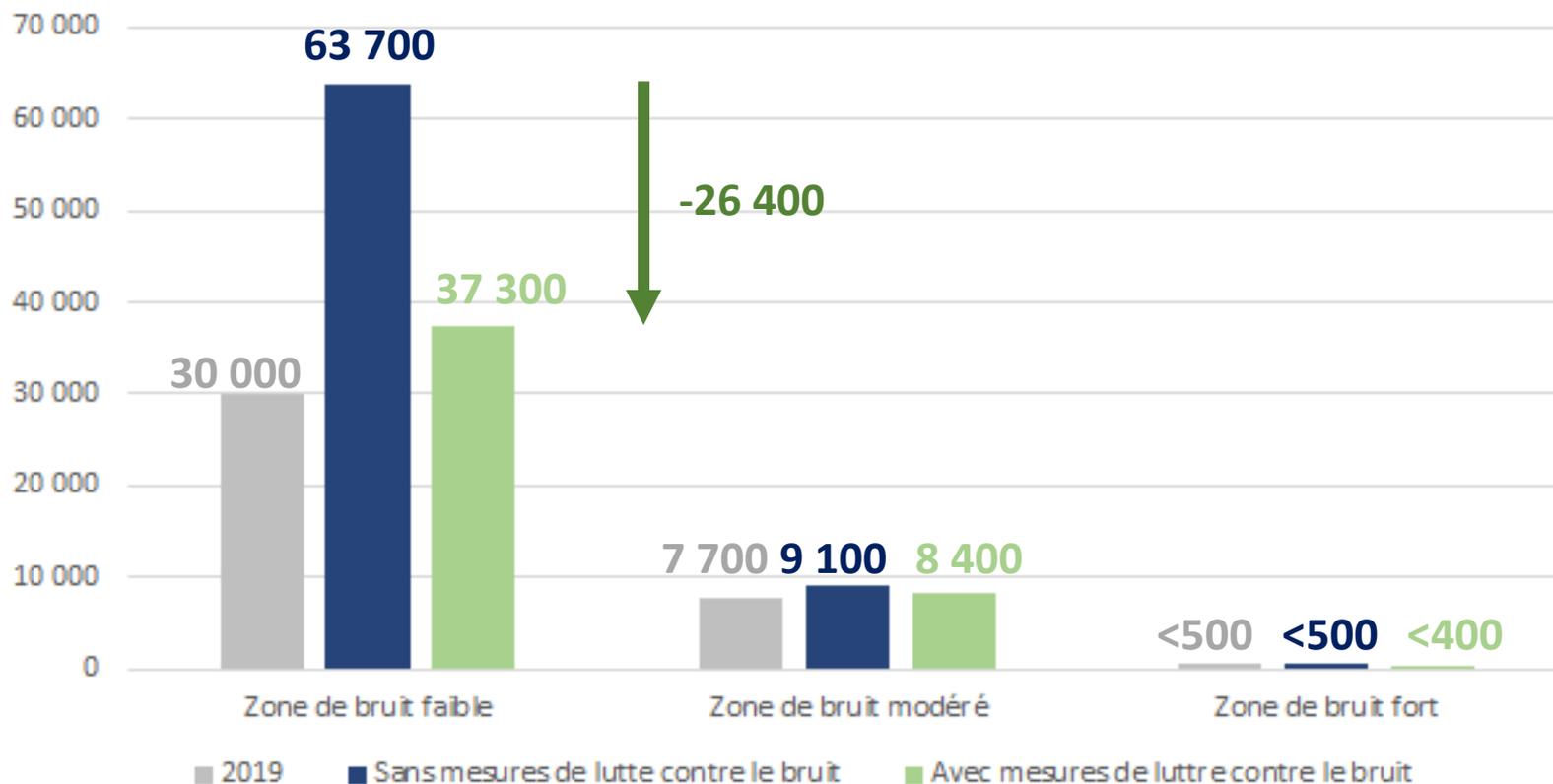
La modélisation des effets des mesures de lutte contre le bruit

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

- La modélisation **du bruit prévisible intègre** :
 - les **hypothèses de trafic**, tenant compte des effets de la crise sanitaire et de la loi Climat et Résilience ;
 - la mise en place du **couvre-feu** ;
 - **le décalage des seuils** nord et sud de la piste ;
 - **la double approche et les pentes d'approche** de la trajectoire dans l'axe à 3,5° et la trajectoire désaxée à 3,3°;
 - **l'allongement de la piste** de 400 mètres vers le sud.
- Elle permet d'évaluer l'exposition au bruit (classification réglementaire) :
 - bruit faible** : indice Lden compris entre 50 et 55 dB
 - bruit modéré** : indice Lden compris entre 55 et 62 dB
 - bruit fort** : indice Lden compris entre 62 et 70 dB
 - bruit très fort** : indice Lden supérieur à 70 dB

Population impactée jusqu'à 2040, avec et sans les mesures de lutte contre le bruit



Base de calcul : indice Lden



Le plan d'exposition au bruit



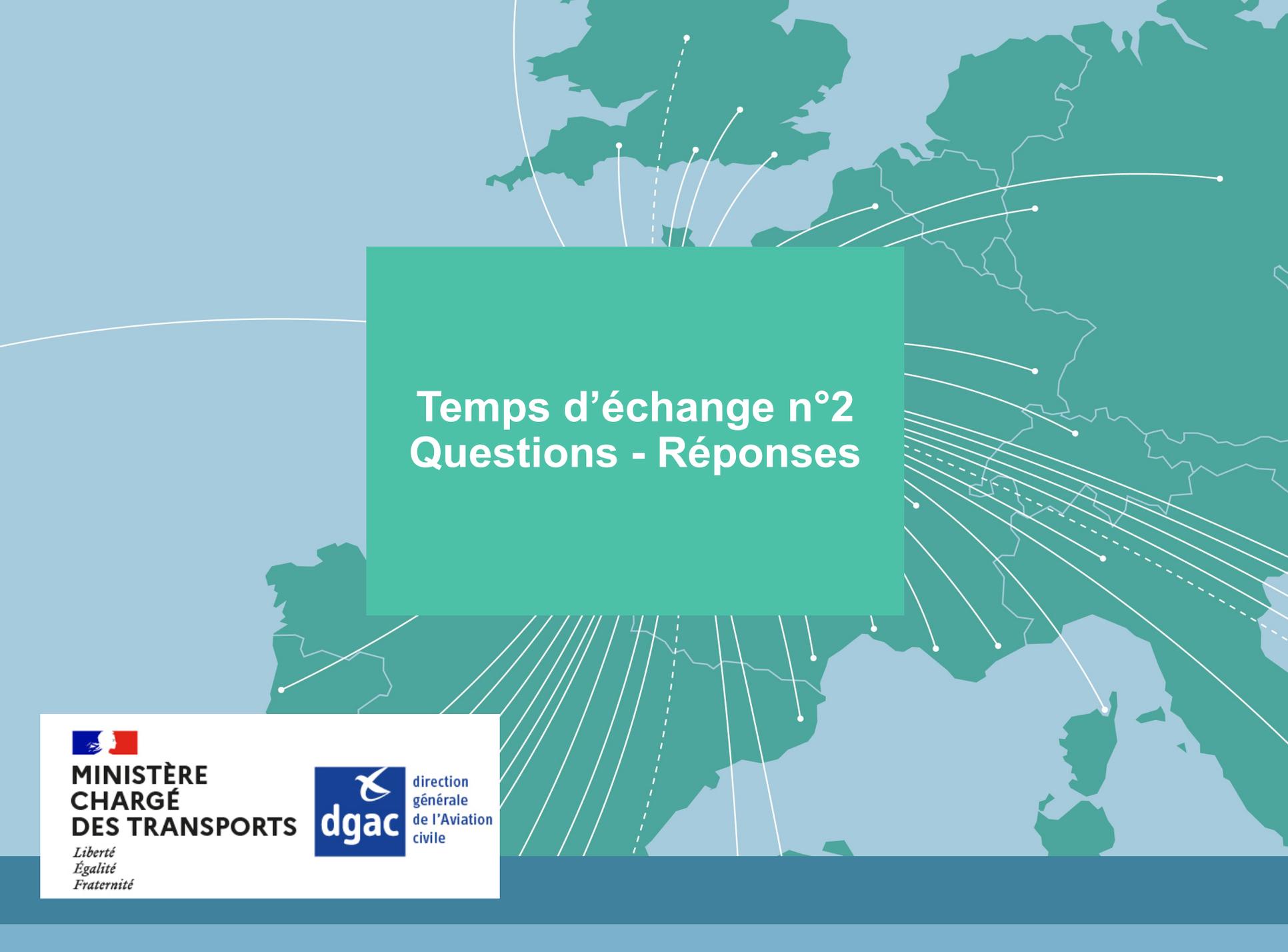
Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui contraint les autorisations de construction dans les zones impactées par les nuisances sonores, selon un zonage de bruit faible/modéré/fort/très fort.



Celui de Nantes-Atlantique nécessite d'être actualisé et va faire l'objet d'une demande de révision accélérée à la demande des élus locaux, pour avancer dès le 1^{er} semestre sans attendre la signature du contrat de concession.



L'objectif d'entrée en vigueur du PEB définitif est début 2025.



Temps d'échange n°2 Questions - Réponses



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



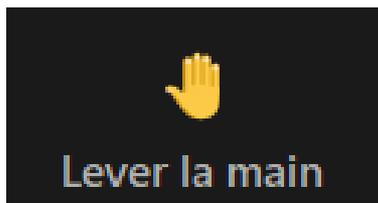
direction
générale
de l'Aviation
civile



30 minutes

À l'oral lors des temps d'échange :

1. Levez la main
2. Votre micro activé,
présentez-vous et posez votre
question



À l'écrit via **sli.do** (ordinateur ou smartphone)

- Posez des questions aux intervenants
- Nous relayons vos questions à l'oral

Rejoignez-nous
sur **sli.do** **#NTE23**

ou : www.sli.do/NTE23



slido



Audience Q&A Session

ⓘ Start presenting to display the audience questions on this slide.

Conclusion

Nils RAYNAUD

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)



S'informer sur le projet et poser ses questions au maître d'ouvrage

- ➔ **Comprendre le projet, poser une question au maître d'ouvrage :**
 - Le site internet du projet permet de poser une question au maître d'ouvrage (DGAC) <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr>
 - Le site internet de l' Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique : www.otana.fr

- ➔ **Être informé de l'actualité du projet :**
 - Inscription à la newsletter du projet à partir du site www.reamenagement-nantes-atlantique.fr.

- ➔ **Bénéficiaire des aides :**
 - Pour obtenir des renseignements complémentaires sur les aides ou votre dossier, vous pouvez contacter le GIP-FCNA par mail : pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

POUR PLUS D'INFORMATION, RENDEZ-VOUS SUR LE SITE :

[HTTPS://WWW.REAMENAGEMENT-NANTES-ATLANTIQUE.FR/](https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/)


**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **dgac** direction
générale
de l'Aviation
civile



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

ANNEXE PRÉSENTÉE LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

Protéger les populations, protéger l'environnement		
1	Couvre-feu	Réalisée
2	Engagements volontaires des compagnies aériennes	Réalisée
3	Augmentation du tarif de la TNSA	Réalisée
4	Aide complémentaire à l'insonorisation	Réalisée
5	Droit de délaissement exceptionnel	Réalisée
6	Aide à la revente des logements	Réalisée
7	Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	Réalisée
8	Relocalisation des équipements publics	En cours
9	Politique tarifaire du futur concessionnaire	Intégrée à l'appel d'offres
10	Communication de l'état initial de l'environnement	Réalisée
11	Étude des impacts environnementaux et sanitaires	Intégrée à l'appel d'offres
12	Émissions de gaz à effet de serre	Réalisée

Un réaménagement sobre et performant

13	Options de pistes écartées	Réalisée
14	Capacité d'accueil	Intégrée à l'appel d'offres
15	Allongement de la piste existante	Intégrée à l'appel d'offres
16	Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu	Intégrée à l'appel d'offres

17	Scénario privilégié pour les trajectoires d'approche	En cours
17bis	Éviter le survol de la Chevrolière	En cours
18	Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire	Intégrée à l'appel d'offres
19	Niveau de service en aérogare	Intégrée à l'appel d'offres
20	Aménagement des abords de l'aérogare	En cours
21	Desserte terrestre de l'aéroport	Intégrée à l'appel d'offres
22	Financement de la future concession	Intégrée à l'appel d'offres
23	Préfinancement déjà versé par les compagnies aériennes	Réalisée
24	Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	Réalisée
25	Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	Réalisée
26	Performance environnementale	Intégrée à l'appel d'offres

Une gouvernance ouverte

27	Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales	Réalisée
28	Observatoire de Nantes-Atlantique	Réalisée
29	Comité de pilotage stratégique	Réalisée
30	Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	Intégrée à l'appel d'offres
31	Site internet du projet	Réalisée